

REVISTA CAMBRAPER

INTEGRANDO OPORTUNIDADES
ENTRE PERÚ Y BRASIL

EDICIÓN N.º 11
SEPTIEMBRE 2026

QUEREMOS QUE LAS EMPRESAS PERUANAS MIREN HACIA BRASIL

Una mirada al futuro del comercio,
las inversiones y la integración
entre ambos países.

ROGERS VALENCIA

MINISTRO DE COMERCIO
EXTERIOR Y TURISMO

▶ EL NUEVO EJE PERÚ-BRASIL-ASIA

Chancay y los corredores
bioceánicos redefinen
la integración regional.

▶ NEGOCIOS PERÚ-BRASIL: LO QUE PUEDE CAMBIAR

Las perspectivas del
Acuerdo de Profundización
Económica y Comercial.

▶ ENERGÍA LA PRÓXIMA GRAN AGENDA BILATERAL

Las oportunidades que abre
la transición energética.

PERÚ — BRASIL — UN MISMO HORIZONTE



CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

N.º 11 - Septiembre 2026

CAMBRAPER - La Revista

© Cámara de Comercio Brasil Perú

Endereço Sao Paulo, Brasil: Al Ministro Rocha
Azevedo, 912 – E 37 Cerqueira Cesar VL America CEP
01410-002

Lima, Perú: Edificio Lima Central Tower, Av.
El Derby N° 254, Oficina 1404 – Surco

www.camarabrape.org

Edición, diagramación y comercialización:
Red Internacional de Negocios S.A.C.

JUNTA DIRECTIVA 2026

PRESIDENTE

Rafael Torres Morales - Grupo TYTL

VICEPRESIDENTE

Lilian Schiavo - OBME (Organizacion de Mujeres
Empresarias en Brasil)

DIRECTORES EJECUTIVOS

Marcel Daltro - Director Institucional
Eilor de Almeida Marigo - Director Operativo
Marcelo Ricomini - Director Legal
Martín Matta - Director de Nuevos Negocios

DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CÁMARA DE COMERCIO BRASIL PERU (sede Perú)

Percy Sánchez

Consejo Consultivo - Sede Perú

Luis Torres Paz
Carlos Penny-Bidegaray
Vicky Cruz Tantapoma
César Candela Jara
Ricardo Márquez Flores
Ricardo Ghibellini

GERENTE DE COMERCIO EXTERIOR

Luis Silva Olivera

COMITÉS CAMBRAPER

Violeta Valenzuela: Comité de Sostenibilidad
Frank Rodríguez: Comité de Supply Chain
Camila Oliveira: Comité Legal
Juan Musso: Comité de Compliance
Lilian Schiavo: Comité Femenino de Liderazgo



ÍNDICE

01

Editorial

Por: Rafael Torres Morales, Presidente de la Cámara de Comercio Brasil Perú – CAMBRAPER

Pág. 07

02

Comercio Exterior | La nueva infraestructura de pagos entre Perú y Brasil: innovación para un comercio más competitivo

Por: Alan Bravo Ortega, Brasper Transferencias 21 SAC

Pág. 08

03

Comercio Exterior | Trazabilidad Regulatoria y Cadena de Suministro: Cómo mitigar riesgos operativos en el eje Perú-Brasil

Por: Abog. Kathleen Zegarra-Delgado, CeO K&Z Sustainable Legal Advice | Board Advisor ESG & Compliance

Pág. 10

04

Entrevista a ROGERS VALENCIA, Ministro de Comercio Exterior y Turismo del Perú

“Queremos que las empresas peruanas miren más hacia Brasil y que las empresas brasileñas vean al Perú como una puerta de entrada hacia el Pacífico y los mercados asiáticos”

Pág. 12

05

Minería | Oportunidades para Proveedores de la Minería en Brasil

Por: Percy Sanchez, Director Ejecutivo de la Cámara de Comercio Brasil Perú (sede Perú)

Pág. 19

06

Logística | Acre y la nueva frontera del Pacífico: El eslabón estratégico de la integración Brasil - Perú

Por: Francimar Cavalcante, Consultor en el Gobierno del Estado de Acre

Pág. 22

07

Infraestructura | Corredor Logístico Sur: Madre de Dios, eje estratégico de integración entre Perú, Brasil y Bolivia

Por: Ignacio Urquiaga Vanderghem, Analista económico y social de Políticas Públicas

Pág. 26

ÍNDICE

08

Comercio Exterior | Avances en la solución de los cuellos de botella en el comercio fronterizo Perú Brasil

Pág. 30

Por: Jorge Castañeda, Exembajador de Perú en la India

09

Logística | La Gobernanza del Corredor Vial de Capricornio

Pág. 33

Por: João Carlos Parkinson De Castro, Ministro de la Cancillería de Brasil y Coordinador Nacional del Corredor Bioceánico de Capricornio

10

Noticia | ExpoAlimentaria abrió oportunidades para fortalecer el comercio Perú-Brasil

Pág. 38

11

Suplemento | Diagnóstico Logístico y el Puerto de Chancay NENAM / CAMBRAPER

Pág. 42

Por: Alan Ferreira de Souza, Adriana Rojas, Ana Clara Turci dos Santos, Ellen Zuliani Soares, Maria Morena Tenório Perez, Veridiana Pereira Vilela

12

Eventos | Eficiencia energética y renovables abren nuevas oportunidades entre Perú y Brasil

Pág. 53

13

Eventos | Voces que impulsan la integración energética entre Perú y Brasil

Pág. 56

14

Nuestros Asociados

Pág. 61

ÍNDICE

15

Próximos eventos y actividades CAMBRAPER

Pág. 62



GEOJAVAR INGENIEROS E.I.R.L.
Confianza y Seguridad

*Moviendo el futuro,
transportando
confianza.*

Una empresa especializada en el transporte de carga por carretera y otros servicios terrestres. Nos distinguimos por nuestra eficiencia, seguridad y compromiso con la calidad, ayudando a impulsar el desarrollo de nuestra región con soluciones logísticas adaptadas a las necesidades de nuestros clientes.



NUESTROS SERVICIOS



**Transporte de carga
por carretera**



**Logística y
distribución**



**Servicios especializados
de transporte terrestre**



CONTACTANOS



Web:
geojavar.com



Correo:
ventas@geojavar.com



TEL:
949268012



* DIRECCION:
Av. Industrial
Nro. 862, Urb. Mollepampa Baja,
Cajamarca



EFICIENCIA



SEGURIDAD



**COMPROMISO
CON LA CALIDAD**

*Juntos
llegamos más lejos*



**WE CAN[®]
SOLUTIONS**

International Business & Investment Platform

Italia · Perú · Brasil: oportunidades seleccionadas, negocios que avanzan



Julián Abregú

Founders We Can Solutions



Massimiliano Sacco

Founders We Can Solutions

Muchas empresas quieren internacionalizarse. Pocas saben con quién sentarse a la mesa. WE CAN SOLUTIONS nace para resolver precisamente eso.

Somos una plataforma de negocios e inversiones con sede en Milán y Lima y con operación hacia Brasil. No trabajamos por volumen: evaluamos cada empresa y cada oportunidad antes de presentarla, para que cada conversación empiece sobre bases serias.

Acompañamos en ambas direcciones. Ayudamos a empresas italianas que quieren entrar y crecer en Perú y Brasil, y a empresas peruanas y brasileñas que buscan socios, clientes e inversión en Italia y en Europa.

¿Qué hacemos?

- Identificación y evaluación de oportunidades de negocio e inversión
- Articulación de relaciones empresariales e institucionales
- Búsqueda de socios estratégicos e inversionistas
- Aterrizaje en el mercado (soft landing) y acompañamiento en la implantación

Detrás de la plataforma hay más de veinte años de trayectoria en negocios internacionales y una red que integra a empresarios, banca privada e interlocutores institucionales en Europa y América Latina.

Conocemos los mercados. Sabemos a quién llamar.

¿Su empresa mira hacia Italia, Perú o Brasil? Conversemos.

www.wecansolutions.eu Julián Abregú +39 3401910825 - info@wecansolutions.eu



EDITORIAL



**RAFAEL
TORRES MORALES**

Presidente de la Cámara
de Comercio Brasil Perú
(CAMBRAPER)

De la integración a la acción

Llegamos a la Edición N.º 11 de la Revista CAMBRAPER en un momento particularmente importante para la relación entre Perú y Brasil.

Las oportunidades para incrementar las inversiones, el comercio y los negocios entre nuestros países son enormes. Basta observar que el intercambio comercial entre Brasil y Chile –países que ni siquiera comparten frontera– duplica al de Brasil y Perú. Esto evidencia el espacio que todavía tenemos por desarrollar, pese a nuestra cercanía geográfica, nuestra salida estratégica al Pacífico y las capacidades logísticas que el Perú viene consolidando.

Uno de nuestros principales desafíos es convertir los corredores de integración en verdaderos corredores económicos y logísticos. Para ello no basta con infraestructura. Necesitamos establecer una gobernanza permanente de los

corredores, que articule a representantes de los sectores público y privado de ambos países, permita identificar obstáculos, coordinar soluciones y dar continuidad a una agenda común.

A ello debe sumarse una tarea pendiente que no podemos seguir postergando: culminar los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo de Profundización Económico – Comercial Perú-Brasil, suscrito en 2016, que permitirá fortalecer el marco bilateral en inversiones, servicios y compras públicas y dar un nuevo impulso a nuestra integración económica.

Desde CAMBRAPER seguiremos trabajando para articular empresas, autoridades e instituciones de ambos países. Tenemos condiciones excepcionales. Pero también un enorme reto: transformar nuestro potencial en comercio, inversión y resultados concretos.



La nueva infraestructura de pagos entre Perú y Brasil:

innovación para un comercio más competitivo



**ALAN BRAVO
ORTEGA**

Brasper
Transferencias
21 SAC

En un entorno empresarial cada vez más digital, la eficiencia de los pagos internacionales ya no debe entenderse únicamente como una mejora operativa, sino como un componente estratégico para la competitividad. Para países con una relación comercial relevante, como Perú y Brasil, contar con infraestructuras de pago más rápidas, seguras, interoperables y transparentes puede marcar una diferencia significativa en la forma en que las empresas gestionan sus operaciones, su liquidez y su expansión internacional.

Esta discusión adquiere especial importancia si se considera que Brasil es el principal socio comercial del Perú en América

Latina, representa el 22% del comercio peruano con la región y ocupa el sexto lugar como socio comercial a nivel mundial, según información del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Esta relación evidencia que la integración económica entre ambos países no solo depende del intercambio de bienes y servicios, sino también de la calidad de las infraestructuras que permiten movilizar recursos financieros de manera eficiente.

A nivel global, la modernización de los pagos transfronterizos forma parte de una agenda prioritaria. El programa del G20 sobre pagos transfronterizos busca que estas operaciones sean más rápidas, menos costosas, más

transparentes y más inclusivas. Esta agenda es especialmente relevante para América Latina, donde aún existen desafíos relacionados con tiempos de procesamiento, costos de transferencia, trazabilidad y acceso a servicios financieros digitales.

Brasil ha avanzado de manera importante con Pix, el sistema de pagos instantáneos creado por el Banco Central do Brasil, que permite transferencias entre cuentas en pocos segundos, durante las 24 horas del día y los siete días de la semana. Este modelo ha demostrado que una infraestructura moderna puede mejorar la experiencia del usuario, aumentar la eficiencia del mercado de pagos y fortalecer la digitalización financiera.

El Perú, por su parte, también viene dando pasos relevantes. La interoperabilidad entre billeteras digitales, bancos y otros participantes del sistema financiero ha permitido reducir la fragmentación del ecosistema de pagos minoristas. De acuerdo con publicaciones del Banco Central de Reserva del Perú, la estrategia de interoperabilidad permitió conectar billeteras como Yape y Plin, servicios de transferencias inmediatas y códigos QR, avanzando hacia una infraestructura más abierta.

Sin embargo, la innovación

“ La modernización de los pagos transfronterizos puede convertirse en un factor clave para fortalecer el comercio, la inversión y la integración económica entre Perú y Brasil. ”

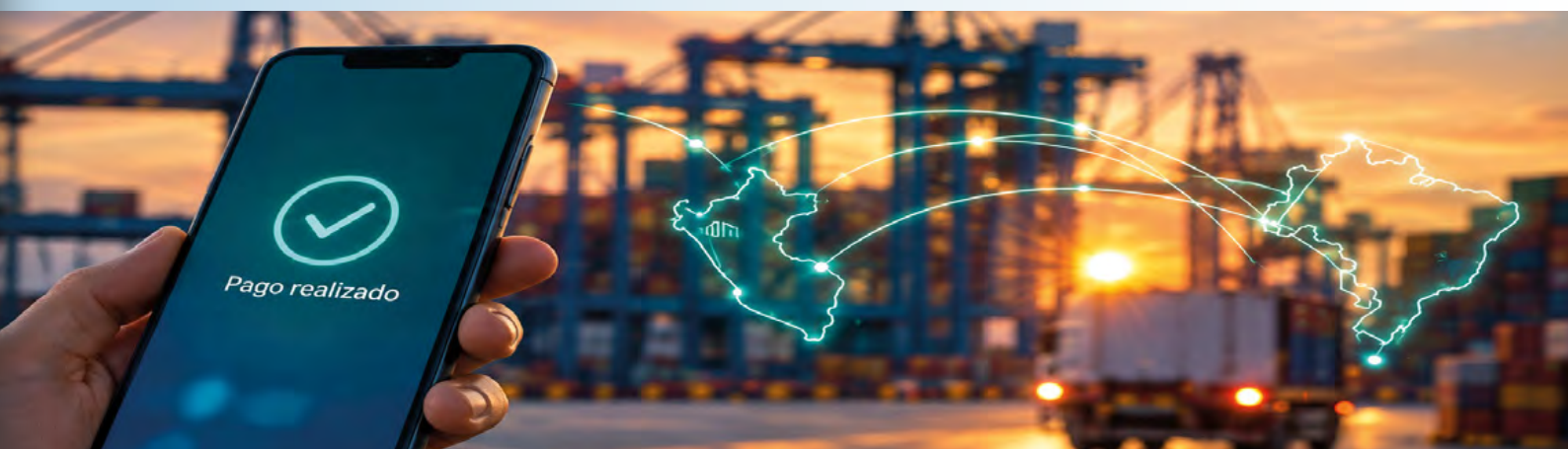
tecnológica no puede desarrollarse de manera aislada. Para que los pagos transfronterizos generen confianza, deben estar acompañados de regulación adecuada, prevención del lavado de activos, ciberseguridad, protección de datos y gestión de riesgos operativos. La rapidez de una operación pierde valor si no existe seguridad, trazabilidad y cumplimiento normativo.

En ese sentido, estándares internacionales como ISO 20022 cumplen un rol importante, ya que proporcionan un marco común para el intercambio electrónico de datos estructurados en servicios financieros, incluyendo mensajes utilizados por bancos, sistemas de pago y otras entidades financieras. Su adopción favorece la interoperabilidad, mejora la calidad de la

información y facilita procesos más automatizados en operaciones nacionales e internacionales.

Desde una perspectiva empresarial, una infraestructura moderna de pagos puede generar beneficios concretos: reducción de costos administrativos, conciliaciones más ágiles, mejor gestión del capital de trabajo, mayor trazabilidad de las operaciones y menores fricciones para participar en cadenas de comercio exterior. Estos beneficios son particularmente relevantes para pequeñas y medianas empresas que buscan operar entre Perú y Brasil, pero que muchas veces enfrentan barreras financieras, tecnológicas o documentarias.

Por ello, la modernización de los pagos entre Perú y Brasil debe ser vista como una oportunidad de integración económica. No se trata únicamente de transferir dinero con mayor velocidad, sino de construir un ecosistema financiero más eficiente, seguro e inclusivo. La combinación de innovación, regulación, interoperabilidad y cooperación regional puede contribuir a que ambos países fortalezcan su relación comercial y avancen hacia un comercio más competitivo y preparado para el futuro.



Trazabilidad Regulatoria y Cadena de Suministro:

Cómo mitigar riesgos operativos en el eje Perú-Brasil



**ABOG. KATHLEEN
ZEGARRA-DELGADO**

CEO K&Z Sustainable
Legal Advice | Board
Advisor ESG & Compliance

El intercambio comercial entre Perú y Brasil vive un momento histórico. La consolidación de los corredores intermodales transoceánicos e irrupción de nuevos polos logísticos del Pacífico abren oportunidades sin precedentes para la industria, energía y agronegocios. Sin embargo, esta expansión conlleva una fiscalización corporativa sin precedentes: en el entorno global actual, las empresas transfronterizas ya no pueden limitar la gestión de riesgos a sus fronteras internas, siendo imperativo responder con transparencia por las operaciones de toda su cadena de suministro.

Desde la perspectiva de los directorios en Lima o São Paulo, la viabilidad de una operación

bilateral está intrínsecamente ligada al comportamiento socioambiental de sus proveedores directos e indirectos. El desconocimiento de las prácticas de un operador logístico en tramos sensibles como la Amazonía o de un productor en la región andina ya no constituye una defensa jurídica válida ante organismos reguladores (como OEFA, SUNAT o IBAMA) ni ante matrices internacionales en Europa o América Latina.

**El nuevo paradigma:
Homologación socioambiental y
criterios ESG**

Los criterios ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) han dejado de ser compromisos reputacionales voluntarios para convertirse en



obligaciones vinculantes de gobernanza corporativa. El ecosistema legal bilateral sanciona con severidad los impactos ambientales adversos, la deforestación no regulada, las infracciones laborales y las brechas de integridad en la cadena productiva.

En este escenario, la homologación socioambiental de terceros se consolida como una herramienta estratégica del derecho corporativo preventivo. Lejos de ser un trámite burocrático de formularios, exige auditorías integrales e investigaciones de debida diligencia (Due Diligence) in situ. Este proceso verifica la legalidad del origen de los insumos y el alineamiento con estándares corporativos, previniendo multas, paralizaciones o la pérdida de valor de mercado.

Mitigación preventiva y predictibilidad operativa

El mayor riesgo de una cadena desalineada es la vulnerabilidad ante paralizaciones logísticas. Una fiscalización desfavorable a un contratista clave puede derivar en la inmovilización de carga en aduanas fronterizas, la suspensión de licencias o inspecciones imprevistas. En transacciones de gran escala, un solo día de retraso operativo destruye los márgenes de rentabilidad y desarticula la red de distribución regional.

“**La pregunta para la alta dirección no es cuánto cuesta implementar la trazabilidad, sino cuánto le costará a la empresa que una operación estratégica quede paralizada por contingencias de un tercero.**”

La trazabilidad regulatoria funciona como un blindaje jurídico dinámico. Al mapear y auditar la ruta normativa de cada componente, las organizaciones identifican cuellos de botella antes de llegar a los pasos fronterizos, corrigiendo contingencias de manera oportuna y garantizando despachos seguros y predecibles. Para ello se requiere:

- **Diagnósticos Ejecutivos:** Mapeo de criticidad local y puntos ciegos normativos.
- **Due Diligence de Terceros:** Auditorías preventivas in situ en la cadena capilar.
- **Compliance Dinámico:** Cláusulas contractuales de control y respuesta inmediata ante fiscalizaciones.

Escalabilidad financiera y valor a largo plazo

La inversión en trazabilidad normativa y gobernanza ESG constituye un diferenciador competitivo clave para la atracción de capital. Las empresas con estándares de cumplimiento probados reducen su perfil de riesgo, facilitando el acceso a financiamiento sostenible, bonos verdes/ESG y alianzas internacionales de alto nivel.

En conclusión, la pregunta para la alta dirección no es cuánto cuesta implementar la trazabilidad, sino cuánto le costará a la empresa que una operación estratégica quede paralizada por contingencias de un tercero. Las organizaciones que adopten el compliance preventivo como eje estratégico no solo blindarán su operación, sino que liderarán el comercio regional en el eje Perú-Brasil con la máxima predictibilidad operativa.

“**La trazabilidad regulatoria funciona como un blindaje jurídico para anticipar riesgos y corregir contingencias.**”



ROGGER VALENCIA

MINISTRO DE COMERCIO EXTERIOR
Y TURISMO DEL PERÚ

“ Queremos que las empresas peruanas miren más hacia Brasil y que las empresas brasileñas vean al Perú como una puerta de entrada hacia el Pacífico y los mercados asiáticos ”



Rogers Martín Valencia Espinoza, Ministro de Comercio Exterior y Turismo, es Licenciado en Turismo y maestro en Marketing Turístico y Hotelero. Cuenta con más de 35 años de trayectoria vinculada al desarrollo del turismo en el Perú, con experiencia en los sectores público, privado, gremial y académico. Ha ejercido cargos como ministro de Cultura y viceministro de Turismo, además de desempeñarse como consultor, docente e investigador, impulsando iniciativas orientadas a la competitividad, la innovación y el desarrollo turístico sostenible.

“

El Perú está llamado a asumir un papel estratégico en esta nueva etapa de integración, proyectándose como una plataforma de conexión entre Sudamérica, Asia y otros mercados internacionales

”

ROGERS VALENCIA

SOBRE LA AGENDA NACIONAL

Al asumir la conducción del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, ¿cuáles serán las principales prioridades de su gestión para fortalecer la competitividad internacional del Perú y consolidar el comercio exterior como motor del crecimiento económico?

Nuestra prioridad es que el comercio exterior y el turismo sigan siendo motores de crecimiento, inversión y generación de empleo para el Perú. Para ello, debemos trabajar en tres frentes: más mercados, más empresas exportadoras y mejores condiciones para competir.

Tenemos una red de 25 acuerdos comerciales que debemos aprovechar mucho

mejor, identificando nuevas oportunidades para nuestros productos y servicios y fortaleciendo la capacidad de nuestras empresas para ingresar y permanecer en los mercados internacionales.

Al mismo tiempo, debemos cerrar las brechas que todavía existen en nuestra oferta exportable, especialmente en las regiones. Queremos que más productores, emprendedores y empresas puedan incorporarse a las cadenas de exportación, con mayor valor agregado y mejores oportunidades.

Y hay un tercer elemento fundamental: la conectividad y la facilitación para el comercio y el turismo. Tenemos que reducir costos y tiempos,

mejorar nuestra infraestructura logística y aprovechar nuestra posición estratégica en el Pacífico.

En síntesis, queremos un comercio exterior y turismo más competitivos, más diversificados y con mayor participación de las regiones y de las empresas peruanas.

¿Qué medidas considera prioritarias para incrementar las exportaciones peruanas, diversificar mercados, atraer nuevas inversiones y mejorar la competitividad de las empresas nacionales durante los próximos años?

La Política Nacional Multisectorial de Comercio Exterior al 2040 establece el marco para orientar las acciones del Estado en los

próximos años. En ese marco, consideramos prioritario avanzar hacia una política de comercio exterior que no solo busque incrementar las exportaciones, sino generar las condiciones para que más empresas, productos y regiones puedan integrarse de manera sostenible al comercio internacional.

En primer lugar, debemos profundizar el aprovechamiento de nuestra red de 25 acuerdos comerciales, identificando nuevas oportunidades de mercado, anticipando tendencias y cambios regulatorios y fortaleciendo la capacidad de nuestras empresas para acceder y permanecer en los mercados internacionales.

En segundo lugar, debemos cerrar las brechas de competitividad de la oferta exportable, con una mirada territorial y sectorial. Para ello, la actualización de los 24 Planes Regionales de Exportación permitirá identificar y priorizar cadenas con potencial y sus principales brechas, mientras que instrumentos como la Ruta Productiva Exportadora permiten articular los servicios públicos necesarios para atenderlas.

En tercer lugar, debemos avanzar hacia una facilitación del comercio exterior más integrada, digital y eficiente, reduciendo costos y tiempos para nuestras empresas. Esto implica fortalecer la VUCE, la

“

El desafío es conectar la capacidad productiva y exportadora de Brasil con las ventajas que ofrece la infraestructura portuaria y logística del Pacífico peruano

”

interoperabilidad y la articulación público-privada, así como priorizar inversiones logísticas que conecten corredores y nodos con la oferta productiva regional.

Finalmente, debemos generar mejores condiciones para atraer inversión productiva vinculada a las cadenas exportadoras, promoviendo la diversificación y el mayor valor agregado. En ese marco, las Zonas Económicas Especiales Privadas pueden convertirse en plataformas para atraer inversiones, promover la industrialización, generar empleo y fortalecer los encadenamientos productivos.

SOBRE LA RELACIÓN ECONÓMICA PERÚ-BRASIL

Brasil constituye uno de los principales socios comerciales del Perú y la mayor economía de América

Latina. ¿Cómo evalúa el estado actual de la relación económica bilateral y qué acciones impulsará su gestión para fortalecerla?

Efectivamente, Brasil es actualmente el principal socio comercial del Perú en América Latina, en 2025 representó el 22% del comercio peruano con la región, y se ubicó como el sexto socio comercial a nivel mundial, con una participación de 3,3% del comercio total del Perú.

El comercio bilateral de bienes entre Perú y Brasil, que se realiza fundamentalmente al amparo del Acuerdo de Complementación Económica N° 58 (ACE 58) vigente desde 2006, se ha más que duplicado, pasando de US\$ 2 292 millones en 2006 a cerca de US\$ 5 000 millones en 2025.

Al respecto, cabe señalar que el ACE 58 rige el intercambio comercial preferencial de bienes y, de acuerdo a lo establecido en el programa de liberación bilateral Perú-Brasil, todas las exportaciones de productos de origen peruano con destino a Brasil se encuentran totalmente liberadas del pago de aranceles desde enero de 2012, en tanto que las importaciones de origen brasileño están totalmente liberadas desde enero de 2019, con lo cual tenemos establecido el libre comercio de bienes con arancel cero desde enero de 2019, excepto 9 ítems arancelarios correspondientes al azúcar y derivados.

En ese contexto, los aspectos logísticos y de conectividad son clave para un mayor dinamismo de nuestro comercio bilateral, por lo que también se tiene previsto abordar la categorización internacional del puerto de Tabatinga; la implementación de personal de la autoridad sanitaria brasileña en el puesto fronterizo de Assis; el funcionamiento ininterrumpido de los servicios de los puestos de frontera, así como la mejora de la carretera interoceánica del lado brasileño; el reglamento del practica e implementación de sistemas digitales entre sus autoridades de control (como VUCE), entre otros. La atención de estos temas impactará de manera importante en nuestro relacionamiento comercial con Brasil.

Elo nos permitirá orientar nuestros esfuerzos hacia aquellos sectores en los que la complementariedad entre ambas economías permita generar resultados tangibles en el corto y mediano plazo. En ese contexto, consideramos prioritario fortalecer la logística y la conectividad entre ambos

países, factores fundamentales para reducir costos, facilitar el intercambio comercial y aprovechar de manera más efectiva las oportunidades que ofrece el mercado brasileño. Por ello, promovemos que estos aspectos sean considerados como parte central de la agenda de diálogo comercial bilateral.

El Acuerdo de Profundización Económica y Comercial entre el Perú y Brasil es una iniciativa ampliamente esperada por el sector empresarial. ¿Cuál es la posición del Gobierno respecto de su implementación y cuáles son las perspectivas para su pronta entrada en vigencia?

El Acuerdo de Profundización Económico Comercial, suscrito en abril de 2016, en el marco de la implementación de una agenda ampliada en la relación económica y comercial bilateral, abarca disposiciones sobre inversiones, comercio de servicios y contratación pública, los cuales son compromisos adicionales a los

establecidos en el ACE 58 vigente.

Si bien el Acuerdo no ha entrado en vigor debido a circunstancias conocidas con posterioridad a su suscripción, consideramos que existe una oportunidad para retomar el diálogo sobre bases actualizadas y avanzar hacia un entendimiento que permita viabilizar la implementación del Acuerdo.

Con ese objetivo, venimos impulsando una coordinación multisectorial, a efectos de identificar aquellos aspectos que requieran ser actualizados y definir una hoja de ruta para el diálogo con Brasil.

Los corredores bioceánicos, el Puerto de Chancay y la integración logística regional están redefiniendo el comercio sudamericano. ¿Cómo visualiza el rol del Perú y del Brasil en este nuevo escenario de integración continental?

El Perú está llamado a asumir un papel estratégico en esta nueva etapa de integración. La entrada en operación del Puerto de Chancay, junto con



“

Perú y Brasil tienen economías complementarias y un enorme potencial para incrementar el comercio, las inversiones, el turismo y la integración logística

”

la modernización de los puertos de la costa peruana y el desarrollo de los corredores bioceánicos, nos permite proyectar al país como una plataforma de conexión entre Sudamérica, Asia y otros mercados internacionales.

Esta transformación requiere corredores logísticos eficientes, infraestructura adecuada, servicios competitivos y, sobre todo, una coordinación permanente entre los distintos actores que intervienen en el comercio exterior.

En ese sentido, desde el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo venimos impulsando un trabajo articulado a través de la promoción y desarrollo de los corredores interoceánicos, y hemos desarrollado 34 mesas técnicas que han permitido identificar brechas, recoger las necesidades de las regiones y avanzar con una agenda concreta de trabajo. Estas mesas nos han permitido avanzar en la identificación de proyectos, mejoras de conectividad, facilitación del comercio y articulación entre los diferentes modos de transporte y los puntos de frontera para consolidarnos como una puerta de entrada y salida para el comercio de Sudamérica con los mercados del Pacífico y Asia, donde Brasil tiene un papel fundamental por ser la principal economía de Sudamérica con una enorme capacidad productiva y exportadora. El desafío es conectar esa capacidad con las ventajas que ofrece la infraestructura portuaria y



logística del Pacífico peruano, con enfoque en los estados del norte, centro y oeste de Brasil, que pueden encontrar rutas más competitivas hacia los mercados asiáticos.

En esa línea toca a ambos países impulsar acciones complementarias en infraestructura, facilitación e integración para que nuestros corredores estén plenamente operativos y a disposición de los usuarios de comercio exterior, exportadores, importadores y operadores logísticos.

El turismo constituye uno de los principales motores del desarrollo económico del país. ¿Cuáles serán las principales estrategias de su gestión para fortalecer el posicionamiento internacional del Perú e incrementar el flujo de visitantes, particularmente provenientes del Brasil, considerando el enorme potencial de crecimiento de este mercado?

Brasil es un mercado estratégico para el turismo peruano y tenemos una oportunidad enorme para seguir creciendo. En 2025 recibimos más de 212 mil turistas brasileños, y este año el flujo continúa aumentando. La conectividad es una de las claves para aprovechar ese potencial.

“

Fortalecer la logística y la conectividad entre ambos países es fundamental para reducir costos, facilitar el comercio y aprovechar las oportunidades del mercado brasileño

”

“

El sector privado es un actor fundamental. Son las empresas las que conocen los mercados, identifican oportunidades, invierten, generan empleo y construyen las cadenas de valor

”



Por eso, la nueva ruta directa São Paulo–Cusco, que comenzará a operar el 29 de marzo de 2027 con cuatro frecuencias semanales, representa un paso muy importante. Estamos acercando directamente a uno de nuestros principales mercados emisores con uno de los destinos turísticos más importantes del mundo.

Pero no se trata solamente de traer más visitantes. Se trata de generar más oportunidades para todo el ecosistema turístico: hoteles, restaurantes, operadores, guías, artesanos, transportistas y emprendedores. Cada turista que llega al Perú genera movimiento económico y empleo en nuestras regiones.

Nuestra estrategia será seguir fortaleciendo la promoción internacional del Perú, mejorar

la conectividad y trabajar de manera articulada con el sector privado para ofrecer productos turísticos competitivos y experiencias de calidad.

Finalmente, ¿qué mensaje quisiera transmitir a la comunidad empresarial peruana y brasileña sobre las oportunidades que ofrece esta nueva etapa de la relación bilateral y el papel que el sector privado está llamado a desempeñar en el fortalecimiento de la integración económica entre ambos países?

Perú y Brasil tienen economías complementarias y un enorme potencial para incrementar el comercio, las inversiones, el turismo y la integración logística. Ya contamos con una relación comercial sólida, pero podemos hacer mucho más.

Desde el Gobierno estamos trabajando para mejorar las condiciones que permitan que esa integración se concrete: mejores corredores logísticos, mayor conectividad, facilitación del comercio y una agenda que permita aprovechar las oportunidades que ofrecen mercados como el brasileño.

Pero el Estado no puede hacerlo solo. El sector privado es un actor fundamental. Son las empresas las que conocen los mercados, identifican oportunidades, invierten, generan empleo y construyen las cadenas de valor.

Queremos que las empresas peruanas miren más hacia Brasil y que las empresas brasileñas vean al Perú como una puerta de entrada hacia el Pacífico y los mercados asiáticos.



CONSULTORÍA CON PRESENCIA E EXPERIENCIA INTERNACIONAL



TRÁFICO, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Creamos soluciones especializadas con un alto nivel de excelencia técnica, a través de un equipo preparado para impulsar sus proyectos.

- Ubicación de las oficinas
- Ubicación de los proyectos



+300 proyectos contratados **+240** proyectos concluidos **+130** clientes atendidos

Nuestros servicios y áreas de actividad



Dónde encontrarnos

BRASIL
Rua Pirapetinga 322, sala 504
Belo Horizonte – MG, 30220-150
Rua Olimpíadas 205, 4º Andar
São Paulo – SP, 04551-000

brasil@infraplanconsult.com

PERU
Avenida Jorge Basadre 607, Piso 1
San Isidro – Lima, 15073

peru@infraplanconsult.com

ESTADOS UNIDOS
111 N Orange Avenue, suite 800
Orlando – FL, 32801
usa@infraplanconsult.com

Principales
herramientas

TransCAD
Transportation Planning Software

TransModeler
Traffic Simulation Software

H D M - 4
HIGHWAY DEVELOPMENT & MANAGEMENT

SIMUL8

Descubre más



Oportunidades para Proveedores de la Minería en Brasil

Según los datos más recientes del INSTITUTO BRASILEÑO DE MINERIA - IBRAM proyectan US\$76.918 millones de inversión minera en Brasil entre 2026 y 2030, 12,5% más que la previsión anterior. Estas inversiones que se realizarán en los próximos años, se distribuyen entre los diversos estados mineros del Brasil. Particularmente destacan inversiones en los estados de Minas Gerais, Pará, Ceará, Amazonas, y Goiás, entre otros.



PERCY SANCHEZ

Director Ejecutivo de la
Cámara de Comercio Brasil
Perú (sede Perú)

Brasil presenta una oportunidad muy importante para los proveedores peruanos de la minería, especialmente porque está entrando en un nuevo ciclo de inversión minera. La oportunidad no está solamente en vender maquinaria; está en equipamiento, minería subterránea, automatización, software, mantenimiento, logística, ingeniería, exploración y servicios especializados.

Brasil no solamente está invirtiendo en abrir minas nuevas. Está invirtiendo en expandir minas existentes, modernizar, aumentar productividad, automatizar, reducir costos, procesar mineral y desarrollar minerales críticos.

Según datos de una de las mineras más grandes del Brasil -como lo es VALE-, está aumentando su apuesta por productividad, automatización y tecnología. Además, la compañía proyecta inversiones importantes en cobre y níquel, además del mineral de hierro. VALE tiene previsto invertir aproximadamente US\$3.500 millones en sus activos de cobre entre 2026 y 2030, incluyendo proyectos en Carajás. Esto refleja una tendencia relevante; Brasil quiere aumentar la producción y procesamiento de **minerales necesarios para: vehículos eléctricos, baterías, redes eléctricas, energías renovables, centros de datos, electrónica, etc.**

Asimismo, la ANM – Agencia Nacional de Minería del Brasil; identifica precisamente **cobre, litio, níquel,**

Brasil – INVERSIÓN MINERA 2026–2030

Estado	USD millones	Participación
Minas Gerais	19.675	25,6%
Pará	14.661	19,1%
Bahia	11.687	15,2%
Ceará	5.463	7,1%
Amazonas	2.660	3,5%
Goiás	1.912	2,5%
Piauí	1.738	2,3%
Mato Grosso	1.562	2,0%
Otros/múltiples estados	17.560	22,8%
TOTAL	76.918	100%

grafito, tierras raras, manganeso y otros como minerales estratégicos. El IBRAM estima US\$ 21.300 millones de inversión en minerales críticos hasta 2030. Todo esto implica inversiones en donde puede participar la experiencia peruana, como son la geología, movimiento de tierras, prospección, perforación; exploración; entre otros.

Por otro lado, existe un enorme mercado para los proveedores en la extracción de Hierro. Aunque el hierro es un mercado dominado por grandes

fabricantes internacionales, el tamaño de las inversiones hace que exista mucho espacio para proveedores especializados.

Esto es importante porque Perú tiene empresas que pueden aportar: exploración + ingeniería + procesamiento + software + servicios mineros.

- **Minería subterránea: una oportunidad especialmente interesante.** En la minería subterránea, hay una oportunidad concreta para Perú. Brasil tiene operaciones subterráneas de minerales

Brasil presenta una gran oportunidad para los proveedores peruanos, no solo en maquinaria, sino también en minería subterránea, automatización, software, mantenimiento, logística, ingeniería, exploración y servicios especializados.

metálicos, como el oro, cobre, níquel, zinc, hierro; entre otros minerales. Y las empresas están buscando aumentar productividad y seguridad. Por tanto, proveedores peruanos pueden entrar en la provisión de equipamiento tales como; scooptram/LHD, dumper, jumbo, empujadores, equipos de shotcrete, equipos de sostenimiento, equipos de perforación, equipos utilitarios, y sistemas de ventilación.





Brasil – Demanda de servicios TI para la minería

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Despacho de flotas; • Monitoreo de equipos; • Telemetría; • Mantenimiento predictivo; • Inteligencia Artificial; | <ul style="list-style-type: none"> • Automatización; • Control de producción; • Geolocalización; • Gestión de combustible; • Seguridad; | <ul style="list-style-type: none"> • Monitoreo de trabajadores; • Sensores IoT; • Análisis de datos; • Digital twins; • Planificación minera; • Optimización de perforación y voladura |
|--|--|--|

- **Grandes oportunidades de exportar al Brasil; Software, IA y minería 4.0.** Para las empresas peruanas de software minero, Brasil puede ser un mercado muy atractivo porque el producto puede venderse como servicio, sin necesidad de instalar una gran operación industrial. En este segmento, existe una oportunidad a considerar por los exportadores de servicios. En siguiente cuadro una breve relación de la demanda que las minas brasileñas invertirán en los próximos años:

Hay que resaltar que las minas en Brasil no solo están buscando "comprar una máquina"; están buscando soluciones que reduzcan el costo por tonelada, seguridad laboral, seguridad ambiental, reducción de tiempos, reducción de emisiones, reducción de CAPEX, y productividad. Por esto también hay espacio para la oferta de proveedores de la minería del Perú que puedan cubrir estas

necesidades.

- **Exportaciones del Perú al sector de la minería en Brasil.** Perú ya está exportando a Brasil una gama de bienes y servicios vinculados a la minería, aunque todavía representa una fracción pequeña del enorme mercado brasileño. Lo interesante es que la oferta peruana está evolucionando desde materias primas hacia equipos, componentes y servicios especializados.

Según datos de Promperú, proveedores de la minería del Perú, vienen participando en la minería brasileña, con bombas para lodos y drenaje, brocas y herramientas de perforación, escariadores, resinas y elementos de sostenimiento, componentes y repuestos de equipos mineros, bolas/medios de molienda, equipos y servicios de perforación, geotecnia y exploración, software minero y simulación, mantenimiento y servicio integral alrededor de los equipos.

“
La oferta peruana está evolucionando desde materias primas hacia equipos, componentes y servicios especializados, abriendo nuevas posibilidades de participación en el enorme mercado minero brasileño y sus crecientes necesidades de tecnología y servicios
 ”



Acre y la Nueva Frontera del Pacífico: El Eslabón Estratégico de la Integración Brasil – Perú



**FRANCIMAR
CAVALCANTE**

Consultor en el Gobierno
del Estado de Acre

El eje de la economía global ha cambiado. El océano Pacífico se ha consolidado como el gran centro de las rutas comerciales del siglo XXI, y América del Sur vive un momento de redefinición de su geografía económica. Ante los cuellos de botella operativos y las tensiones que afectan las rutas marítimas tradicionales, Brasil encuentra en su propio continente la alternativa más ágil, competitiva y sostenible para llegar a los mercados mundiales. En el corazón de esta transformación, el estado de Acre destaca como el gran hub de integración logística, comercial e industrial de la Amazonía Sudoccidental.

Lejos de ser únicamente un

corredor de tránsito, Acre asume el papel de protagonista y catalizador de esta integración. La infraestructura logística que conecta el territorio acreano con el Perú acorta distancias y redefine el alcance de las exportaciones brasileñas. La consolidación del Megapuerto de Chancay, en el litoral peruano, sumada a la red de puertos del Pacífico, abre una ruta estratégica capaz de reducir hasta en 15 días el tiempo de navegación hacia Asia en comparación con las rutas por el Atlántico.

Los indicadores económicos reflejan con claridad la fuerza de esta vocación. El flujo de transacciones comerciales que utilizan Acre como plataforma logística para llegar al Perú y al

mercado asiático ha registrado importantes avances porcentuales en los últimos años. Paralelamente, el propio estado presenta una acelerada expansión de dos dígitos en sus exportaciones, con el mercado peruano absorbiendo más de una cuarta parte de todas las operaciones de comercio exterior de Acre. Este dinamismo se refleja directamente en el ritmo de crecimiento del PIB estatal, que avanza por encima del promedio nacional y consolida a la región como un polo altamente atractivo para nuevas inversiones.

La fortaleza de esta arquitectura logística se sustenta directamente en el hecho de que dos de los tres grandes ejes de integración entre Perú y Brasil tienen como destino el territorio de Acre. El corredor sur conecta la Carretera Interoceánica en el Perú con la infraestructura vial brasileña a través de la BR-317, y el corredor Interoceánico ya garantiza la conexión de Río Branco con Lima y los puertos del Pacífico a lo largo de aproximadamente 2,200 kilómetros. Paralelamente, la posible consolidación del corredor central, que conectaría Cruzeiro do Sul, en Acre, con Pucallpa, en Ucayali, mediante la superación del tramo de 230 kilómetros en la frontera de la región del Juruá, reduciría la distancia entre Río Branco y Lima

“La infraestructura logística que conecta el territorio de Acre con el Perú acorta distancias y redefine el alcance de las exportaciones brasileñas, abriendo una ruta estratégica hacia los mercados del Pacífico y Asia.”

a aproximadamente 1,600 kilómetros, lo que representa una reducción proporcional del 26 % del recorrido total. Conectado simultáneamente a ambos ejes, Acre asegura una posición logística única para acercar la producción brasileña a las economías de APEC.

Esta integración adquiere su dimensión más prometedora cuando se asocia con la bioeconomía y la innovación sostenible. Acre y el Perú comparten la riqueza de la biodiversidad amazónica, y la gran oportunidad de esta alianza reside en la capacidad de transformar este patrimonio en productos de alto valor agregado: cosméticos forestales, alimentos funcionales, fitoterapéuticos e insumos de base sostenible. Al unir ciencia aplicada, vocación industrial y los incentivos de las áreas de

libre comercio y zonas francas, la región pasa a liderar la oferta global de productos verdes con sello y denominación de origen amazónico.

Para que este ecosistema expanda toda su capacidad, la articulación institucional constituye un motor indispensable. Entidades como la Cámara de Comercio Brasil-Perú





(CAMBRAPER) desempeñan un papel fundamental al conectar a líderes empresariales, promover inversiones privadas y alinear las directrices corporativas con las políticas públicas de desarrollo regional.

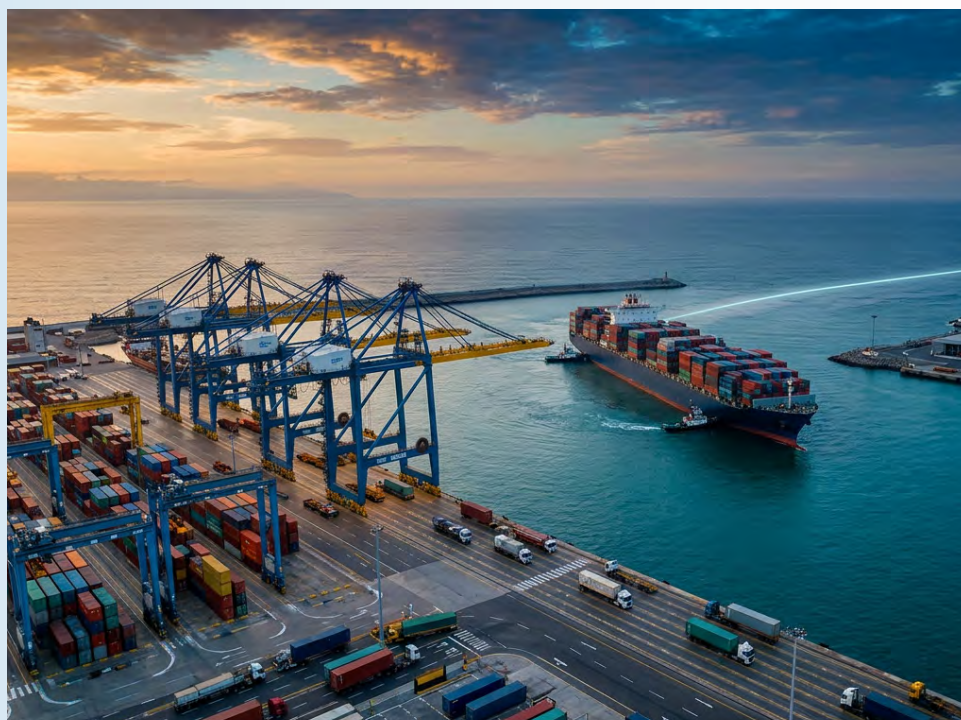
La agenda prioritaria exige la modernización continua de las estructuras aduaneras, la ampliación de puestos de control integrados en las fronteras y la implementación de plataformas logísticas dotadas de puertos secos y centros de distribución avanzados. Exige, igualmente, la creación de mecanismos de financiamiento para el comercio bilateral y el fortalecimiento de protocolos de trazabilidad

socioambiental, garantizando seguridad jurídica y competitividad internacional.

Brasil y Perú tienen en sus manos la oportunidad de liderar un nuevo ciclo de prosperidad y cooperación en el Sur Global. Acre se consolida como el eslabón decisivo de esta conquista: una fuerza generadora de oportunidades, un centro de innovación sostenible y la puerta de entrada al mercado más dinámico del planeta. La integración comercial bioceánica es un presente en expansión, y el liderazgo de Acre garantiza que el futuro de la economía sudamericana se construya con solidez, visión y soberanía.

“ **Acre y el Perú comparten la riqueza de la biodiversidad amazónica, y la gran oportunidad de esta alianza está en transformar ese patrimonio en productos de alto valor agregado, integrando ciencia aplicada, vocación industrial e innovación sostenible para impulsar una oferta competitiva de productos de origen amazónico** ”

“ **Conectado simultáneamente a los grandes ejes de integración entre Perú y Brasil, Acre asegura una posición logística única para acercar la producción brasileña a las economías de APEC, reducir distancias hacia los puertos del Pacífico y consolidarse como un punto estratégico de la integración comercial bioceánica** ”





45 años impulsando la evolución empresarial.

En nuestra consultora, unimos experiencia y estrategia para fortalecer tu estructura organizacional y financiera. Elevamos tu comunicación y tus relaciones estratégicas para que tu empresa no solo crezca, sino que lidere en su sector.



**Experiencia
comprobada**



**Estrategias
a tu medida**



**Resultados
sostenibles**



**Relaciones
de largo plazo**

Edificio Lima Central Tower,
Av. El Derby N° 254, Oficina 1404,
Surco – Lima – Perú

Teléfono: (51-1) 618 1515
contacto@ase.pe

Conoce más en:
<https://ase.pe/>



LIRA
CONSULTANTS

CONECTANDO EMPRESAS CON EL MERCADO BRASILEÑO

Consultoria estratégica para
expandir operaciones y
desarrollar negocios en Brasil



Rua Luís de Franca Junior
201 – 7 Santo Amaro Sao
Paulo.

Teléfono: +55 11 97206-5627
contacto@liraconsultantsbr.com

Conoce más en:
<https://liraconsultantsbr.com/>

Corredor Logístico Sur: Madre de Dios, eje estratégico de integración entre Perú, Brasil y Bolivia



**IGNACIO
URQUIAGA
VANDERGHEM**

Analista económico y social
de políticas públicas

Durante décadas, la integración sudamericana fue una aspiración plasmada en mapas, declaraciones y acuerdos binacionales. Hoy comienza a materializarse a través de carreteras, puertos, pasos fronterizos y cadenas logísticas que conectan territorios históricamente separados por grandes distancias. En ese proceso, Madre de Dios emerge como un espacio estratégico para articular la integración entre Perú, Brasil y Bolivia.

La reciente realización del encuentro “**Corredor Logístico Sur: Madre de Dios estratégico de integración Perú-Brasil-Bolivia**”, promovido por la Municipalidad

Provincial de Tahuamanu, PROINVERSIÓN, la Mancomunidad de la Macrorregión Sur y diversas instituciones públicas y privadas, volvió a colocar en agenda el enorme potencial de esta zona fronteriza como plataforma de comercio, inversión y desarrollo regional.

La ubicación de Madre de Dios resulta particularmente relevante por su conexión con tres espacios económicos complementarios: Iñapari, en Perú; Assis Brasil, en el estado brasileño de Acre; y el departamento boliviano de Pando. Estos territorios comparten una frontera dinámica y la posibilidad de integrarse a los grandes flujos del comercio internacional a través de los puertos peruanos del



Pacífico.

Una infraestructura ya consolidada

A diferencia de otros corredores sudamericanos que aún dependen de proyectos por ejecutar, el Corredor Logístico Sur cuenta con una ventaja decisiva: la Carretera Interoceánica Sur (IIRSA Sur), infraestructura plenamente operativa que conecta el sur del Perú con Brasil a través de Madre de Dios.

La vía articula las regiones peruanas de Madre de Dios, Cusco, Apurímac, Arequipa, Moquegua y Puno. Asimismo, facilita el acceso a los puertos de Ilo y Matarani y fortalece su conexión con otras plataformas portuarias del litoral peruano, incluido el puerto de Chancay. Del lado brasileño, los estados de Acre, Rondônia y Mato Grosso se conectan con la IIRSA Sur mediante la red vial conocida como Ruta Quadrante Rondon.

Carina Blanco, gerente general de la Concesionaria IIRSA Sur, administradora de los tramos 2 y 3 de esta carretera, ha destacado que la infraestructura no solo facilita el transporte de mercancías, sino que también genera oportunidades para el desarrollo de actividades productivas regionales. Un ejemplo es la cadena de valor de la castaña amazónica, cuya competitividad mejora gracias a

“
El Corredor Logístico Sur destaca por conectar los mercados brasileños con los puertos peruanos del Pacífico, brindando una alternativa eficiente para el comercio regional e internacional
”

una mayor conectividad con los mercados nacionales e internacionales.

De carretera a corredor logístico

La integración regional moderna exige mucho más que una vía terrestre. Los corredores logísticos son reflejo de infraestructura vial, puertos, centros de distribución, servicios aduaneros, plataformas digitales y mecanismos de facilitación comercial que permiten una circulación eficiente y segura de bienes y personas.

En esa línea, el presidente ejecutivo de PROINVERSIÓN, Luis Del Carpio, ha señalado que el fortalecimiento de los corredores logísticos será determinante para potenciar el intercambio de bienes y servicios entre Perú, Brasil y Bolivia.

El Corredor Logístico Sur, cuya columna vertebral es la IIRSA Sur,

destaca precisamente por conectar los mercados brasileños con los puertos peruanos del Pacífico, brindando una alternativa eficiente para el comercio regional e internacional.

El potencial de Iñapari, Assis Brasil y Pando

La frontera trinacional entre Perú, Brasil y Bolivia reúne condiciones excepcionales para convertirse en una plataforma de integración continental.

Iñapari, en la provincia de Tahuamanu, constituye la principal puerta terrestre del Perú hacia Brasil. Su ubicación le otorga ventajas para el desarrollo de servicios de transporte, comercio exterior, almacenamiento, hotelería, mantenimiento vehicular y atención a operadores logísticos internacionales.

Del lado brasileño, Assis Brasil se ha consolidado como uno de los principales puntos de acceso desde Acre hacia el Pacífico. El crecimiento sostenido de las exportaciones brasileñas con

“
Madre de Dios emerge como un espacio estratégico para articular la integración entre Perú, Brasil y Bolivia
”

destino a Asia viene impulsando el interés por rutas complementarias a sus puertos atlánticos tradicionales.

Por su parte, el departamento boliviano de Pando encuentra en este eje una oportunidad para fortalecer su inserción en los corredores bioceánicos sudamericanos. Su cercanía geográfica con Madre de Dios y Acre facilita la incorporación de productos bolivianos a una infraestructura regional ya existente, ampliando sus posibilidades de acceso a mercados internacionales.

La complementariedad de estos tres territorios abre perspectivas para que productos agroforestales, agrícolas y manufacturados puedan integrarse a cadenas logísticas con alcance global.

Menores costos y mayor competitividad

Uno de los beneficios más importantes del Corredor Sur es la reducción progresiva de los costos logísticos.

Actores vinculados a la integración regional, entre ellos Rafael Torres Morales, presidente de CAMBRAPER, destacan que el acceso a los puertos peruanos puede permitir que empresas brasileñas alcancen los

mercados asiáticos mediante rutas más competitivas en tiempo y costo.

Sin embargo, la ventaja no se limita a la carga brasileña. La consolidación del corredor podría contribuir a reducir uno de los problemas más recurrentes del transporte internacional terrestre: el denominado “falso flete”, que ocurre cuando los vehículos regresan vacíos después de completar una entrega.

A medida que aumente el intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia, los camiones que transportan productos brasileños hacia los puertos peruanos tendrán mayores posibilidades de retornar con carga peruana o boliviana. Esto permitiría optimizar la utilización de las unidades de transporte y mejorar la eficiencia de toda la cadena logística.

El impacto puede resultar especialmente significativo para pequeños exportadores, asociaciones productivas y cooperativas agrícolas que enfrentan mayores dificultades para acceder a mercados internacionales debido a los costos de transporte.

Oportunidades para las economías locales

“**Madre de Dios ha dejado de ser únicamente una región de tránsito para convertirse en una pieza clave de la arquitectura logística sudamericana, conectando el sur peruano, la Amazonía brasileña y el norte boliviano**”

La consolidación del Corredor Logístico Sur también puede convertirse en un motor de desarrollo para las economías fronterizas.

El incremento de la actividad comercial genera una demanda creciente de hospedaje, alimentación, mantenimiento mecánico, almacenamiento, transporte complementario, servicios financieros y logística especializada. Estas actividades representan oportunidades concretas de empleo e inversión para ciudades como Iñapari y Puerto Maldonado, así como para Assis Brasil y las localidades del departamento de Pando.



Además, la integración facilita la formación de cadenas de valor regionales capaces de incorporar productos amazónicos, forestales, agrícolas, pecuarios y turísticos a mercados de mayor escala.

En ese contexto, la propuesta de construir una identidad común entre las localidades fronterizas amazónicas podría contribuir a posicionar este espacio como un nodo internacional de comercio, integración cultural, turismo y gastronomía, fortaleciendo la proyección conjunta de los tres países.

Una visión sudamericana de largo plazo

La experiencia de la IIRSA Sur demuestra que la infraestructura de integración requiere continuidad, mantenimiento permanente y una visión estratégica compartida entre los países involucrados. En ese sentido, el modelo de concesión ha permitido garantizar altos estándares de operación positiva por parte de sus administradores privados que resultan fundamentales para la competitividad de los corredores internacionales.

Hoy, Madre de Dios ha dejado de ser únicamente una región de tránsito para convertirse en una pieza clave dentro de la arquitectura logística

“**A medida que aumente el intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia, será posible optimizar la utilización de las unidades de transporte y mejorar la eficiencia de toda la cadena logística**”

sudamericana. Su ubicación geográfica la sitúa en el punto de encuentro entre el sur peruano, la Amazonía brasileña y el norte boliviano, con acceso directo a los principales mercados de la cuenca Asia-Pacífico.

El siguiente paso será consolidar una plataforma integral que combine infraestructura vial y marítima moderna, servicios logísticos eficientes, facilitación aduanera, innovación tecnológica y cooperación institucional entre los tres países.

Si esa visión logra materializarse, el Corredor Logístico Sur no solo fortalecerá el comercio exterior de Perú, Brasil y Bolivia. También podría convertirse en uno de los modelos más exitosos de integración sudamericana del siglo XXI, transformando a Iñapari, Assis Brasil y Pando en un

eje de entrada estratégica entre el Atlántico y el Pacífico, y en un polo de desarrollo emergente para la Amazonía continental.

En un contexto mundial donde las cadenas de suministro buscan rutas más eficientes, resilientes y competitivas, la frontera trinacional tiene la oportunidad para cambiar el concepto de periferia geográfica a convertirse en un centro estratégico de conexión entre Sudamérica y los mercados globales. El futuro de la integración regional de nuestros pueblos está escribiéndose desde la lógica del comercio en el corazón de la Amazonía compartida.



Avances en la solución de los cuellos de botella en el comercio fronterizo Perú Brasil



**EMBAJADOR
JORGE CASTAÑEDA**

Exembajador de Perú en la
India

En el artículo “La interoceánica del sur: necesidad de su óptima funcionalidad” publicado en Efectividad ^{del} 18 de agosto de 2024 comentamos el Estudio del Comercio Perú-Brasil, elaborado en 2022 por MAXIMIXE ECONOMÍA a solicitud de la Concesionaria IIRSA SUR, en el que se identificó – entre otros– una serie de obstáculos que han impedido el despegue del comercio transfronterizo a través de esa carretera transoceánica.

La reciente X Reunión Bilateral de Organismos Nacionales de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), celebrada el 1 y 2 de julio de 2026 en el ámbito técnico liderado por el Ministerio de Transportes y

Comunicaciones del Perú y su par brasileño, ofrece un escenario propicio para evaluar los avances reales en la conectividad vial entre ambos países.

Para realizar un análisis objetivo de sus resultados, resulta imprescindible retomar el diagnóstico elaborado por MAXIMIXE ECONOMÍA en 2022, el cual identificó cuatro grandes obstáculos que han frenado el despegue del comercio transfronterizo a través de la Carretera Interoceánica. Dichos obstáculos incluían el incumplimiento de aspectos clave del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC –como la falta de cooperación fronteriza y formalidades excesivas–, la

aplicación de sanciones desproporcionadas sin criterios de discrecionalidad, un régimen de tránsito aduanero altamente burocrático con sistemas no homologados, y la ausencia de una zona económica especial que dinamice la frontera de Iñapari.

Frente a este panorama, los acuerdos alcanzados en la cita bilateral marcan una ruta de trabajo intensivo que ataca de manera frontal los problemas operativos y regulatorios de mayor urgencia. En materia de cooperación y agilización, las delegaciones se comprometieron a implementar la atención ininterrumpida de los servicios de control en frontera y a gestionar los controles sanitarios en Iñapari-Assis Brasil de manera conjunta, al tiempo que acordaron buscar mecanismos para evitar exigencias normativas adicionales que entorpezcan la operación.

Asimismo, en el frente de modernización, se reafirmó la apuesta por la digitalización total de los procesos, avanzando hacia el intercambio electrónico de información mediante servicios web, la transmisión electrónica del documento MIC/DTA y el reconocimiento de la Carta de Porte Internacional con firma digital, lo que representa un salto cualitativo frente a los tediosos trámites documentales físicos denunciados en el estudio.

Al contrastar ambos documentos, se observa que la reunión ha logrado avances significativos en los frentes más operativos y burocráticos. La armonización de pesos y dimensiones vehiculares, la simplificación de los trámites

“**La X Reunión ATIT constituye un paso adelante en la ingeniería logística y regulatoria del corredor sur, traduciendo en acciones concretas las principales trabas operativas que han limitado el comercio transfronterizo entre Perú y Brasil**”

para la nacionalización de mercancías y la permanencia de vehículos extranjeros abordan directamente la crítica de MAXIMIXE sobre la rigidez y complejidad del régimen de tránsito. Incluso, se ha dado un paso concreto para dinamizar el flujo comercial al incrementar en 10 000 toneladas métricas la capacidad del sistema bilateral de cupos, estableciendo un nuevo límite de 130 000 toneladas por país, lo que representa un crecimiento del 8.3% en la capacidad de carga autorizada y dinamizará directamente las operaciones de los gremios de transportistas en el corto plazo.

Sin embargo, pese a estos avances palpables, persisten dos nudos críticos que quedaron al margen de la agenda técnica de esta reunión. El primero es el problema de las sanciones desproporcionadas y la falta de discrecionalidad en su aplicación, un aspecto sensible para los operadores logísticos que no fue abordado explícitamente en los acuerdos. El segundo, y quizás el más estructural, es la ausencia de una Zona Franca o Zona Económica Especial en Iñapari, una iniciativa

que el estudio de MAXIMIXE señalaba como catalizadora indispensable para el comercio fronterizo, pero cuya implementación escapa a las competencias técnicas del ATIT y requiere decisiones de política comercial de más alto nivel.

En definitiva, la X Reunión ATIT constituye un paso adelante en la ingeniería logística y regulatoria del corredor sur, demostrando que los equipos técnicos han sabido escuchar y traducir en acciones concretas las principales trabas operativas detectadas en el informe de MAXIMIXE. No obstante, su impacto final estará condicionado a una implementación rigurosa y a la voluntad política para resolver los aspectos comerciales y sancionadores que aún permanecen pendientes. El reto para las futuras reuniones será ampliar el espectro de discusión para incluir estas brechas estructurales, porque de lo contrario, el corredor interoceánico seguirá siendo una promesa de integración que no termina de despegar del todo.



Integridad técnica que se demuestra en campo.

Socio técnico de la gran minería y la energía en Perú y República Dominicana. Convertimos el riesgo de sus activos críticos en confiabilidad medible.



TK-210 · MONTAJE Y EMPERNADO CILINDRO-CONO

2018

Fundación en Lima, Perú

+20

años de liderazgo técnico QA/QC

+USD 5,000 M

en proyectos supervisados

2

países con operación activa: PE · RD

QUIÉNES SOMOS

Technical Inspection Company S.A.C. es una empresa peruana de ingeniería, inspección técnica y servicios industriales para minería, energía, oil & gas e infraestructura, bajo normas ASME, API, AWS, ASTM, ISO y SSPC.

NUESTRA EVOLUCIÓN

- 2018 Nacimiento**
Inspección técnica CQA/CQS y expediting para proyectos mineros.
- CONSOLIDACIÓN Gran minería**
Antamina, Chinalco, Southern Copper, Wood Grove Technologies.
- DIVERSIFICACIÓN Servicios integrales**
END, integridad de activos, ingeniería y E-Leaders Academy.
- 2025-2026 Internacional**
Barrick Pueblo Viejo (RD): inspección, diseño y fabricación FRP.

RETOS QUE RESOLVEMOS

- 01 Paradas no programadas**
Activos críticos que fallan sin aviso y detienen la producción.
- 02 Corrosión química severa**
Tanques y líneas expuestos a ácidos, cianuro y SO₂.
- 03 Trazabilidad y cumplimiento**
Dossiers, WPS/WPQ, NCR y protocolos auditables.
- 04 Talento especializado**
Inspectores y técnicos certificados en zonas remotas.
- 05 Plazo y costo**
Ejecución EPC con control de cronograma, EAC y curva S.

MODELO DE NEGOCIO Y VISIÓN

01

Inspeccionar

Diagnóstico, END y definición de alcance.

02

Diseñar

Memoria de cálculo y planos firmados por CIP.

03

Fabricar

FRP/PRFV y metalmecánica con control de calidad.

04

Gestionar

Integridad, KPIs digitales y mejora continua.

VISIÓN

Ser el socio de referencia en integridad de activos críticos de la minería y la energía en Latinoamérica.

SOLUCIONES DE GRAN VALOR E IMPACTO

CASO DE ÉXITO · BARRICK PUEBLO VIEJO · RD

Órdenes de compra firmes de Barrick en el circuito Acid Wash – PVJ2: ingeniería, fabricación e integridad de ciclo completo.

PO · BIENES

Tanque FRP TK-210

Diseño, memoria de cálculo y fabricación de tanque de 31.04 m³; 5 secciones bridadas, boca de inspección y base cónica; dossier y protocolo de terminación.

PO · SERVICIOS

Reparación y refuerzo TK-110 / 410

Inspección, definición de alcance y reparación estructural en planta, con estándares HSE de cianuro nivel 3, espacio confinado y LOTOTO.

AMPLIACIÓN

Desmontaje controlado

Corte, desmontaje y retiro del tanque existente en planta CIL, integrado al plan de reemplazo.

3

tanques críticos intervenidos

146

días de cronograma integrado

53

actividades controladas

100%

trazabilidad documental

NUESTROS CLIENTES

Barrick

Antamina

Southern Copper

Chinalco

FLSmidth

Wood Grove Technologies

ELECNOR

Sacyr

La Gobernanza del Corredor Vial de Capricornio



**JOÃO CARLOS
PARKINSON DE
CASTRO**

Ministro de la Cancillería de
Brasil y Coordinador
Nacional del Corredor
Bioceánico de Capricornio

Consideraciones generales

América Latina y el Caribe atraviesan un período de bajo crecimiento económico. Según la CEPAL, el crecimiento promedio del PIB regional entre 2014 y 2023 fue de apenas un 0,9 %, menos de la mitad del 2 % alcanzado en la década de 1980. La proyección para 2026 (2,3 %) confirma que la región mantendrá su trayectoria de bajo crecimiento.

Esta dinámica económica adversa es consecuencia de lo que la CEPAL denomina las tres trampas del desarrollo: una trampa de baja capacidad de crecimiento, otra de alta desigualdad con floja cohesión social y una tercera de

insuficiente capacidad institucional y débil gobernanza. Estos obstáculos no solo dificultan el desarrollo económico y social, sino que también crean un entorno más propicio para la continua marginación territorial y poblacional.

Aunque los países de América Latina y el Caribe no han logrado crecer ni transformar su realidad económica y social, durante las últimas décadas el orden mundial ha experimentado importantes y aceleradas transformaciones. Entre 1990 y 2024, la participación del G7 en el PIB mundial —medido en paridad de poder adquisitivo— disminuyó del 45 % al 30 %, mientras que la participación de los BRICS

aumentó del 23 % al 42 % y la del Sur Global, del 42 % al 61 %. Solamente China incrementó su participación en el PIB mundial del 4 % al 19 % durante ese período.

A medida que China dejó de ocupar una posición periférica para convertirse en la segunda mayor economía del mundo, el principal exportador de bienes y la primera potencia industrial, con una economía cada vez más basada en el conocimiento y la innovación, los flujos del comercio mundial se reorientaron hacia Asia y el mercado chino. Debido a la dependencia alimentaria, en el caso brasileño se registró un fuerte crecimiento de la producción agrícola y alimentaria en las regiones de la frontera terrestre. Cabría recordar y solamente el estado de Mato Grosso es el cuarto mayor productor de soja del mundo. Como resultado, Brasil comenzó a exportar e importar valores y volúmenes crecientes hacia y desde los países asiáticos, en detrimento de sus socios comerciales tradicionales. Sin embargo, del conjunto de las exportaciones e importaciones brasileñas transportadas por carretera hacia el continente sudamericano, el 58 % de las ventas externas y el 55 % de las compras internacionales continúan cruzando los puestos fronterizos de São Borja, Uruguai y Foz do Iguaçu, en el extremo sur del

“ El Corredor Vial Bioceánico presenta una gobernanza sólida y constituye un modelo que puede ser replicado, articulando el trabajo gubernamental con actores regionales, técnicos y sectoriales ”

país.

En este contexto surgen los corredores bioceánicos, especialmente el Corredor Vial de Capricornio, cuyo objetivo es conectar a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile con el mercado asiático y reorientar la logística brasileña desde los puertos del Atlántico hacia los del Pacífico. Se busca reducir los elevados costos logísticos, garantizar un menor plazo de entrega —lead time— y aumentar la competitividad de los productos regionales.

La experiencia del Corredor Vial de Capricornio es relevante porque no se apoya en una única autoridad supranacional, sino en una gobernanza multinivel e intergubernamental capaz de articular a los gobiernos nacionales, estatales, provinciales y departamentales, así como a

las universidades, el sector privado y la sociedad civil. El marco político fundacional fue la Declaración Presidencial de Asunción de 2015, suscrita por los cuatro países. Se creó el sistema de mesas técnicas y la instancia de los Coordinadores Nacionales, con el propósito de permitir que las cancillerías dirigieran y orientaran los trabajos técnicos. Posteriormente, el compromiso político fue reforzado mediante la Declaración Presidencial de Brasilia de 2017. Es importante destacar que esta estructura continuó funcionando incluso durante períodos de debilitamiento de las instituciones sudamericanas de integración —Unasur/Cosiplan— y a pesar de las fluctuaciones de los ciclos políticos regionales.

Evaluación de la gobernanza del Corredor Vial Bioceánico

El Corredor Vial Bioceánico presenta una gobernanza sólida y constituye un modelo que puede ser replicado. Se celebran reuniones semestrales de los Coordinadores Nacionales —en el ámbito gubernamental— y encuentros periódicos de los técnicos nacionales pertenecientes a las seis mesas temáticas, a saber: 1) infraestructura, transporte y logística; 2) producción y comercio; 3) simplificación de





los procedimientos fronterizos; 4) turismo; 5) Red Universitaria, y 6) Mesa de Seguridad. Los trabajos reciben apoyo financiero y técnico del BID, Procomex, IPEA, INFRA S.A. y otras instituciones nacionales y regionales.

Paralelamente, también se reúne cada semestre el Foro de Integración de los Estados Subnacionales del Corredor Vial Bioceánico. Como entidad coordinadora, se creó una Comisión Ejecutiva que articula los trabajos técnicos realizados por siete comisiones sectoriales. De este modo, se reproduce, con una similitud casi total, la estructura gubernamental.

Cabe aclarar que, en el caso de un corredor Brasil-Perú, adquieren mucho más peso la gobernanza amazónica y fronteriza, la cuestión ambiental y la explotación comercial de los recursos locales, así como la articulación con los puertos peruanos. Dependiendo del trazado, se incorporarían Ilo/Matarani o incluso Chancay. En cuanto a las mesas técnicas, sería necesario organizar una mesa fronteriza, otra dedicada a las cuestiones socioambientales y una tercera orientada a involucrar a los pueblos indígenas en el Corredor.

Corresponde a los

“
El Corredor Vial de Capricornio busca conectar a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile con el mercado asiático, reducir los costos logísticos y aumentar la competitividad de los productos regionales
”

coordinadores de las mesas técnicas formular y ejecutar el Plan Anual de Trabajo, con miras a cumplir los objetivos y las metas definidos por los Coordinadores Nacionales. Los coordinadores de las mesas también son responsables de elaborar informes semestrales para reportar los avances alcanzados y señalar las dificultades y nuevas propuestas de acción.

El Corredor Vial de Capricornio no fue concebido para reproducir experiencias nacionales anteriores ni se encuadra en los organismos multilaterales regionales existentes. Su funcionamiento presupone la construcción de una nueva gobernanza —multitemática, multinivel y multiactor—, formada por mecanismos innovadores de coordinación y colaboración que garanticen una interacción

fluida y periódica entre las distintas estructuras gubernamentales, nacionales y subnacionales.

El Corredor tampoco se limita a la construcción de una conexión vial, ni siquiera a garantizar el transporte transfronterizo de mercancías o la circulación de personas. Se trata de un proyecto multidimensional que aspira a incentivar el desarrollo local y la integración de los territorios, promover la regionalización de los servicios logísticos, ampliar la oferta de productos y destinos turísticos, fomentar la colaboración académica regional y fortalecer la coordinación de los agentes de seguridad.

Por ser un proyecto multinacional y de larga maduración, únicamente una gobernanza propia, respaldada por declaraciones presidenciales, permite superar las divergencias e incompatibilidades naturales A

“
El desafío futuro es consolidar una gobernanza permanente que dinamice la economía regional y fortalezca la integración
”



“
La gobernanza del Corredor debe promover la integración territorial y potenciar las actividades productivas locales, incorporando a todos los actores, incluidas las comunidades indígenas y los pequeños agricultores

diferencia de otros proyectos de infraestructura, el desarrollo del Corredor hace con que los objetivos y las iniciativas nacionales queden subordinados a un interés colectivo construido por todos los actores interesados. En consecuencia, resulta imprescindible adoptar modelos colaborativos mediante los cuales se compartan experiencias, recursos e información, con el fin de afrontar los desafíos colectivamente y no de manera individual. Este abordaje se llevará a cabo mediante articulaciones transnacionales de carácter

gubernamental y local, así como a través de consultas multitemáticas con el sector privado local, la red de universidades y la sociedad civil.

La gobernanza del Corredor no puede limitarse únicamente a la logística. Debe promover la integración territorial y potenciar las actividades productivas locales, incorporando a todos los actores, incluidas las comunidades indígenas y los pequeños agricultores. De este modo, pierden fuerza los instrumentos centralizadores que durante décadas dictaron

”
 el desarrollo regional a partir de una realidad nacional escasamente conectada con la realidad local.

Con la finalización de las obras y la proximidad de la fecha de inauguración del Corredor, el desafío futuro consiste en pasar de una gobernanza de implementación a una gobernanza permanente, capaz de dinamizar la economía regional y afrontar los enormes obstáculos creados por un panorama geoeconómico y geopolítico en rápida transformación.





CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

¿TU MARCA ESTÁ PRESENTE DONDE SE GENERAN LOS NEGOCIOS?

Llegue a una audiencia empresarial
vinculada al comercio, las inversiones
y las oportunidades entre Perú y Brasil.



+20,000

de colocación aproximada
entre Perú y Brasil.



**AUDIENCIA
EMPRESARIAL**

Directores, gerentes,
empresarios y representantes
del sector público y privado.



**DOS MERCADOS.
UNA SOLA VITRINA.**

Presencia en Perú y Brasil, con
ediciones en español y
portugués.



SEA PARTE DE LA PRÓXIMA EDICIÓN



Anuncie en

Revista CAMBRAPER

Publicidad · Publiirreportajes · Presencia de marca



Solicite nuestro tarifario publicitario

contacto@camarabrape.org | +51 908 852 402 | +51 923 632 694

ExpoAlimentaria abrió oportunidades para fortalecer el comercio Perú-Brasil

ADEX
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES

El evento se llevó a cabo del
23 al 25 de septiembre



Las regiones del sur y de la Amazonía concentran el 49% de las exportaciones peruanas a Brasil, un mercado de más de 213 millones de habitantes que ofrece posibilidades de expansión y diversificación de la oferta agroexportadora, especialmente en frutas, alimentos procesados, cacao, aceite de oliva, aceitunas y otros productos.

En este contexto, la feria Expoalimentaria 2026, realizada del 23 al 25 de septiembre en Lima, se consolidó como un importante espacio para promover el intercambio comercial, reuniendo lo mejor del portafolio de productos peruanos y de otras naciones, entre ellas Brasil.

El jefe de Estudios Económicos e Inteligencia Comercial del CIEN-ADEX, Gabriel Arrieta Padilla, indicó que aprovechar el potencial de ese mercado requiere una estrategia integral que combine promoción comercial, logística e infraestructura fronteriza.

Respecto a la feria, indicó que generó espacios de encuentro con compradores e inversionistas de mercados clave. En ese sentido, enfatizó que existe una oportunidad para profundizar la relación con el gigante sudamericano mediante una agenda técnica bilateral sustentada en cuatro pilares: retomar los vuelos directos de pasajeros, acelerar los protocolos fitosanitarios, impulsar el corredor

“Estas medidas permitirán reducir tiempos y costos, facilitar el ingreso de productos peruanos a Brasil y fortalecer a nuestro país como una ruta competitiva para la salida de productos brasileños hacia el Asia-Pacífico”, agregó.

bioceánico y optimizar los trámites logístico-aduaneros.

Asimismo, destacó que las importaciones procedentes de esa vecina nación refuerzan la actividad productiva peruana al contribuir con la mecanización del campo, la mejora de los procesos industriales y el transporte de personas y mercancías. En el 2025, Perú importó aceites de petróleo, furgonetas, tractores, vehículos van, barras de hierro, soda cáustica y excavadoras.

Delegación brasileña

La jefa de Ferias y Eventos de Negocios de ADEX, Shirley Pulache García, informó que Brasil tuvo una participación destacada en Expoalimentaria 2026, con 52 empresas expositoras –51 filiales y una independiente– y 24 grandes compradores. De esta manera, se afianzaron las oportunidades de intercambio comercial con el Perú.

Las empresas expositoras provinieron de 12 estados: Río Grande do Sul, Distrito Federal, Paraná, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, Río de Janeiro, Ceará, Espírito Santo, Pará y Minas Gerais.

Su oferta comprendió carnes congeladas de pollo, res y cerdo, aceites, café, chocolates, cremas de avellana, galletas, alfajores, pan de queso, castañas, miel, açai, cerveza artesanal, cachaça y vino espumante, además de productos frescos y procesados como brócoli, arándanos, extracto de vainilla y fécula de papa.

Entre los 24 compradores brasileños registrados figuraron De Marchi, Agrobrowsers y Costaimportação, de São Paulo, y LPD Import Export, de Santa Catarina. Pulache señaló que los productos peruanos que generan mayor interés son espárragos, arándanos, granada, cacao en polvo,

conservas de pescado de anchoveta y atún, aceite de oliva, aceitunas, alcachofa, hongos deshidratados y orégano.

Las regiones del sur y de la Amazonía representan el 49% de las exportaciones peruanas a Brasil, evidenciando su potencial para ampliar y diversificar la oferta en ese mercado



**PERÚ + BRASIL
MÁS QUE MERCADOS
SOCIOS PARA UN FUTURO
COMPARTIDO.**

Radiografía del intercambio

Arrieta Padilla proyectó mejores perspectivas para las exportaciones peruanas a Brasil en el segundo semestre, impulsadas por la estacionalidad agrícola y la demanda. Indicó que las ruedas de negocios y reuniones técnicas desarrolladas en Expoalimentaria contribuyeron a generar oportunidades para el ingreso a nichos de mayor valor agregado, como manteca y pasta de cacao, chocolates finos, aceite de almendra, harina de maca, quinua y orégano.

Explicó que, en el primer semestre del 2026, algunos productos registraron ajustes, mientras otros mantuvieron un buen desempeño: las uvas con un crecimiento de 112.6%, el orégano (27.8%) y el aceite de

“

Expoalimentaria 2026 afianzó las oportunidades de intercambio comercial entre Perú y Brasil, reuniendo a 52 empresas expositoras y 24 grandes compradores brasileños

”

almendra (434.5%).

Según ADEX Data Trade, los envíos agropecuarios y agroindustriales en el primer semestre del 2026 sumaron US\$ 54 millones 564 mil, cifra inferior

a la del mismo periodo del 2025 (US\$ 65 millones 179 mil). Las aceitunas preparadas lideraron los despachos con US\$ 14 millones 736 mil (un incremento de 2%), seguidas de los arándanos frescos con US\$ 6 millones 248 mil (51.6%)



DESCENTRALIZACIÓN Y POTENCIAL REGIONAL EN EL COMERCIO CON BRASIL

El jefe de Estudios Económicos e Inteligencia Comercial del CIEN-ADEX, Gabriel Arrieta Padilla, informó que en el 2025 las exportaciones peruanas a Brasil totalizaron US\$ 1,587 millones, resaltando la participación de las regiones del sur con US\$ 518 millones, representando el 33% del total.

La líder fue Moquegua con US\$ 448 millones (principalmente cátodos de cobre). Otras regiones con

presencia de su portafolio agroindustrial fueron Tacna (aceitunas, orégano, páprika, maca, cúrcuma y jengibre); Arequipa (aceitunas, alcachofa y páprika); y Puno (maca y quinua).

Por su parte, la Amazonía exportó al 'gigante de América del Sur' por US\$ 261 millones. Loreto concentró US\$ 220 millones en petróleo crudo, mientras Madre de Dios y San Martín destacaron por sus envíos de castañas y aceites de palma y almendra.

En conjunto, las regiones del sur y de la selva representaron el 49% de las exportaciones peruanas a Brasil, lo que evidencia su potencial para ampliar y diversificar la oferta en ese mercado.

El dato

Expoalimentaria 2026 se realizó del 23 al 25 de septiembre en el Centro de Exposiciones Jockey, Lima.



CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

¡Asóciate a la Cámara de Comercio Brasil Perú!

**¿Quieres formar parte
de la red empresarial
binacional más
influyente?**

Si usted o su empresa se
encuentra en Perú o Brasil y
desea participar activamente
como asociado, siga estos
simples pasos.

1



**Ingrese al
formulario de
registro**

Visite:
<https://camarabraperu.org/registro/>

2



**Complete el
formulario de
registro**

Ingrese sus datos
personales
o corporativos
según corresponda

3



**Envíe la
solicitud**

Nuestro sistema registrará
su información de
inmediato

Una vez concluido los pasos, un representante de la Cámara se comunicará
con usted para guiarlo en su proceso de asociatividad.

contacto@camarabraperu.org.pe | Whatsapp: +51 908 852 402

Diagnóstico Logístico y el Puerto de Chancay – NENAM / CAMBRAPER

Elaborado por: Alan Ferreira de Souza, Adriana Rojas, Ana Clara Turci dos Santos, Ellen Zuliani Soares, Maria Morena Tenório Perez y Veridiana Pereira Vilela

Un proyecto del Núcleo de Estudios y Negocios Americanos (NENAM), bajo la orientación del Prof. Dr. Roberto Rodolfo Georg Uebel (Universidad ESPM – Brasil)

1. Puerto de Chancay: Hub estratégico en el comercio Atlántico-Pacífico

El Puerto de Chancay, inaugurado en noviembre de 2024 por COSCO Shipping Ports en asociación con la empresa peruana Volcan, representa una inversión de US\$ **3,5 mil millones** y proyecta al Perú como un nuevo hub logístico del Pacífico sudamericano. Según datos de la propia COSCO Shipping Ports (2024), el puerto tiene un calado de 17,8 metros y capacidad para recibir buques de gran tamaño de hasta 18 mil TEU, permitiendo por primera vez conexiones marítimas directas entre la costa oeste de América del Sur y Asia, sin depender del transbordo en puertos intermedios (COSCO

Shipping Ports, 2024).

El papel del Perú como eje de integración regional va más allá de la infraestructura portuaria: el país es considerado un conector entre el Atlántico y el Pacífico mediante corredores bioceánicos que atraviesan Bolivia y Brasil, permitiendo la salida de commodities sudamericanas —soja, minerales y carne— directamente hacia el mercado chino. La IIRSA (2000), actualmente incorporada al COSIPLAN de UNASUR, ya identificaba estos corredores como ejes prioritarios de integración física sudamericana desde la década de 2000. Asimismo, informes de la CEPAL (2023) y de la UNCTAD (2024) sobre transporte marítimo han destacado, incluso antes de la construcción de Chancay, la

importancia de las rutas bioceánicas para reducir la dependencia de la región respecto del Canal de Panamá (CEPAL, 2023; UNCTAD, 2024).

Chancay forma parte oficialmente de la **Belt and Road Initiative (BRI)**: el acuerdo que elevó la participación de COSCO al 60 % del proyecto, en 2019, coincidió con la firma del memorando de entendimiento sobre la BRI entre Perú y China. Xi Jinping calificó al puerto, durante la ceremonia de inauguración, como el inicio de una “Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI” (Reuters, 2024). La inversión también genera preocupaciones estratégicas: autoridades de Estados Unidos han cuestionado un posible uso dual de la infraestructura, lo que sitúa a

Chancay no solo como una obra logística, sino también como parte de un proyecto geoeconómico chino más amplio en la región (Reuters, 2024).

2. El comercio China-América del Sur

Al analizar las relaciones comerciales entre China y América del Sur, se observa un crecimiento significativo del intercambio económico durante las últimas dos décadas, consolidando al país asiático como uno de los principales socios comerciales de la región. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2025), esta relación se ha vuelto cada vez más amplia, abarcando no solo el comercio de bienes, sino también inversiones, infraestructura, financiamiento y cooperación tecnológica. En 2024, el comercio entre China y América Latina y el Caribe alcanzó aproximadamente US\$

515 mil millones, evidenciando la intensificación de los vínculos económicos entre ambas regiones y la creciente relevancia de China para las economías latinoamericanas (Reuters, 2025).

En este contexto, América del Sur destaca como un importante proveedor de commodities estratégicas para el mercado chino, como soja, mineral de hierro, cobre, petróleo y carnes, mientras que China amplía su presencia en la región mediante la exportación de productos manufacturados, bienes de capital e inversiones en infraestructura logística y energética. Según datos de la Balanza Comercial Brasileña, publicada por el Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios (2026), China continúa siendo el principal destino de las exportaciones nacionales, representando cerca de un tercio del valor exportado por Brasil, lo que evidencia la importancia estratégica de este

mercado para la balanza comercial brasileña.

Además del crecimiento del intercambio comercial, la ampliación de las relaciones económicas entre China y América del Sur crea oportunidades para fortalecer las economías de la región mediante la expansión de las exportaciones, la atracción de inversiones y la modernización de la infraestructura. La CEPAL (2025) destaca que la demanda china continuará impulsando sectores como el agropecuario y el minero, mientras que la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) resalta la importancia de la integración regional y del fortalecimiento de las cadenas productivas sudamericanas para ampliar la competitividad internacional y aprovechar de manera más eficiente el dinamismo del mercado asiático (ALADI, 2025).

Sin embargo, pese a los beneficios económicos proporcionados por esta relación comercial, persisten desafíos estructurales que limitan



un desarrollo más equilibrado. La oferta exportadora sudamericana continúa concentrada en productos primarios de bajo valor agregado, haciendo que los países de la región sean vulnerables a las fluctuaciones de los precios internacionales y de la demanda externa. Además, las deficiencias de la infraestructura de transporte y de integración regional, históricamente discutidas en las iniciativas de integración física sudamericana, todavía representan un obstáculo para la reducción de los costos logísticos y el incremento de la competitividad de las exportaciones.

En este sentido, la CEPAL (2025) enfatiza que el fortalecimiento de las relaciones con China debe estar acompañado de políticas orientadas a la diversificación productiva, la innovación tecnológica y la incorporación de valor agregado a las exportaciones, permitiendo que los beneficios comerciales se conviertan en desarrollo económico sostenible.

En síntesis, el crecimiento del comercio entre China y América del Sur representa una importante oportunidad para impulsar el desarrollo económico de la región, ampliar las inversiones y fortalecer su inserción en los mercados internacionales. Sin embargo, para que esta asociación produzca beneficios de largo plazo, será fundamental que los países sudamericanos promuevan inversiones en infraestructura, diversifiquen su estructura productiva y amplíen la participación de bienes industrializados en su oferta exportadora, reduciendo la dependencia de las commodities

y consolidando una inserción internacional más competitiva y beneficiosa para los Estados.

3. Capacidades del Puerto de Chancay

3.1. Infraestructura del puerto

El Puerto de Chancay está ubicado en la ciudad del mismo nombre, aproximadamente a 80 km al norte de Lima.

El puerto cuenta con una profundidad natural de 17,8 metros y tiene capacidad para recibir buques de gran porte de hasta 18.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit o Unidad Equivalente a 20 pies), con aproximadamente 1 millón de TEU movilizados al año durante la primera fase y una expansión de hasta 3,5 millones de TEU en las siguientes etapas.

El Puerto de Chancay posee una conexión con la Carretera Panamericana mediante un túnel subterráneo de 1,8 km, cuyo objetivo es facilitar la entrada y salida de mercancías. Asimismo, la Carretera Panamericana conecta el puerto con la capital, Lima, y con rutas esenciales, permitiendo un proceso logístico más interconectado y fluido. Además, contribuye al desarrollo de futuros proyectos, como los corredores bioceánicos, considerados entre los mayores proyectos de infraestructura de América del Sur.

3.2. Tiempo y costos logísticos

El principal objetivo del Puerto de Chancay es reducir significativamente el tiempo de transporte entre América del Sur y China, pues se estima que la

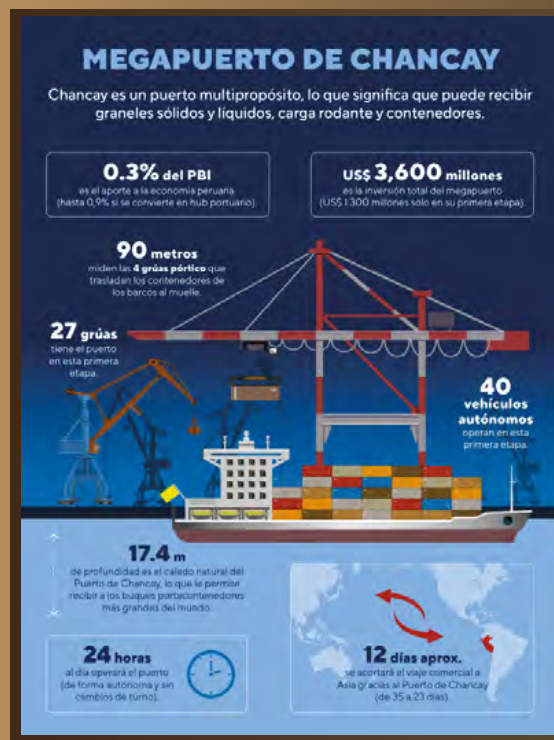


Figura 1 – Principales características y capacidades operativas del Megapuerto de Chancay, incluyendo profundidad del calado, infraestructura, automatización y reducción del tiempo de transporte hacia Asia.

Fuente: Adaptado de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), s. f.

duración del traslado de mercancías entre China y el Puerto de Chancay sea de aproximadamente 20 a 30 días. En comparación con las rutas tradicionales, como la que atraviesa el Canal de Panamá, se espera una reducción de al menos 10 a 15 días.

En el proceso de producción y desarrollo de productos, esta diferencia resulta relevante, pues contribuye a reducir costos relacionados con combustible, logística, tasas portuarias, transbordos y almacenamiento, haciendo que el puerto sea no solo altamente competitivo, sino también estratégico. Una reducción de costos del 20 % genera eficiencia operativa y mayor rapidez en las entregas, posicionando a China y Perú como actores relevantes en la competencia por el dominio del mercado.

4. Ventajas y potencial para la relación bilateral

4.1. Brasil

El Puerto de Chancay conecta directamente a América del Sur con Asia y es operado por la empresa china COSCO Shipping Ports en asociación con la compañía peruana Volcan (CREA-RJ, 2025). Asimismo, representa una transformación estratégica para el comercio regional al reducir considerablemente los costos y tiempos de tránsito (Tecnológica, 2026).

Hasta entonces, las cargas brasileñas tardaban alrededor

de 35 días en llegar a China, tiempo que podría reducirse significativamente mediante las nuevas conexiones logísticas (CREA-RJ, 2025).

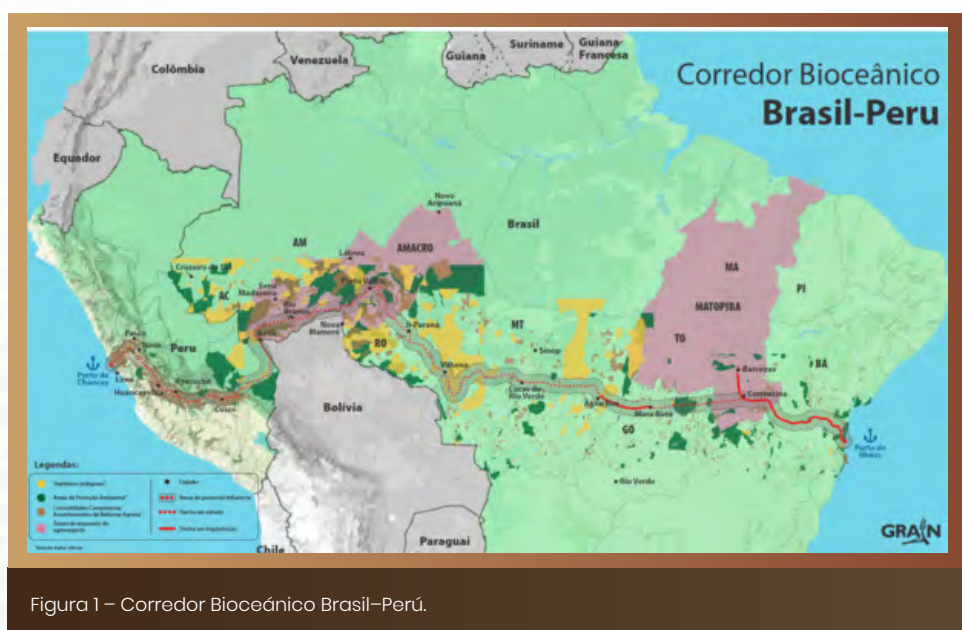
De esta manera, su ubicación estratégica permite una salida más eficiente de minerales como el litio y el cobre. Estos productos representan una parte de las exportaciones brasileñas hacia China, país al que, en 2024, Brasil exportó aproximadamente US\$ 16 mil millones en hierro (LOGCOMEX, 2024).

Además, otro producto beneficiado en esta relación bilateral es la soja. Por ello, estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre y Amazonas estudian distintas alternativas para transportarla hacia Asia (CREA-RJ, 2025), importante comprador de esta leguminosa, con aproximadamente US\$ 30 mil millones comercializados en 2024 (LOGCOMEX, 2024). Asimismo, productos como el maíz, la carne bovina, la celulosa y los productos manufacturados

también podrían verse favorecidos desde el punto de vista logístico.

En esta misma línea, el Puerto de Chancay intensifica la integración de la Zona Franca de Manaus (GRAIN, 2026). La propuesta articula el Ferrocarril de Integración Oeste-Este (FIOL) con el Ferrocarril de Integración Centro-Oeste (FICO). Adicionalmente, se busca construir un tramo adicional que conecte Lucas do Rio Verde, en Mato Grosso —un importante polo agroindustrial—, con el denominado Arco de la Deforestación, en Acre y Rondônia.

De manera similar, existe el Corredor Bioceánico, proyecto que conecta los océanos Pacífico y Atlántico y atraviesa dos de las principales zonas de expansión del agronegocio brasileño: Matopiba y Amacro (GRAIN, 2026). Por lo tanto, una infraestructura logística de esta magnitud abre nuevas rutas para el capital financiero en América del Sur.



Por lo tanto, el Puerto de Chancay representa una oportunidad para fortalecer la inserción brasileña en el comercio internacional, especialmente con los mercados asiáticos (GRAIN, 2026). La reducción del tiempo y de los costos logísticos tiende a incrementar la competitividad de las exportaciones brasileñas, especialmente de commodities agrícolas y minerales, al mismo tiempo que favorece una importación más rápida y económica de insumos asiáticos, contribuyendo al aumento de la eficiencia productiva de la industria nacional.

Sin embargo, para que estos beneficios puedan alcanzarse plenamente, será indispensable ampliar y modernizar la infraestructura de transporte en el territorio brasileño, garantizando que el puerto peruano funcione como un vector de desarrollo económico y de ampliación de la competitividad del comercio exterior brasileño, y no únicamente como una nueva ruta de salida de mercancías (LOGCOMEX, 2024).

4.2. Perú

El Puerto de Chancay representa una de las inversiones en infraestructura logística más importantes de la historia reciente del Perú, con potencial

para transformar al país en uno de los principales hubs comerciales entre América del Sur y Asia.

Inaugurado en noviembre de 2024 y desarrollado por COSCO Shipping Ports en asociación con la empresa peruana Volcan, el proyecto recibió inversiones estimadas en US\$ 3,5 mil millones y fue concebido para ampliar significativamente la capacidad logística del país, reducir los costos de transporte y fortalecer su inserción en las cadenas globales de valor.

La ubicación estratégica del puerto, en la costa del Pacífico y cerca de Lima, permite al Perú consolidarse como una importante puerta de entrada para el comercio transoceánico, beneficiando no solo a su economía, sino también a los países vecinos que buscan un acceso más eficiente al

mercado asiático.

Los principales sectores beneficiados por la operación del Puerto de Chancay serán la minería, el agronegocio, la pesca y los servicios logísticos. La minería, responsable de una parte significativa de las exportaciones peruanas, podría incrementar su competitividad internacional mediante la reducción de los costos de transporte de cobre, zinc, plata y oro destinados al mercado asiático.

Del mismo modo, el agronegocio peruano podría ampliar su presencia internacional, especialmente mediante la exportación de productos de mayor valor agregado y perecibles, como arándanos, uvas, mangos, paltas, cítricos y espárragos, cuya competitividad depende directamente de la rapidez de las cadenas

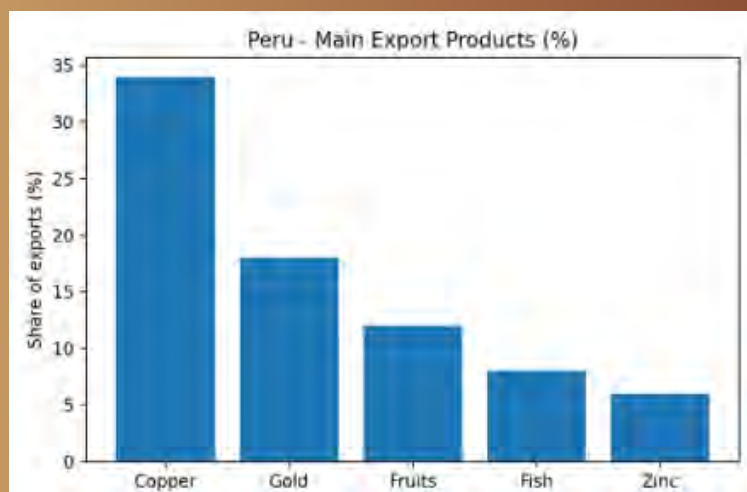


Gráfico 1 – Principales productos de exportación del Perú (%). Elaboración propia con base en el Observatory of Economic Complexity (OEC), 2025.





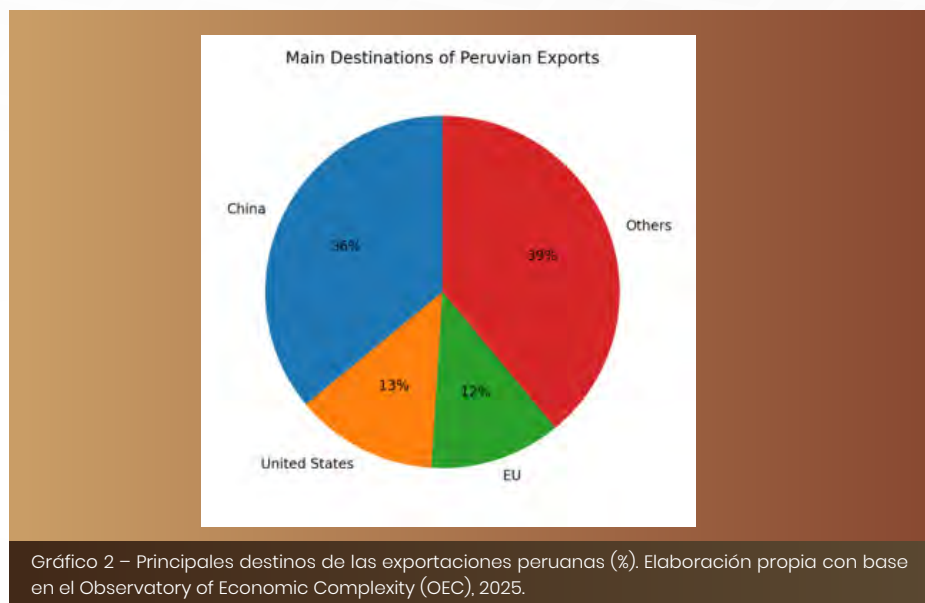
logísticas.

El sector pesquero también podría beneficiarse de la reducción de los tiempos de tránsito para productos congelados, harina y aceite de pescado, mientras que el crecimiento del movimiento portuario impulsaría inversiones en almacenamiento, transporte, centros de distribución y servicios especializados, contribuyendo a la generación de empleo y al fortalecimiento del sector logístico nacional.

La nueva infraestructura también podría fortalecer significativamente la economía peruana mediante la atracción de inversiones extranjeras, el incremento de las exportaciones y una mayor competitividad internacional. Según la información citada en el documento, la operación del puerto redujo el tiempo de transporte marítimo entre Perú y Asia de aproximadamente 35 a 23 días.

Además, el documento señala una estimación gubernamental según la cual el proyecto podría representar un impacto económico anual cercano a US\$ 4,5 mil millones, además de generar miles de empleos directos e indirectos vinculados a las actividades portuarias, logísticas e industriales.

A pesar de su elevado potencial económico, todavía existen



desafíos que deben superarse para que el Puerto de Chancay alcance plenamente sus objetivos estratégicos. Entre ellos se encuentran la necesidad de ampliar la integración vial y ferroviaria con el interior del Perú y con los países vecinos, desarrollar zonas industriales capaces de agregar mayor valor a las exportaciones y reducir la dependencia de la economía peruana de la exportación de commodities.

También será fundamental fortalecer las políticas de innovación, infraestructura e integración regional para que el país consolide su posición como centro logístico de la costa del Pacífico. En este contexto, el Puerto de Chancay representa no solo una nueva infraestructura portuaria, sino también un instrumento estratégico para impulsar el

crecimiento económico, ampliar la competitividad internacional del Perú y fortalecer su integración comercial con Asia y los demás países de América del Sur.

5. Desafíos y puntos de superación

A pesar de la amplia capacidad del megapuerto y de las ventajas descritas anteriormente, Perú y América del Sur en su conjunto solo podrán aprovecharlas plenamente después de superar algunos desafíos.

La instalación del puerto en una pequeña ciudad que anteriormente dependía principalmente de la pesca exige inversiones en infraestructura que no están directamente vinculadas al puerto, especialmente en lo referente a las conexiones con la capital y otras ciudades estratégicas

(BBC, 2024). El país, que al igual que Brasil depende en gran medida del transporte por carretera, cuenta con vías precarias e insuficientes, generando una brecha entre las expectativas y la capacidad real del puerto (BBC, 2024).

En este sentido, Leonino Dourado afirmó en una entrevista con BBC News Mundo (2024) que los costos del transporte de mercancías brasileñas hasta Chancay son elevados debido a esta infraestructura ineficiente y que las regiones productoras de Brasil podrían continuar prefiriendo enviar sus mercancías hacia Asia por el Atlántico, por ejemplo, a través de Manaus, cuyo costo de transporte terrestre es menor.

De esta forma, el proyecto de Rutas de Integración Sudamericana surgió con el objetivo de crear o modernizar rutas multimodales que promuevan la conexión Atlántico-Pacífico. Sin embargo, obras esenciales para la plena utilización de estas rutas aún no han sido concluidas.

En el lado peruano, la ruta Amazónica, que conecta Chancay con Manaus y depende en gran medida de las vías fluviales, espera el dragado de aproximadamente 60 km para

garantizar su viabilidad (MTC, 2026).

En el lado brasileño, la ruta Isla de las Guayanas, que conecta Manaus con los puertos de Belém y Macapá, espera la conclusión de cuatro obras fundamentales para su activación, entre ellas la expansión de la línea de transmisión de energía de Tucuruí-PA hasta Boa Vista-RR, mejoras en el asfaltado de la BR-174 y la pavimentación del último tramo de la BR-156, que representaría la primera conexión vial con el estado de Amapá (Ministerio de Planificación y Presupuesto, 2025).

Asimismo, con el objetivo de mitigar este desafío, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, junto con la Autoridad Portuaria Nacional (APN), propuso conectar el puerto con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para crear una ruta mar-tierra-aire y mejorar la distribución de mercancías hacia los mercados de la región. Esta iniciativa busca transformar al Perú en un “centro regional de distribución de carga internacional” (MTC, 2026).

Además de los cuellos de botella de infraestructura, el documento

aborda la inestabilidad política interna del Perú y sus posibles efectos sobre la continuidad de las políticas públicas y las decisiones de inversión. También analiza la competencia por influencia entre China y Estados Unidos en el país, señalando que esta presencia simultánea puede plantear dilemas geopolíticos o generar oportunidades de desarrollo, dependiendo de la forma en que se gestionen las relaciones internacionales.

Otro aspecto relevante es el impacto ambiental. Perú posee importantes recursos minerales, entre ellos cobre, oro, plata y zinc. Por ello, conciliar la explotación de recursos naturales orientada al desarrollo económico con la preservación ambiental y una economía sostenible constituye un desafío importante.

El documento menciona preocupaciones relacionadas con los impactos sobre el Humedal de Santa Rosa, el hábitat marino y de aves, así como inquietudes de la población local respecto de la contaminación atmosférica y sonora.

Finalmente, se señala que la creciente importancia del Puerto de Chancay se desarrolla en un contexto de relaciones





estratégicas del Perú tanto con China como con Estados Unidos, lo que incrementa la relevancia geopolítica del país dentro de la región

6. Consideraciones finales

A partir de lo expuesto, el documento concluye que el Puerto de Chancay constituye una innovación logística con potencial para impulsar la participación latinoamericana en el sistema internacional y promover una mayor integración entre los Estados.

La reducción del tiempo de transporte hacia Asia mediante una nueva ruta de conexión Atlántico-Pacífico podría generar beneficios mutuos para Brasil y Perú, fortaleciendo tanto sectores consolidados, como el agronegocio, como permitiendo el desarrollo de nuevos sectores.

Sin embargo, estos beneficios podrían ser considerablemente menores si no se solucionan los cuellos de botella de infraestructura, debido a los elevados costos del transporte terrestre hasta el puerto.

El documento también señala que la competencia por influencia entre China y Estados Unidos en la región debe analizarse con cautela, considerando la importancia de las relaciones con ambas

potencias para Brasil y Perú. Asimismo, sostiene que el impacto ambiental y el bienestar social deben formar parte del análisis de una obra de infraestructura de esta magnitud, equilibrando los beneficios económicos con la preservación de la biodiversidad y la calidad de vida de la población local.

Por lo tanto, mediante la instalación del megapuerto, la región adquiere mayor relevancia y el Perú pasa a ocupar una posición estratégica como hub logístico. No obstante, según el documento, su potencial todavía enfrenta limitaciones derivadas de las debilidades de infraestructura, la situación política interna y los impactos ambientales. Estos desafíos podrían abordarse mediante la cooperación entre los Estados, teniendo como objetivo común impulsar el crecimiento económico y transformar la posición de los países de la región dentro del sistema internacional.

Referencias

ALADI – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN. Página institucional. Montevideo: ALADI, [s.d.]. Disponible en: <https://www.aladi.org>. Acceso en: 3 jul. 2026.

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA. Publicações e dados consolidados. Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, [s.d.]. Disponible en: https://balanca.economia.gov.br/balanca/publicacoes_dados_consolidados/pg.html. Acceso en: 3 jul. 2026.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID). Página institucional. Disponible en: <https://www.iadb.org>. Acceso en: 3 jul. 2026.

BBC NEWS BRASIL. O megaporto recém-inaugurado pela China no Peru (e seu impacto para o Brasil). BBC News Brasil, 15 nov. 2024. Disponible en: <https://www.bbc.com/portugues/e/articles/ceqzv93dro>. Acceso en: 1 jul. 2026.



CNN BRASIL. Peru vai decretar emergência na fronteira com Chile para barrar imigrantes. CNN Brasil, [s.d.]. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/peru-vai-decretar-emergencia-na-fronteira-com-chile-para-barrar-imigrantes/>. Acesso em: 3 jul. 2026.

CNN BRASIL. Quem é José Antonio Kast, ultradireitista presidente do Chile. CNN Brasil, [s.d.]. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/quem-e-jose-antonio-kast-ultradireitista-presidente-do-chile/>. Acesso em: 1 jul. 2026.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO (UNCTAD). Página institucional. Disponível em: <https://unctad.org>. Acesso em: 3 jul. 2026.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2024. Genebra: Nações Unidas, 2024. Disponível em: <https://unctad.org/fr/conference/global-supply-chain-forum-2024/meeting/launch-review-maritime-transport-2024>. Acesso em: 3 jul. 2026.

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA DO RIO DE JANEIRO (CREA-RJ). Como o Porto de Chancay pode redefinir o comércio brasileiro. CREA-RJ, [s.d.]. Disponível em: <https://www.crea-rj.org.br/como-o-porto-de-chancay-pode-redefinir-o-comercio-brasileiro/>.

Acesso em: 3 jul. 2026.

COSCO SHIPPING PORTS. Chancay Port: dados técnicos e operacionais do terminal. 2024. Disponível em: <https://www.coscoshipping.com>. Acesso em: 3 jul. 2026.

COSCO SHIPPING PORTS. COSCO SHIPPING Chancay Port in Peru Granted Official Operating License. 2025. Disponível em: https://en.coscoshipping.com/col/col6923/art/2025/art_894d09c435524977b3c9ccfcfdff68a9.html. Acesso em: 3 jul. 2026.

DIÁLOGO AMÉRICAS. Novo horizonte estratégico: aliança entre Peru e EUA atinge níveis históricos. Diálogo Américas, [s.d.]. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/novo-horizonte-estrategico-alianca-entre-peru-e-eua-atinge-niveis-historicos/>. Acesso em: 1 jul. 2026.

DIÁLOGO AMÉRICAS. Porto de Chancay e riscos da crescente influência da China. Diálogo Américas, [s.d.]. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/porto-de-chancay-e-riscos-da-crescente-influencia-da-china/>. Acesso em: 1 jul. 2026.

GI. Eleição no Peru: entenda o motivo de tanta instabilidade na política peruana. GI Mundo, 11 abr. 2026. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2026/04/11/eleicao-no-peru-e-entenda-o-motivo-de-tanta-instabilidade-na-politica-peruana.g1.html>. Acesso em: 1 jul. 2026.

GRAIN. Porto de Chancay: um dramático impulso para o extrativismo na América do Sul. Grain, [s.d.]. Disponível em: <https://grain.org/es/article/7352-porto-de-chancay-um-dramatico-impulso-para-o-extrativismo-na-america-do-sul>. Acesso em: 3 jul. 2026.

GOBIERNO DEL PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Portal institucional. Disponível em: <https://www.gob.pe/mtc>. Acesso em: 3 jul. 2026.

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA (IIRSA). DA IIRSA AO COSIPLAN DA UNASUL: A INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL NOS ANOS 2000 E SUAS PERSPECTIVAS DE MUDANÇA. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/fa5adb2f-a68a-470b-8b01-ffff4a0aaa91/content>. Acesso em: 3 jul. 2026.

LOGCOMEX. Porto chinês construído no Peru vai beneficiar comércio exterior brasileiro. Logcomex Insights, [s.d.]. Disponível em: <https://insights.logcomex.com/noticias/portos-n/porto-chines-construido-no-peru-vai-beneficiar-comercio-exterior-brasileiro/>. Acesso em: 3 jul. 2026.

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC). Peru. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/country/per>. Acesso em: 3 jul. 2026.

PERU. Ministerio de Transportes y





CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

¿Por qué asociarse a la Cámara de Comercio Brasil Perú?

La Cámara es un espacio de alta conectividad empresarial y de negocios que tiene por objeto ayudar a nuestros asociados en su posicionamiento en los mercados donde operamos (Brasil y Perú).
Algunos beneficios:



Referenciamiento a potenciales clientes/aliados/proveedores canalizados por la cámara según experiencia y/o requerimientos.



Branding en eventos virtuales y directorio enviado a participantes.



Branding del asociado en la web de la cámara y en las redes sociales.



Participación en eventos híbridos/virtuales presentando empresa (anualmente).



Precios especiales para eventos pagados.



Participación de entrevista o artículo en revista digital CAMBRAPER.



Posibilidad de colocar publicidad en la revista (1 vez al año).



Participación en redes sociales y chat de miembros.



Colaboración en búsqueda de contactos en Perú o Brasil, entre otros servicios.



Comunicaciones (MTC). MTC: Aeropuerto Jorge Chávez se conectará con el Puerto de Chancay para consolidar al Perú como hub logístico de Sudamérica. Gob.pe, 2025. Disponível em: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1402973-mtc-aeropuerto-jorge-chavez-se-conectara-con-el-puerto-de-chancay-para-consolidar-al-peru-como-hub-logistico-de-sudamerica>. Acesso em: 1 jul. 2026.

PERU. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). MTC coordina acciones para destrabar el intercambio vial Chiclayo-Lambayeque. Gob.pe, 2025. Disponível em: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1343828-mtc-coordina-acciones-para-destrabar-el-intercambio-vial-chiclayo-lambayeque>. Acesso em: 1 jul. 2026.

REUTERS. China-Latin America trade exceeded US\$ 500 billion in 2024. Reuters, 13 maio 2025. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/china-latin-america-trade-exceeded-500-billion-2024-2025-05-13>. Acesso em: 3 jul. 2026.

REUTERS. Xi Jinping opens huge port in Peru funded by China. 14 nov. 2024. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/chinas-xi-arrives-lima-apec-open-pacific-megaport-2024-11-14/>. Acesso em: 3 jul. 2026.

TECNOLOGÍSTICA. Desafios e oportunidades do Porto de Chancay: o megaprojeto da China na Amazônia. Tecnológica, [s.d.]. Disponível em: <https://www.tecnologica.com.br/noticias/portos/21208/desafios-e-oportunidades-do-porto-de>

-chancay-o-megaprojeto-da-china-na-amazonia/. Acesso em: 3 jul. 2026.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PERU (PUCP). Megapuerto de Chancay: China, oportunidades y desafíos. [s.d.]. Disponível em: <https://puntoedu.pucp.edu.pe/actualidad/megapuerto-de-chancay-china-oportunidades-y-desafios/>

DANNEMANN, Victoria. Puerto de Chancay en Perú: oportunidades y amenazas en la nueva ruta entre China y Sudamérica. Deutsche Welle (DW), 15 nov. 2024. Disponível em:

<https://www.dw.com/es/puerto-de-chancay-en-peru-oportunidades-y-amenazas-en-la-nueva-ruta-entre-china-y-sudamerica/a-70787205>

Eficiencia energética y renovables abren nuevas oportunidades entre Perú y Brasil

CAMBRAPER reunió a más de 250 participantes en una jornada dedicada al intercambio de experiencias, innovación y oportunidades empresariales vinculadas con el futuro energético de ambos países.

La transformación del sector energético está generando nuevas oportunidades para profundizar la relación empresarial entre Perú y Brasil. En este escenario, la Cámara de Comercio Brasil-Perú (CAMBRAPER) realizó, el pasado 21 de agosto, el Congreso de Eficiencia Energética y Energías Renovables, un espacio que congregó en Lima a más de 250 empresarios, especialistas y representantes vinculados al sector.

Desarrollado con el apoyo de Expo Perú Industrial, el encuentro permitió analizar los cambios que vienen experimentando los mercados energéticos y, especialmente, las posibilidades de cooperación que surgen para empresas peruanas y brasileñas

en ámbitos como energías renovables, eficiencia energética, innovación, tecnología e inversión.

A lo largo de la jornada, los participantes compartieron experiencias y perspectivas sobre los desafíos que implica avanzar hacia matrices energéticas más sostenibles y competitivas. El intercambio permitió, además, poner en valor las capacidades desarrolladas en ambos mercados y las oportunidades existentes para generar nuevas alianzas y proyectos.

Una agenda que conecta a dos mercados

Brasil cuenta con una importante experiencia en el desarrollo de energías renovables y con un ecosistema empresarial

El Congreso buscó acercar a los actores empresariales de ambos países y generar un entorno favorable para identificar oportunidades de colaboración y nuevos negocios

especializado que puede encontrar nuevas posibilidades de cooperación en el mercado peruano. Al mismo tiempo, el Perú continúa desarrollando proyectos y oportunidades que requieren inversión, tecnología, conocimiento especializado y soluciones orientadas a mejorar la eficiencia energética.

En este contexto, el Congreso buscó ir más allá del intercambio técnico. Uno de sus principales propósitos fue acercar a los actores empresariales de ambos países y generar un entorno favorable para identificar oportunidades de colaboración y nuevos negocios.

Para **Rafael Torres Morales, presidente de CAMBRAPER**, este tipo de iniciativas refleja el trabajo que desarrolla la Cámara para fortalecer los vínculos entre las comunidades empresariales de Perú y Brasil. La institución busca que sus actividades se conviertan en plataformas que faciliten el contacto entre empresas,

especialistas e instituciones y contribuyan a transformar intereses comunes en iniciativas concretas.

Las voces del sector

La jornada también permitió conocer de primera mano la visión de quienes participan activamente en la transformación del sector. CAMBRAPER conversó con diversos expositores y participantes del Congreso, quienes compartieron sus perspectivas sobre el futuro de las energías renovables, los desafíos que enfrenta la transición energética y las oportunidades que pueden desarrollarse a partir de una mayor cooperación entre Perú y Brasil.

Estas conversaciones permitieron complementar la agenda técnica del encuentro con una mirada empresarial sobre temas como inversión, innovación, desarrollo de proyectos y las condiciones necesarias para acelerar la incorporación de soluciones energéticas más eficientes y

sostenibles.

El Congreso contó con el respaldo de Agencia MKTBS, Nova Infra Invest Perú, Concesionaria IIRSA Norte, Concesionaria IIRSA Sur, Ferrenergy, Helios, Estudio Torres y

La transición energética representa uno de los grandes desafíos productivos de los próximos años, pero también un espacio para generar inversión, incorporar nuevas tecnologías y desarrollar servicios especializados



**PERÚ + BRASIL
MÁS QUE MERCADOS
SOCIOS PARA UN FUTURO
COMPARTIDO.**

Torres Lara Abogados, Lira Consultants Brasil, RIN – Red Internacional de Negocios, LIBA Comunicación Corporativa y Canal B, entre otras organizaciones vinculadas al desarrollo de la jornada.

De los encuentros a nuevas oportunidades

La transición energética representa uno de los grandes desafíos productivos de los próximos años, pero también constituye un espacio para generar inversión, incorporar nuevas tecnologías y desarrollar servicios especializados.

Para Perú y Brasil, esta transformación abre una agenda empresarial con posibilidades de crecimiento conjunto. El intercambio de experiencias, capacidades y soluciones puede contribuir a fortalecer la competitividad de ambos mercados y facilitar la generación de proyectos con una

“

Para Perú y Brasil, esta transformación abre una agenda empresarial con posibilidades de crecimiento conjunto, basada en el intercambio de experiencias, capacidades y soluciones

”

y oportunidades de negocio.



perspectiva regional.

Con este encuentro, CAMBRAPER continúa consolidando espacios de conexión empresarial entre Perú y Brasil, promoviendo una agenda en la que la energía, la innovación y la sostenibilidad se conviertan también en motores para nuevas inversiones, alianzas



Voces que impulsan la integración energética entre Perú y Brasil

Como parte de la jornada, CAMBRAPER conversó con diferentes referentes del ámbito empresarial y del sector público para conocer sus perspectivas sobre las oportunidades de cooperación, inversión e integración entre Perú y Brasil.

Expositores y moderadores:



Clemente Baena Soares: una agenda bilateral con nuevas oportunidades



Clemente Baena Soares,
Excmo. Sr. Embajador de la
República de Brasil en Perú



En el marco del Congreso de Eficiencia Energética y Energías Renovables, conversamos con el Excmo. Sr. Embajador Clemente Baena Soares, quien destacó la amplitud de la agenda bilateral entre Brasil y Perú, que comprende temas comerciales, integración de infraestructura,

asuntos consulares y fronterizos, así como una permanente cooperación entre las autoridades de ambos países.

Durante la entrevista, el Embajador puso especial énfasis en el Acuerdo de Profundización Económico-Comercial entre Perú y Brasil, firmado en 2016. Señaló

que su aprobación por parte del Perú podría generar un impacto significativo en el comercio bilateral y, particularmente, en las inversiones en ambas direcciones, fortaleciendo las oportunidades para empresas peruanas y brasileñas.

Asimismo, resaltó el papel que

desempeña CAMBRAPER en la promoción de negocios entre ambos mercados y en la generación de espacios de encuentro como el Congreso. Desde su perspectiva, este tipo de iniciativas contribuye a generar

más comercio, negocios, inversiones y conocimiento mutuo entre los empresarios de Perú y Brasil, fortaleciendo así una relación económica con importantes perspectivas de crecimiento.



Edgar Patiño Garrido: inversión y energía para acompañar el crecimiento del Perú



**Edgar Patiño Garrido,
Director de la Dirección de
Servicios al Inversionista de
ProInversión**



En el marco del Congreso de Eficiencia Energética y Energías Renovables, conversamos con Edgar Patiño Garrido, Director de la Dirección de Servicios al Inversionista de ProInversión, quien destacó las oportunidades que ofrece el Perú para atraer nuevas inversiones en infraestructura energética y fortalecer la participación de empresas brasileñas en proyectos estratégicos.

Durante la conversación, Patiño resaltó especialmente la

importancia de las líneas de transmisión eléctrica, infraestructura indispensable para conectar la generación de energía con los sistemas de distribución. En ese sentido, señaló que ProInversión viene promoviendo proyectos en este ámbito y destacó el trabajo conjunto con CAMBRAPER para identificar oportunidades de inversión vinculadas también con los ejes logísticos del país.

Asimismo, indicó que el crecimiento del Perú continuará

generando una importante demanda de energía y expresó el interés en que Brasil mantenga y amplíe su participación en proyectos de infraestructura energética, considerando la experiencia que empresas brasileñas ya han tenido en iniciativas de transmisión promovidas por ProInversión. También destacó el interés existente en continuar desarrollando oportunidades relacionadas con las energías renovables.

Elbia Gannoum: regulación e inversión para acelerar el desarrollo de las energías renovables



**Elbia Aparecida Silva
Gannoum,
Presidenta Ejecutiva -
ABEEólica (Asociación
Brasileña de Energía Eólica)**



En el marco del Congreso de Eficiencia Energética y Energías Renovables, conversamos con Elbia Aparecida Silva Gannoum, Presidenta Ejecutiva de ABEEólica (Asociación Brasileña de Energía Eólica), quien compartió la experiencia de Brasil en el desarrollo de la energía eólica y destacó la importancia de fortalecer las condiciones regulatorias para atraer nuevas inversiones al sector energético en América Latina.

Gannoum explicó que el crecimiento sostenido de la energía eólica en Brasil durante las últimas dos décadas estuvo acompañado por la creación de

un marco legal y regulatorio capaz de brindar seguridad a los inversionistas. En ese sentido, señaló que disponer de recursos naturales es fundamental, pero debe complementarse con un entorno favorable que genere confianza y permita movilizar inversiones de largo plazo.

Asimismo, resaltó las oportunidades de cooperación entre Perú y Brasil, considerando que muchas de las empresas que invierten en el mercado brasileño también desarrollan operaciones en otros países de América Latina y a nivel global. Por ello, consideró especialmente valioso compartir experiencias regulatorias y avanzar hacia entornos estables

que faciliten las decisiones de inversión en la región.

Finalmente, destacó la necesidad de posicionar internacionalmente el potencial energético de América Latina, con especial énfasis en Perú y Brasil, mostrando no solo las oportunidades existentes, sino también los avances regulatorios y legales alcanzados. Según señaló, existe interés de inversionistas internacionales, por lo que uno de los desafíos es lograr que esta información y las oportunidades de ambos mercados lleguen de manera efectiva al escenario global.

Ronaldo Koloszuk Rodríguez: la experiencia solar de Brasil abre oportunidades para el Perú



Ronaldo Koloszuk Rodríguez,
Presidente del Consejo de
Administración - ABSOLAR
(Brasil)



En el marco del Congreso de Eficiencia Energética y Energías Renovables, conversamos con Ronaldo Koloszuk Rodríguez, Presidente del Consejo de Administración de ABSOLAR (Brasil), quien compartió la experiencia brasileña en el desarrollo de la energía solar y destacó las oportunidades existentes para promover inversiones y alianzas empresariales con el Perú.

Koloszuk explicó que el crecimiento de la energía solar en Brasil estuvo impulsado por

dos factores fundamentales: una regulación que permitió a hogares y comercios generar energía e inyectar sus excedentes a la red eléctrica, y la reducción progresiva del precio de los equipos. Según señaló, actualmente una inversión en energía solar en Brasil puede recuperarse en aproximadamente tres años, mientras que los equipos cuentan con garantías de fábrica de largo plazo.

Asimismo, destacó que existe una importante oportunidad para

desarrollar alianzas entre empresas brasileñas y peruanas, pero consideró necesario avanzar en condiciones regulatorias que faciliten el acceso al mercado y otorguen seguridad jurídica a los inversionistas. En ese contexto, resaltó el papel de CAMBRAPER como espacio para promover alianzas empresariales y facilitar el intercambio entre ambos países.

Finalmente, puso como referencia la evolución experimentada por Brasil durante la última década. De acuerdo con Koloszuk, la

energía solar se ha convertido en la segunda fuente de la matriz eléctrica brasileña, mientras que el crecimiento del sector ha generado alrededor de dos millones de empleos. Desde su perspectiva, esta experiencia demuestra el potencial que también podría desarrollarse en el Perú mediante una mayor cooperación y participación empresarial entre ambos mercados.



Rudinei Miranda: cooperación técnica para fortalecer el desarrollo de las energías renovables



Rudinei Miranda,

Presidente - ANER / APE
RENOVÁVEIS (Energías
Renovables Brasil)



En el marco del Congreso de Eficiencia Energética y Energías Renovables, conversamos con Rudinei Miranda, Presidente de ANER / APE RENOVÁVEIS (Energías Renovables Brasil), quien destacó la importancia de contar con regulación e infraestructura eléctrica adecuadas para acompañar el crecimiento de la generación renovable y hacer viables nuevos proyectos en América Latina.

Miranda señaló que el desarrollo de nuevas fuentes de generación debe avanzar de manera paralela al fortalecimiento de la infraestructura eléctrica, un aspecto indispensable para que los proyectos puedan concretarse. Asimismo, identificó oportunidades de cooperación

bilateral a partir de modelos que ya cuentan con experiencia en Brasil, vinculados con sistemas eléctricos, almacenamiento de energía y generación solar compartida y compensada.

En ese contexto, destacó la disposición de Brasil para compartir con el Perú el conocimiento jurídico y técnico adquirido durante el desarrollo e implementación de estos modelos. Esta transferencia de experiencia puede contribuir a generar mejores condiciones para que empresas y especialistas peruanos desarrollen nuevos proyectos vinculados con las energías renovables.

Finalmente, Miranda resaltó la cercanía entre ambos países y la oportunidad de estrechar la

relación entre sus sectores energéticos, facilitando que los empresarios peruanos accedan a conocimientos y experiencias desarrollados en Brasil. También subrayó la importancia de contar con una matriz energética diversa, en la que la pluralidad de fuentes contribuya al desarrollo y éxito sostenible del sector energía solar se ha convertido en la segunda fuente de la matriz eléctrica brasileña, mientras que el crecimiento del sector ha generado alrededor de dos millones de empleos. Desde su perspectiva, esta experiencia demuestra el potencial que también podría desarrollarse en el Perú mediante una mayor cooperación y participación empresarial entre ambos mercados.

TYTL

Torres y Torres Lara
Abogados

“EXPERIENCIA JURÍDICA QUE IMPULSA DECISIONES EMPRESARIALES”

Acompañamos a su empresa con asesoramiento integral de excelencia, anticipando riesgos y optimizando oportunidades en un entorno global competitivo.



Teléfono: (+51-1) 618-1515

Email: contacto@tytl.com.pe

Web: www.tytl.com.pe



RIN

red internacional de negocios

- **Compra/venta de empresas**
- **Financiamiento empresarial**
- **Búsqueda de socios e intermediación de productos (Commodities) internacionales.**



Edificio Lima Central Tower,
Av. El Derby N° 254, Oficina
1404, Surco – Lima – Perú

Teléfono: (51-1) 618 1515
contacto@red-in.com

Conoce más en:
www.red-in.com

NUEVOS ASOCIADOS CAMBRAPER

ASOCIADO PERÚ



PORT NEXUS S.A.C.



CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

-  **Nombre del Representante:** RAUL ALTA-TORRE DEL AGUILA
-  **Cargo:** PRESIDENTE DEL DIRECTORIO
-  **Servicios o productos que ofrece en el mercado:** DESARROLLO MARITIMO Y PORTUARIO
-  **Actividades adicionales:** DESARROLLO INFRAESTRUCTURA, OPERACIONES PORTUARIAS Y LOGISTICAS
-  **Organizaciones en las que participa:** AMCHAM, CÁMARA NÓRDICA, EUROCAMARAS
-  **País:** PERU
-  **Correo:** RAUL@AMLKP.COM

ASOCIADO BRASIL



Montt Group Brasil Ltda



CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

-  **Nombre del Representante:** Alessandra Murakami
-  **Cargo:** Gerente
-  **Servicios o productos que ofrece en el mercado:** Internacionalización de Empresas; Servicio de Hosting Corporativo; Servicios Legales y Servicio de Compliance
-  **Actividades adicionales:** Servicios Adicionales: Backoffice; Payroll; Registro de marcas y propiedad intelectual.
-  **Organizaciones en las que participa:**
-  **País:** Brasil y Perú
-  **Correo:** alessandra.murakami@monttgroup.com.br



PRÓXIMOS EVENTOS Y ACTIVIDADES

CAMBRAPER

CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

expo
energética
energía, eficiencia & sustentabilidad

Congreso Internacional:
Energía Renovable y Transición Energética

20 de agosto - Convexia Expo Center - Jockey

SESIÓN CERRADA CAMBRAPER

5 de octubre
7:30 a.m. (Hora Lima)

Modalidad: Virtual

Dirigido a: Asociados e
Aliados CAMBRAPER

DESAYUNO EMPRESARIAL CAMBRAPER/RIN

13 de octubre
8:00 a. m. (Hora Lima)

Modalidad: Presencial

Dirigido a: Asociados,
Aliados e invitados
CAMBRAPER

WEBINAR COMITÉ

21 de octubre
4.00 p. m. (Hora Lima)

Modalidad: Virtual

Dirigido a: Asociados e
Aliados CAMBRAPER

SESIÓN CERRADA CAMBRAPER

26 de octubre
7:30 a.m. (Hora Lima)

Modalidad: Virtual

Dirigido a: Asociados e
Aliados CAMBRAPER



WEBINAR COMITÉ DE COMPLIANCE

3 de noviembre
4.00 p. m. (Hora Lima)

Modalidad: Virtual

Dirigido a: Asociados e
Aliados CAMBRAPER



WEBINAR COMITÉ

18 de noviembre
4.00 p. m. (Hora Lima)

Modalidad: Virtual

Dirigido a: Asociados e
Aliados CAMBRAPER



SESIÓN CERRADA CAMBRAPER

30 de noviembre
7:30 a.m. (Hora Lima)

Modalidad: Virtual

Dirigido a: Asociados e
Aliados CAMBRAPER



WORKSHOP PROGRAMA INTERNACIONAL DE ESPECIALIZACIÓN EN ARBITRAJE

3 de diciembre
8:30 a. m. (Hora Lima)

Modalidad: Presencial

Dirigido a: Inscritos en el
curso, Asociados y Aliados
CAMBRAPER



CAFÉ DA MANHÃ EMPRESARIAL

7 de diciembre
8hrs00 (Hora SP)

Modalidad: Presencial

Dirigido a: Asociados,
Aliados e invitados
CAMBRAPER



REUNIÓN DE CONFRATERNIDAD 2026

17 de diciembre
6:45 p.m. (Hora Lima)

Modalidad: Presencial

Dirigido a: Asociados,
Aliados e invitados
CAMBRAPER

CONEXIONES *que abren* OPORTUNIDADES

1743 km de rutas peruanas, actualmente en operación, representan una alternativa viable para la integración sudamericana, con un mercado potencial de casi 80 millones de toneladas hacia 2035.



**MÁS DE 200 MIL
EMPLEOS**

promedio al año en
las macrorregiones
norte y sur



US\$ 6 BI.

Valor de
exportación
agropecuaria
(macrorregión norte)

US\$ 2 BI.

Valor de
exportación
agropecuaria
(macrorregión sur)



**MÁS DE 20%
DE REDUCCIÓN**
de pobreza.



**MÁS DE 30%
DE REDUCCIÓN**
de tiempo de viaje

Fuente: Maximixe Consult S.A.



Conoce aquí cómo nuestras
carreteras se unen a las
Rutas de Integración

IIRSA NORTE
www.iirsanorte.com

IIRSA SUR
www.iirsasur.com