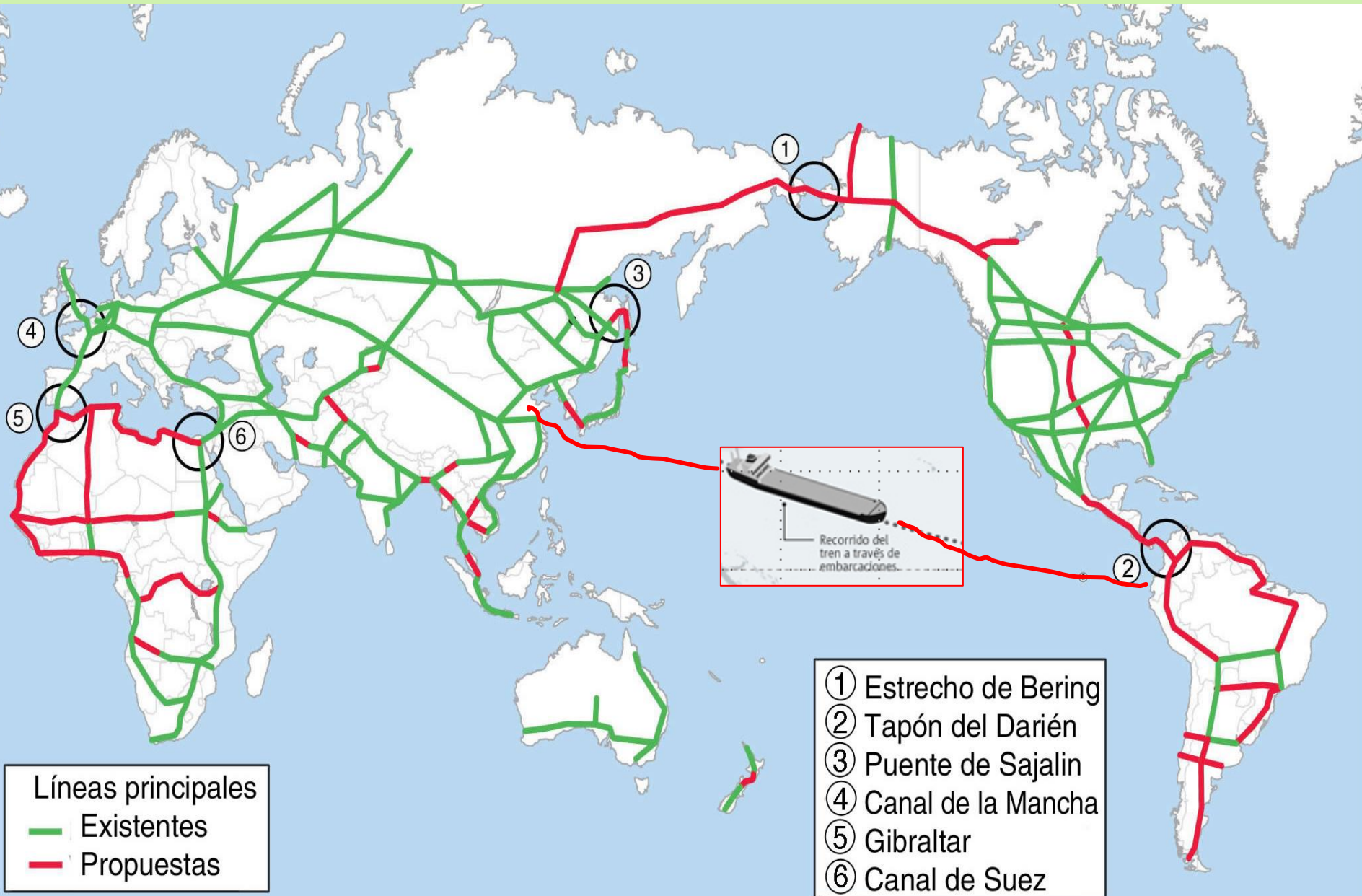


CORREDOR DE DESARROLLO ECONOMICO RUTA NORTE OPORTUNIDAD TECNOLÓGICA E INDUSTRIAL PARA EL PERU Y AMERICA DEL SUR



Mg. Econ. Teodoro Jesús Apacla Limaco

La Franja de la Seda Terrestre y la Ruta Marítima de la Seda



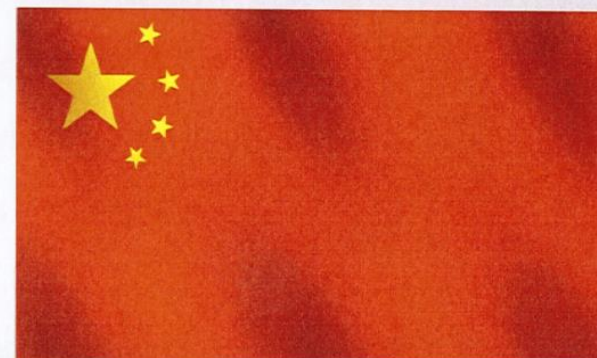
PUENTE TERRESTRE MUNDIAL Y LOS PRINCIPALES CENTROS COMERCIALES E INDUSTRIALES



FIRMA DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO PARA LA ELABORACION DE LOS ESTUDIOS BASICOS DE CONEXIÓN FERROVIARIA

- ◆ El presente proyecto se propone por los presidentes de los tres Países China-Brasil-Perú bajo las leyes correspondientes y con el principio de beneficio mutuo, ganar-ganar y cooperación amistosa
- ◆ En julio de 2014, los presidentes de los tres Países declararon la Cooperación para la Conexión Ferroviaria Bioceánica en Brasilia

El mayo de 2015, entre el Ministerio de transporte de la República Federativa de Brasil, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de la República Popular China y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú firmaron el Memorándum de Entendimiento sobre la conducción conjunta de los estudios básicos de viabilidad para la Conexión Ferroviaria Bioceánica.



CUADRO DE ALTERNATIVAS

| ALTERNATIVAS | LONGITUD TOTAL (km) | BRASIL | PERU | PUERTOS PERUANOS |
|---------------|---------------------|-------------|-------------|---|
| NORTE | 4919 | 3290 | 1629 | Bayóvar (Piura) |
| CENTRO | 4286 | 3290 | 996 | Huacho (Lima) |
| SUR | 4642 | 2970 | 1672 | San Juan de Marcona (Nazca-Ica) San Juan de Marcona (Nazca-Ica) |

Alternativas de construcción

CUMPLIR LAS SIGUIENTES CONDICIONES:

- ✓ Técnicas que cumplan con las exigencias de topografía, las características naturales del territorio y mejor desempeño operacional.
- ✓ Técnicas que cumplan las exigencias geológicas de la región por donde se desarrolla el trazado comprobando la seguridad y fácil implementación del trazado

Alternativa Norte: La extensión total de 4.919 km. Siendo 3.290 km, en Brasil y **1.629 km** en Perú llegando al puerto de Bayóvar. **Paso sobre 2050 msnm**

Alternativa Central: La extensión total de 4.286 km, Siendo 3.290 km, en Brasil y **996 km** en Perú llegando al puerto de Huacho. **Paso sobre 4100 msnm.**

Alternativa Sur: La extensión total de 4.642 km. Siendo 2.970 km, en Brasil y **1.672 km** en Perú llegando al puerto de Marcona. **Paso 5 veces sobre alturas mayores a 4000 msnm.**



Evaluación de la Alternativa de construcción 1 Ruta Norte

La topografía a lo largo de la línea – Alternativa Norte.

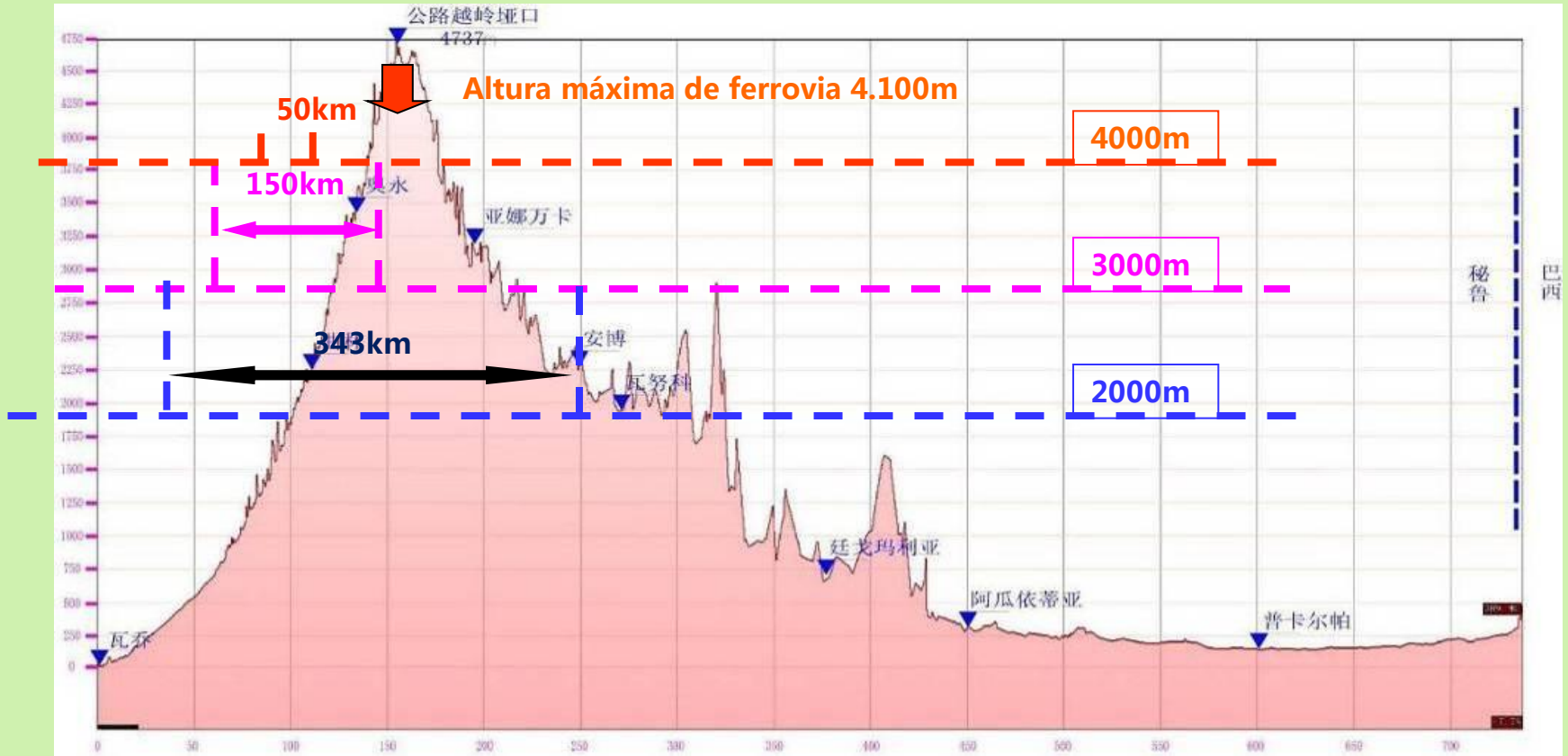


La topografía a lo largo de esta alternativa es menos ondulada.

La altura máxima para el paso de la vía es de 2.173m y la altura del paso de la vía estudiada es de **2.050 m.** siendo relativamente baja.

Evaluación de las Alternativas de construcción 2 Ruta Centro

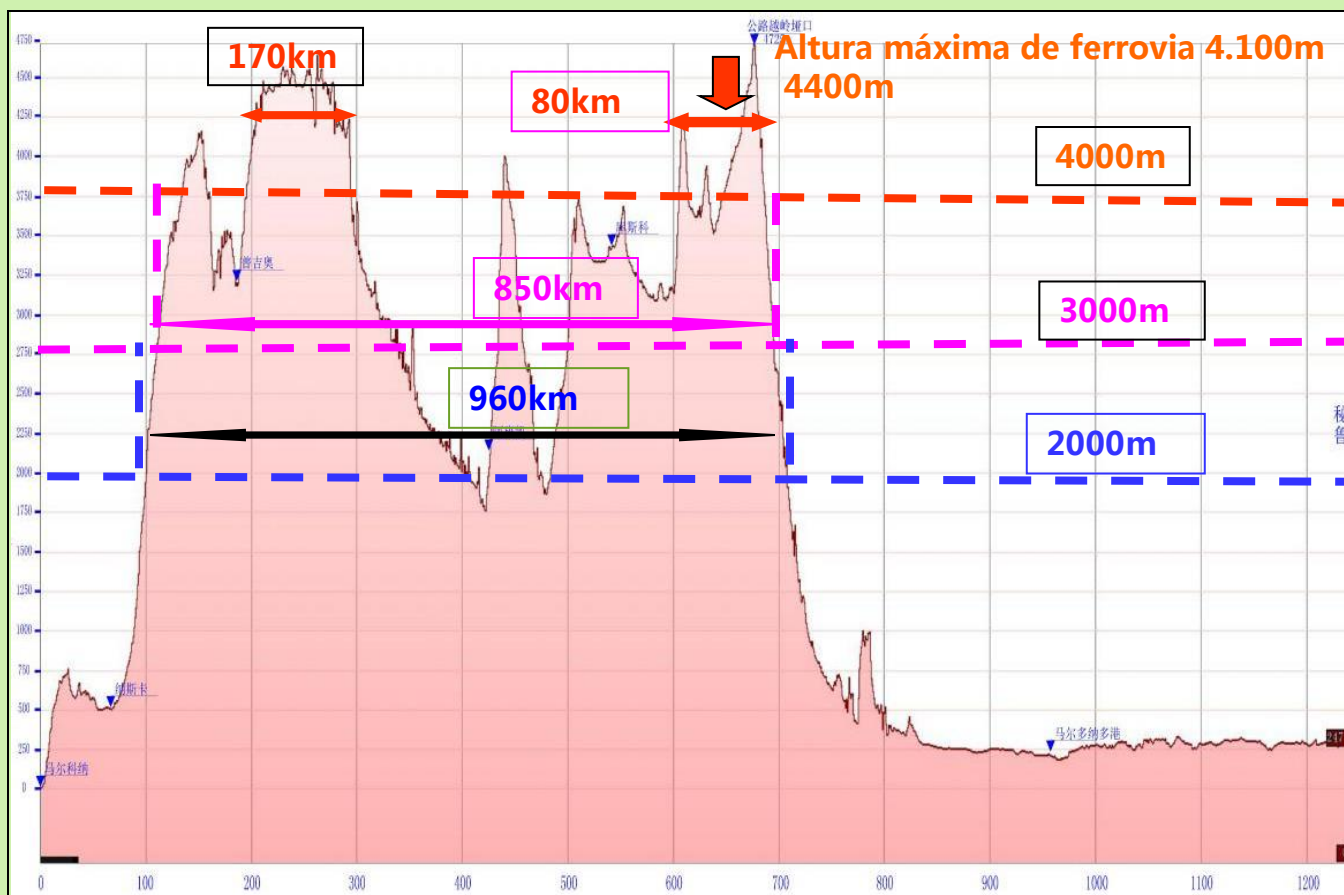
La topografía a lo largo de la línea – Alternativa Central.



La topografía de la Alternativa Central, es mas ondulada. La altura máxima es de 4.737. La altura estudiada para el paso de la ferrovía es de 4.100m.

Evaluación de las Alternativas de construcción 3 Ruta Sur

La topografía a lo largo de la línea – Alternativa Sur.



La topografía a lo largo de la Alternativa Sur, es la mas ondulada entre las tres opciones estudiadas.

Esta alternativa atraviesa 5 veces altitudes por encima de los 4.000m.

La altura estudiada para el paso de la ferrovía es de 4.400m.

EVALUACION GENERAL DE LAS 3 ALTERNATIVAS

Evaluación general por ítems

| Número (n) | Ítems de comparación (f) | 1. Norte .. | | 2. Central... | | 3. Sur... | | Peso (%) |
|-------------------------------------|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------|
| | | Puntuación del ítem (f) | Puntuación Asignada (F) | Puntuación del ítem (f) | Puntuación Asignada (F) | Puntuación del ítem (f) | Puntuación Asignada (F) | |
| 1 | Escala de construcción e inversión | 8 | 0.64 | 9 | 0.72 | 1 | 0.08 | 8 |
| 2 | Topografía y relieve | 9 | 0.72 | 6 | 0.48 | 1 | 0.08 | 8 |
| 3 | Condición geológica | 6 | 0.72 | 3 | 0.36 | 1 | 0.12 | 12 |
| 4 | Grado de dificultad para la implementación. | 8 | 0.64 | 4 | 0.32 | 1 | 0.08 | 8 |
| 5 | Demanda de Transporte y Beneficio socio-económico. | 4 | 0.48 | 1 | 0.12 | 3 | 0.36 | 12 |
| 6 | Influencia ambiental | 5 | 0.60 | 6 | 0.72 | 2 | 0.24 | 12 |
| 7 | Puertos complementarios | 4 | 0.24 | 2 | 0.12 | 3 | 0.18 | 6 |
| 8 | Riesgos de seguridad en la construcción y operación . | 9 | 1.08 | 3 | 0.36 | 1 | 0.12 | 12 |
| 9 | Grado de dificultad de operación y mantenimiento. | 7 | 0.56 | 4 | 0.32 | 1 | 0.08 | 8 |
| 10 | Beneficios financieros | 6 | 0.48 | 7 | 0.56 | 1 | 0.08 | 8 |
| 11 | Duración de la construcción | 4 | 0.24 | 3 | 0.18 | 1 | 0.06 | 6 |
| Puntuación total (T) | | / | 6.4 | / | 4.26 | / | 1.48 | 100 |
| Diferencia de puntuación total (TC) | | / | +4.92 | / | +2.78 | / | 0 | / |
| Grado de superioridad (%) | | / | 52.72 | / | 35.09 | / | 12.19 | / |

- ❑ LA EVALUACION PERMITIÓ PLANIFICAR LA CONSTRUCCION EN 5 ETAPAS.
- ❑ EN EL LADO BRASILEÑO SE REALIZA LA EJECUCION DE CAMPINORTE HACIA PERÙ.
- ❑ EN EL LADO PERUANO SE REALIZA LA EJECUCION DE BAYOVAR HACIA LA FRONTERA PERÙ – BRASIL.

| ETAPA | CIUDADES BRASILERAS | KM | MESES | ETAPA | CIUDADES PERUANAS | KM | MESES |
|-------|---------------------------------|-------------|-------|-------|---------------------------------|-------------|-------|
| 1 | Lucas-Campinorte | 890 | 60 | 1 | Puerto Bayóvar - Olmos | 245 | 48 |
| 2 | Lucas-Vilhena | 630 | 48 | 2 | Olmos - Bagua Grande | 234 | 60 |
| 3 | Vilhena-Porto Velho | 570 | 48 | 3 | Bagua Grande - Tarapoto | 330 | 60 |
| 4 | Porto Velho-Rio Branco | 560 | 48 | 4 | Tarapoto - Pucallpa | 530 | 60 |
| 5 | Rio Branco-Frontera Perú/Brasil | 640 | 48 | 5 | Pucallpa – Frontera Perú/Brasil | 290 | 48 |
| | TOTAL | 3290 | | | TOTAL | 1629 | |

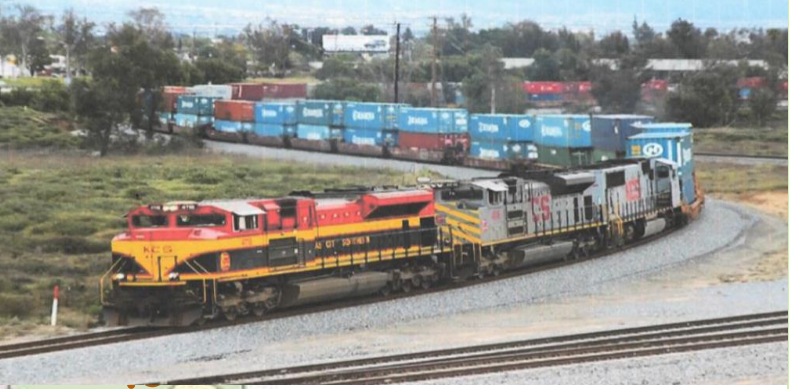
TRAMOS DE CONSTRUCCION EN EL BRASIL



TRAMOS DE CONSTRUCCION EN PERÚ RUTA NORTE



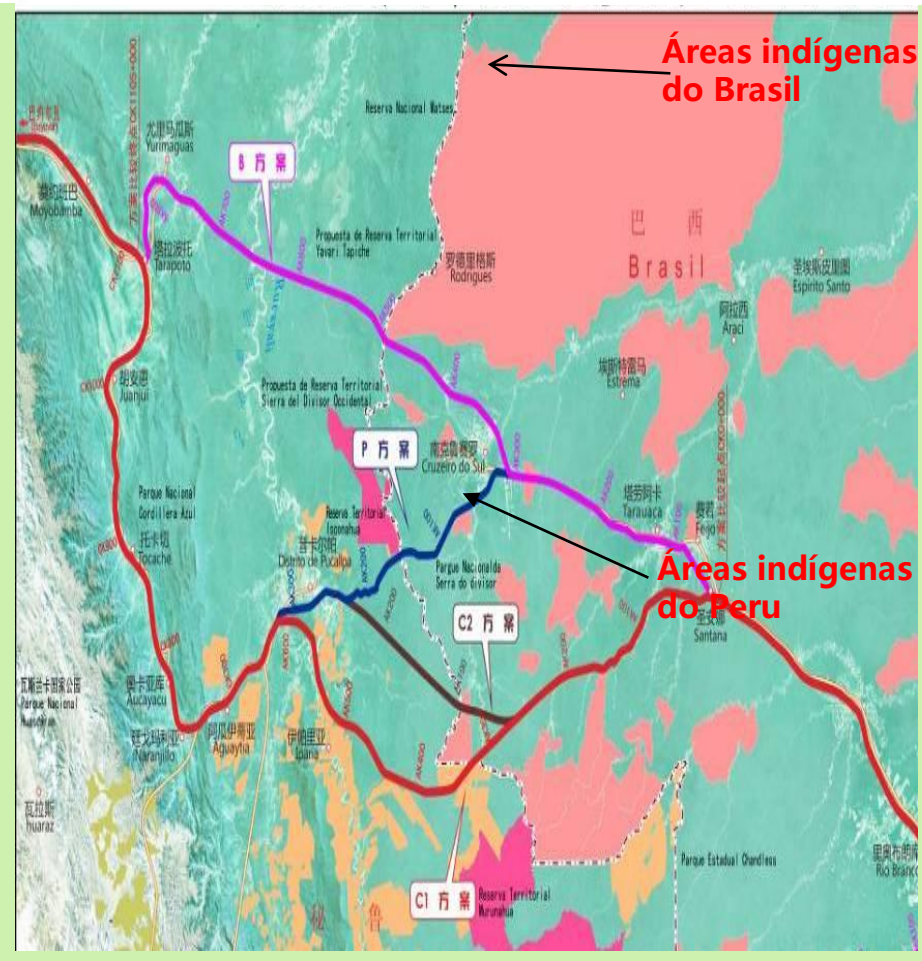
Bayovar tiene la oportunidad de ser el Mega Puerto mas importante de América del Sur Con capacidad de recibir a los barcos Post Panamax, si el proyecto “Tren Bioceánico Perú – Brasil”, se ejecute conforme a la viabilidad del proyecto por la ruta norte.



MAPAS DE LAS ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y RESERVAS DE PUEBLOS INDÍGENAS

EL trazado en las áreas de protección ambiental

EL trazado en las áreas de pueblos indígenas



CONDICIONES PREVISTAS PARA LA EJECUCION DE LA ALTERNATIVA 1 RUTA NORTE

| MONTO ESTIMADO | 30,000 MILLONES DE DÓLARES |
|---|---|
| DURACIÓN ESTIMADA DE CONSTRUCCIÓN | 7 AÑOS |
| TIEMPO DE CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN, POR UN OPERADOR, MANTENIMIENTO Y CONTROL | 30 AÑOS |
| INVERSIONISTA | CHINA |

PROYECTO TRANSCONTINENTAL PERU BRASIL (FETAB)

LEY 29207

Artículo 1°.- Objeto de la ley

Declarase de necesidad pública y de interés nacional la construcción del tramo nacional del **Proyecto Ferrovía Transcontinental -Brasil-Perú Atlántico-Pacífico**. En adelante **Proyecto FETAB**, que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura. La construcción del Proyecto FETAB se iniciará ... en la República Federal de Brasil, y concluirá en los Puertos de Paita y Bayóvar, en las provincias de Paita y Sechura, respectivamente, del departamento de Piura, e interconectará con la línea férrea de Cerro de Pasco en el departamento de Pasco, que conduce al Puerto del Callao en la Provincia Constitucional del Callao, en el Perú,

Artículo 5°.- Apoyo de las entidades públicas

Las entidades de los distintos niveles de Gobierno brindarán el apoyo y la información necesaria con el fin de lograr la ejecución del Proyecto que se realizará en coordinación con los gobiernos regionales.

Artículo 6°.- De la construcción, operación y mantenimiento.

La construcción, operación y mantenimiento de la Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB) estará a cargo del inversionista al que se otorgue la concesión, sin necesidad del cofinanciamiento del Estado, ni el otorgamiento o contratación de garantías o avales de la República, ni cualquier otra forma de obligación que demande el compromiso de recursos públicos.

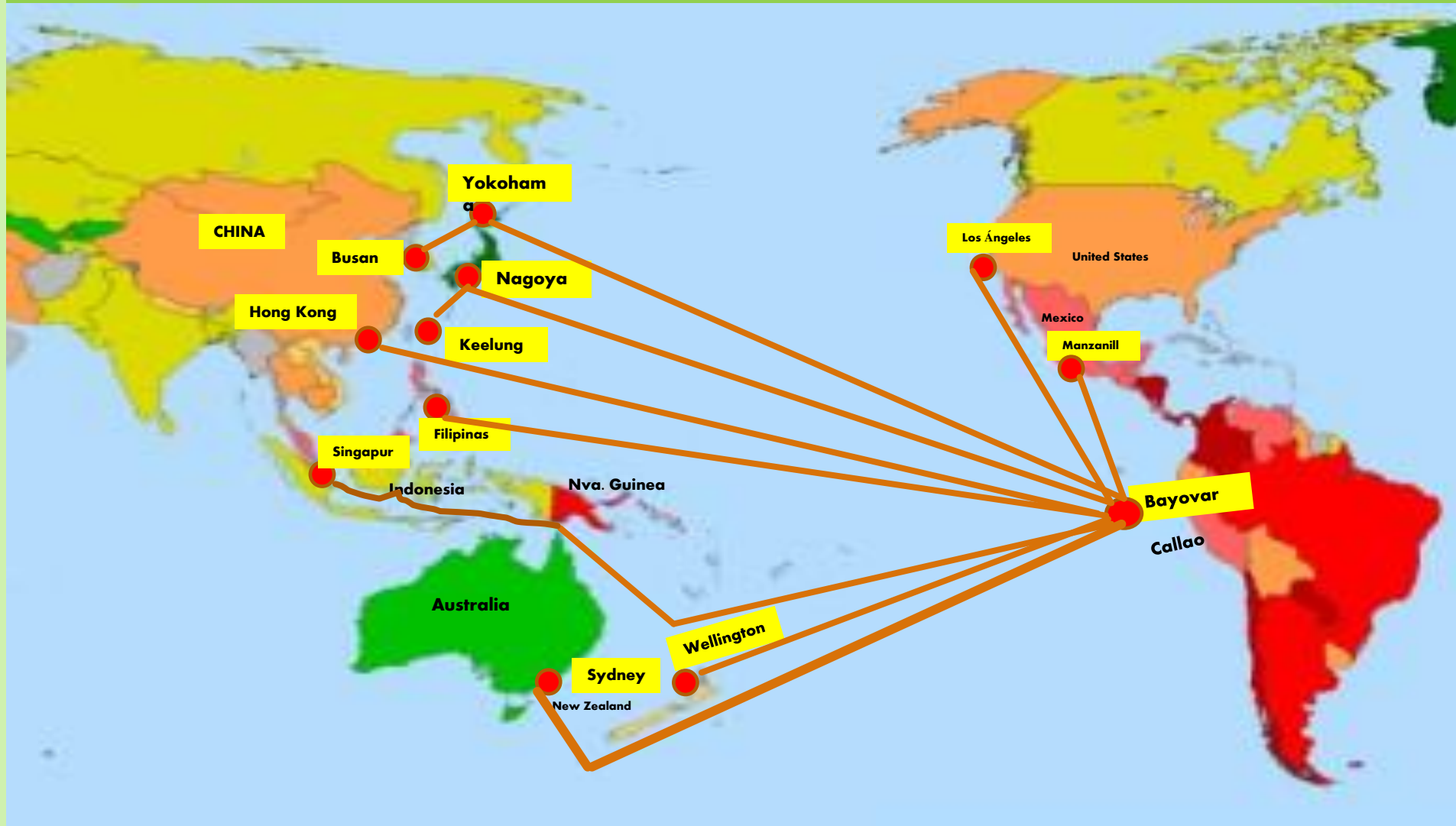
PROYECTO TRANSCONTINENTAL PERU BRASIL (FETAB) LEY 29207



**PROYECTO TRANSCONTINENTAL PERU BRASIL (FETAB)
LEY 29207**



UBICACIÓN ESTRATEGICA DEL PUERTO DE BAYOBAR



IMPORTANCIA DE LA FERROVÍA PARA EL DESARROLLO

Exports from Peru to main partners in Asia members of APEC (in million dollars) (FOB)

Source: Source: Peru's Customs Office:

http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informae/BalContiZonaPais_01122011.htm

For 2014 http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/0/documentos/comercio/RM_Expo_Diciembre_2014.pdf

| Country/Economy | 1993 | 1997 | 2003 | 2006 | 2008 | 2010 | 2011 | 2014 |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|
| World Total | 3,344.40 | 6,741.75 | 8,939.82 | 23,431.43 | 31,162.75 | 35,073.25 | 45,636.0 | 38,161.70 |
| Australia | 14.99 | 16.31 | 53.12 | 38.25 | 79.81 | 117.5 | 115.3 | 127.0 |
| South Korea | 59.36 | 91.50 | 176.34 | 545.27 | 551.69 | 894.9 | 1,694.9 | 1,207.80 |
| China | 140.84 | 490.06 | 676.96 | 2,267.27 | 3,737.24 | 5,425.9 | 6,961.4 | 6,968.00 |
| Hong Kong | 28.60 | 68.82 | 30.31 | 42.14 | 54.21 | 78.5 | 92.5 | 155.30 |
| Japan | 299.04 | 473.57 | 391.16 | 1,229.76 | 1,853.18 | 1,790.4 | 2,174.8 | 1,580.20 |
| New Zealand | 1.50 | - | 3.72 | 7.59 | 12.60 | 13.5 | 18.4 | 30.3 |
| Russia | 9.90 | 9.48 | 14.18 | 25.61 | 21.74 | 57.9 | 79.5 | 137.8 |
| Taiwan | 118.78 | 159.11 | 147.28 | 415.03 | 596.11 | 293.0 | 368.8 | 316.00 |

IMPORTANCIA DE LA FERROVÍA PARA EL DESARROLLO

Peru imports from main partners in Asia members of APEC (in million dollars) (CIF)

Source: Peru's Customs Office:

http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informae/BalContiZonaPais_01122011.htm

http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/0/documentos/comercio/RM_Impo_Diciembre_2014.pdf

| | 1993 | 1997 | 2003 | 2004 | 2007 | 2010 | 2011 | 2014 |
|--------------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|
| World Total | 4,024.5 | 7,716.9 | 8,428.5 | 10,111.4 | 20,464.2 | 29,879.5 | 37,699.0 | 42,196.8 |
| Australia | 17.3 | 33.0 | 28.1 | 46.8 | 67.5 | 75.0 | 110.6 | 132.2 |
| South Korea | 99.4 | 230.2 | 277.7 | 296.5 | 522.3 | 1,044.2 | 1,490.6 | 1,382.4 |
| China | 90.4 | 195.9 | 646.5 | 767.9 | 2,474.2 | 5,115.3 | 6,321.5 | 8,913.7 |
| Hong Kong | 12.2 | 17.0 | 15.1 | 21.9 | 16.5 | 22.8 | 15.7 | 16.7 |
| Japan | 303.6 | 417.9 | 367.4 | 358.8 | 790.3 | 1,366.9 | 1,307.1 | 1,106.1 |
| New Zealand | 45.9 | - | 16.2 | 23.3 | 22.4 | 56.4 | 67.8 | 129.0 |
| Russia | 15.2 | 21.9 | 56.3 | 44.7 | 136.3 | 183.4 | 513.2 | 318.0 |
| Taiwan | 60.1 | 112.0 | 133.5 | 151.1 | 258.4 | 327.8 | 439.7 | 423.9 |

OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN PARA EL DESARROLLO EN EL PERU

- 1.- Siderurgia (acero) y metalúrgica avanzada, con énfasis en metales estratégicos,
- 2.- Energía nuclear, tanto de fisión como de fusión, incluyendo el dominio del proceso del uranio;
- 3.- Biotecnología, aplicada a producción de alimentos y medicinas,
- 4.- Construcciones navales, pesqueras y mercantes,
- 5.- Maquinaria eléctrica;
- 6.- Centrales de Energía hidroeléctrica,**
- 7.- Petroquímica, en base al gas.
- 8.- Fosfatos, calizas y dolomitas;
- 9.- Electrónica y robótica,
- 10.- Cohetería, satélites y ciencia espacial,
- 11.- Refrigeración,
- 12.- Industria ferroviaria, **mecanización de la agricultura**

Los criterios de esta elección fueron:

- I. Abundancia relativa de recursos,
- II. Aprovechamiento de recursos existentes,
- III. Adelanto tecnológico irrenunciable y seguridad estratégica,
- IV. Valor agregado a la exportación actual,

OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN EN CC.HH.



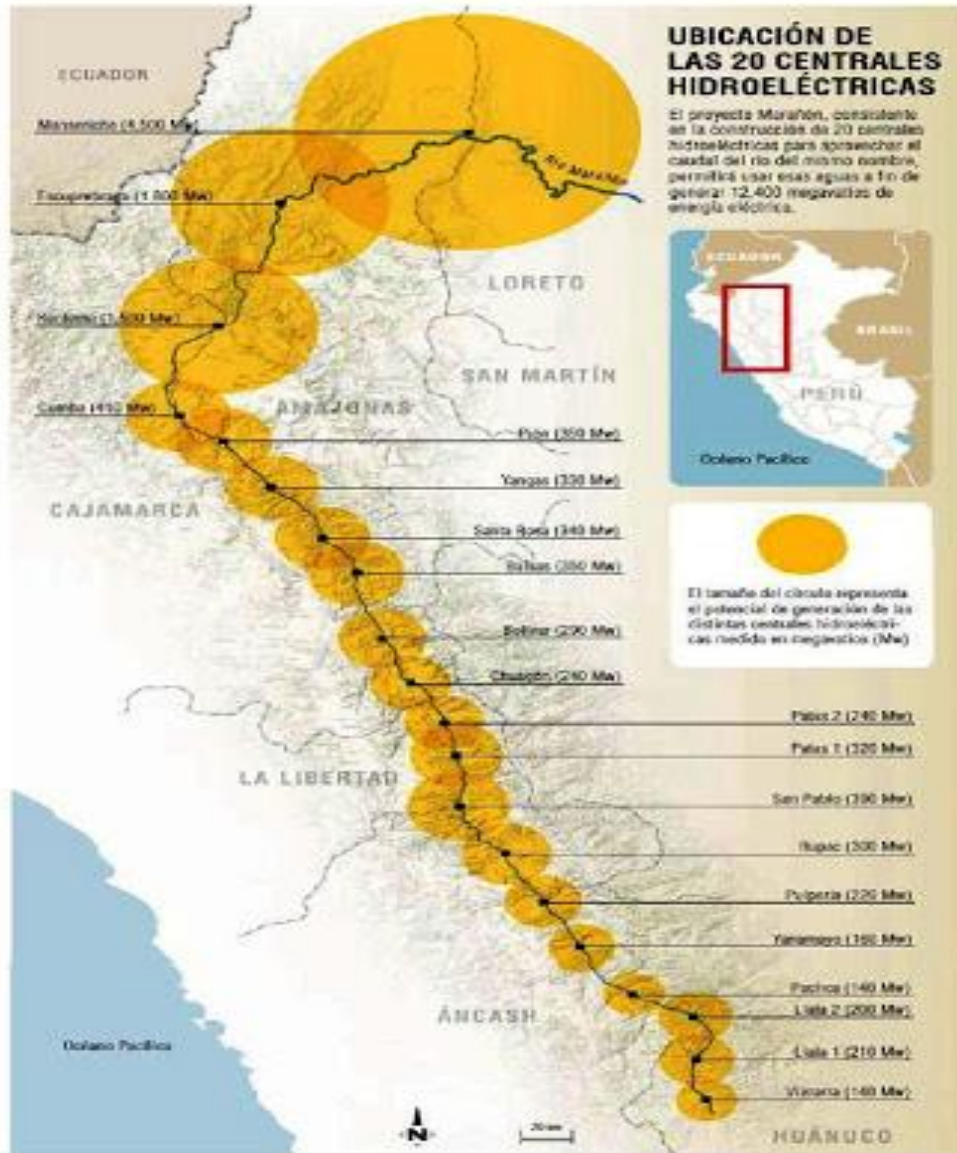
| Central proyectada | Capacidad de generación (Mw) |
|--------------------|------------------------------|
| Vizcarra | 140 |
| Llata 1 | 210 |
| Llata 2 | 200 |
| Puchca | 140 |
| Yanamayo | 160 |
| Pulpería | 220 |
| Rupac | 300 |
| San Pablo | 390 |
| Patas 1 | 320 |
| Patas 2 | 240 |
| Chusgón | 240 |
| Bolívar | 290 |
| Balsas | 350 |
| Santa Rosa | 340 |
| Yangas | 330 |
| Pión | 350 |
| Cumba | 410 |
| Rentema | 1,500 |
| Escurrebraga | 1,800 |
| Manseriche | 4,500 |
| Total | 12430 |

| América Latina | | | | |
|--|-------------|---------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Potencial de Generación Hidroeléctrica 2015 (MW) | | | | |
| | País | Potencial (a) | Capacidad Instalada (b) | Utilización del Potencial (b/a) % |
| 1 | Brasil | 260,093 | 91,650 | 35.2 |
| 2 | Perú | 69,445 | 4,152 | 6.0 |
| 3 | Venezuela | 58,000 | 15,137 | 26.1 |
| 4 | Colombia | 56,188 | 11,500 | 20.5 |
| 5 | México | 53,000 | 12,028 | 22.7 |
| 6 | Argentina | 40,400 | 10,063 | 24.9 |
| 7 | Bolivia | 40,000 | 484 | 1.2 |
| 8 | Chile | 25,156 | 6,541 | 26.0 |
| 9 | Ecuador | 21,900 | 2,408 | 11.0 |
| 10 | Paraguay | 13,013 | 8,810 | 67.7 |
| 11 | Costa Rica | 7,034 | 1,942 | 27.6 |
| 12 | Guatemala | 5,000 | 1,036 | 20.7 |
| 13 | Honduras | 5,000 | 632 | 12.6 |
| 14 | Panamá | 2,955 | 1,726 | 58.4 |
| 15 | El Salvador | 2,258 | 473 | 20.9 |
| 16 | Rep. Dom. | 2,095 | 617 | 29.5 |
| 17 | Nicaragua | 2,000 | 120 | 6.0 |
| 18 | Uruguay | 1,815 | 1,538 | 84.7 |
| 19 | Cuba | 650 | 63 | 9.7 |

Fuente: OLADE

Elaboración: Desarrollo Peruano

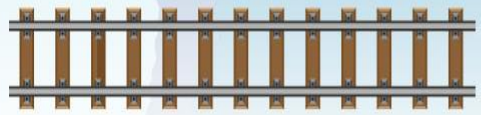
OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN PARA EL DESARROLLO: CENTRALES HIDROELECTRICAS



Mediante D.S. N° 020-2011-EM (pub. 27 de abril de 2011) Alan García declaró de Interés Nacional y Social la construcción de 20 proyectos a CCHH en el Río Marañón:

- | | |
|-----------------|-------------------|
| 1. CH Vizcarra | 1. CH Chusgón |
| 2. CH Llata 1 | 2. CH Bolívar |
| 3. CH Llata 2 | 3. CH Balsas |
| 4. CH Puchca | 4. CH Santa Rosa |
| 5. CH Yanamayo | 5. CH Yangas |
| 6. CH Pulpería | 6. CH Pión |
| 7. CH Rupac | 7. CH Cumba |
| 8. CH San Pablo | 8. CH Rentema |
| 9. CH Patas 1 | 9. CH Escupebraga |
| 10. CH Patas 2 | 10. CH Manseriche |

OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN DEL PROYECTO: ALTERNATIVA 1 RUTA NORTE VS. PROYECTO DEL EJECUTIVO



Meta: Trasladar cada año...

10 millones de toneladas de mercancía.

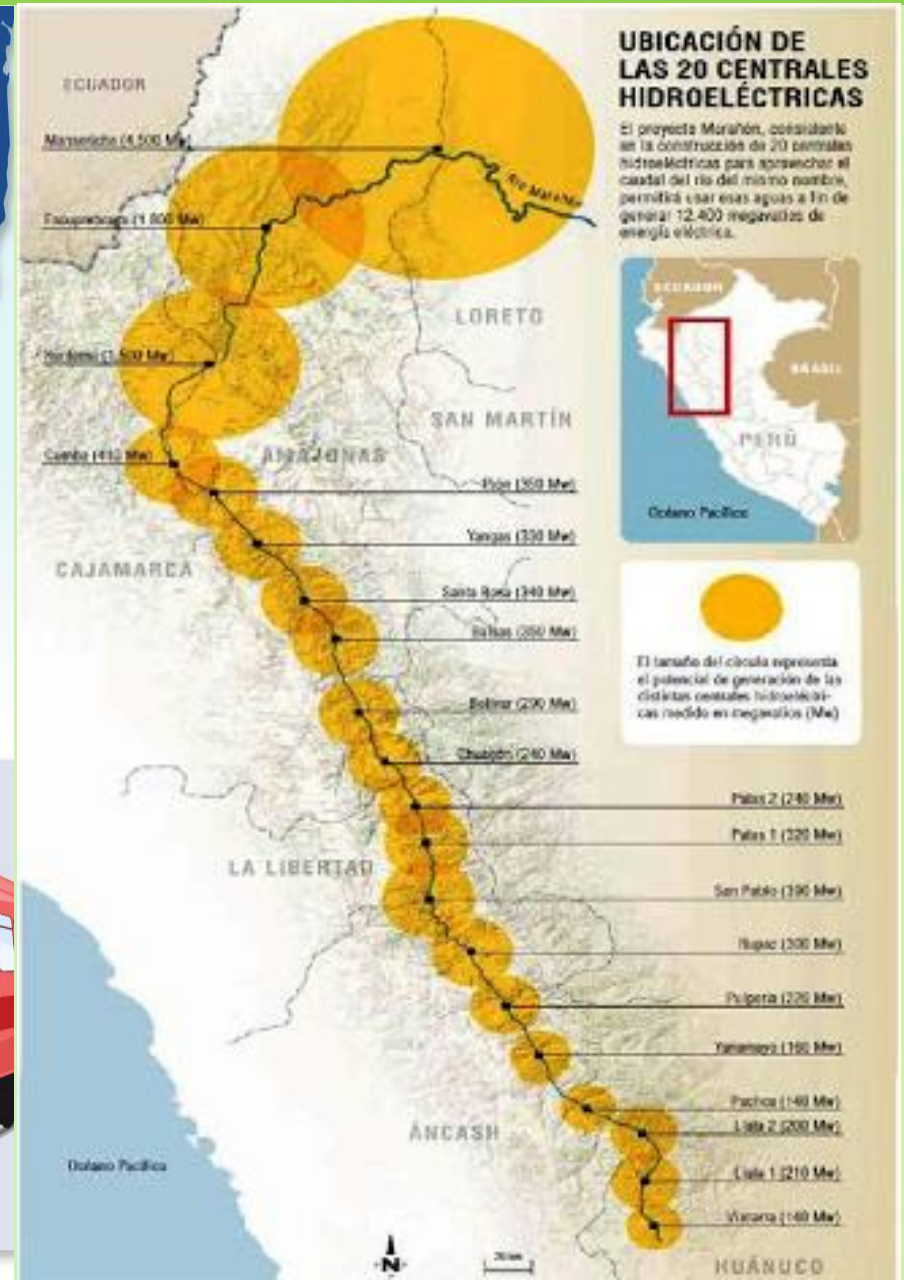
6 millones de pasajeros.

Inversión preliminar

Entre 13,500 y 15,000 millones de dólares.

Trenes

De 40 vagones. Capacidad: 2,800 toneladas netas.



COSTOS DEL PROYECTO: ALTERNATIVA 1 RUTA NORTE VS. PROYECTO DEL EJECUTIVO



Meta: Trasladar cada año...

- 10 millones de toneladas de mercancía.
- 6 millones de pasajeros.

Inversión preliminar

- Entre 13,500 y 15,000 millones de dólares.

Trenes

- De 40 vagones. Capacidad: 2,800 toneladas netas.

44'000



BENEFICIOS DEL PROYECTO PARA EL DESARROLLO DEL PERU

- **TRAERA BENEFICIOS DIRECTOS A 11 REGIONES DE NUESTRO PAIS (TUMBES, PIURA, AMAZONAS, CAJAMARCA, LAMBAYEQUE, LA LIBERTAD, ANCASH, CERRO DE PASCO, HUANUCO, SAN MARTIN Y UCAYALI) EN LOS 1629 KM. DE RECORRIDO.**
- **LA ADQUISICIÓN DE MATERIALES PARA LA CONSTRUCCION ASCIENDE A 200 MILLONES DE DOLARES ANUALES.**
- **EL GASTO EN SALARIOS DE MANO DE OBRA LOCAL ASCIENDE A 1,100 MILLONES DE DOLARES ANUALES.**
- **SE CREARAN 193,000 PUESTOS DE TRABAJO Y BENEFICIARA A MAS DE 770 MIL POBLADORES DE LAS LOCALIDADES UBICADAS EN EL AREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.**
- **EN LA ETAPA PRE OPERATIVA DEL PROYECTO SE CREARAN 33 MIL PUESTOS DE TRABAJO ANUALES, GENERANDO SALARIOS POR 220 MILLONES DE DOLARES ANUALES, QUE BENEFICIARAN A 130 MIL PERSONAS DIRECTAMENTE.**
- **SE HABILITARAN UN MINIMO DE 2 MILLONES DE HECTAREAS PARA EL SECTOR AGRICOLA E INDUSTRIAL**

DESARROLLO DE LA ECONOMIA EN EL PERU

- EL PROCESO CONSTRUCTIVO DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD VA A PROMOVER LA INVERSION EN DIFERENTES SECTORES DE LA ECONOMIA DE AMBOS PAISES.**
- GENERARÀ UNA EXPANSIÒN DE LA DEMANDA EN INFRAESTRUCTURA EN LOS SECTORES PRODUCTIVOS, TRANSPORTES, COMUNICACIONES, GAS, PETROLEO, ENERGIA, PUERTOS, AEROPUERTOS, AREAS DE LOGISTICA, VIVIENDA, TURISMO Y MINERIA.**
- DE ACUERDO A ESTIMACIONES HECHAS POR EXPERTOS INTERNACIONALES, LOS BENEFICIOS SOCIALES Y ECONÒMICOS DE LA CONSTRUCCIÒN DEL FERROCARRIL ES DE 5 VECES MAS QUE LOS DE LA INVERSIÒN.**
- ES IMPORTANTE RESALTAR LA INVERSIÒN ADICIONAL EN PROYECTOS PÙBLICOS Y PRIVADOS QUE COMPLEMENTARAN LA GENERACIÒN DE UN CORREDOR DE DESARROLLO ECONÓMICO Y REINICIO DE LA INDUSTRIALIZACION DEL PAIS.**

DESARROLLO DE LA TECNOLOGIA FERROVIARIA PARA EL PERU

Infraestructura Ferroviaria Existente



Infraestructura Ferroviaria Propuestas



***OPORTUNIDADES DE INVERSION PARA EL DESARROLLO
EN ONCE REGIONES DEL PERU: UCAYALI***







FUTURO CENTRO FINANCIERO DE SUDAMERICA



FUTURO CENTRO LOGISTICO E INDUSTRIAL DE SUDAMERICA



PEDIDO PERSONAL EN NOMBRE DEL PUEBLO

A LOS MIEMBROS DE LOS PODERES EJECUTIVO Y LEGISLATIVO, SE REINVINDIQUEN CON LA NACION, HACIENDO REALIDAD ESTE PROYECTO EN BASE A LOS MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO Y LA LEY 29207 (FETAB).

A LOS RESPONSABLES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, QUE ESTUVIERON A CARGO DEL PROYECTO, QUE SE INHIBAN O SE JUBILEN SI ESTAN EN EDAD; PARA QUE LA NUEVA GENERACION DE PROFESIONALES JOVENES DEN SUS PUNTOS DE VISTA TECNICOS Y NO POLITICOS COMO HASTA HOY SE VIENE HACIENDO.

A NUESTROS REPRESENTANTES POLITICOS, QUE CUMPLAN SU PALABRA Y QUE ESTA REUNION NO SEA SOLO PARA LA FOTO Y PARA JUSTIFICAR SUS GASTOS DE REPRESENTACION. QUE SEA, PARA PROMOVER EL DESARROLLO DE NUESTRO MALTRATADO PAIS.

A NUESTRAS AUTORIDADES REGIONALES Y LOCALES, PARA QUE SUS DESICIONES SEAN LAS QUE REQUIERE LA REGION Y EL PAIS, QUE SE ASESOREN CON PROFESIONALES HONESTOS, CON TRAYECTORIA, CON CURRICULUM ACADEMICO Y LABORAL; Y NO CON CURRICULUM JUDICIAL.



MUCHAS GRACIAS...

jesus.apacla@hotmail.com

upp.trabajo@gmail.com

Teléfono: 944 428 629

