

**Serie**  
**Política Exterior y Relaciones Internacionales**

**Documento: 1**

**INTERESES DEL PERÚ  
EN LA REGIÓN SUR**

**Autores:**

Jorge Brousset Barrios

Carlos Gamarra Elías

Fabián Novak Talavera

Ernesto Yepes del Castillo



**IDEI**

INSTITUTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

PONTIFICIA **UNIVERSIDAD CATÓLICA** DEL PERÚ

**Serie**  
**Política Exterior y Relaciones Internacionales**

**Documento: 1**

**INTERESES DEL PERÚ**  
**EN LA REGIÓN SUR**

**Autores:**

Jorge Brousset Barrios  
Carlos Gamarra Elías  
Fabián Novak Talavera  
Ernesto Yepes del Castillo



**IDEI**  
INSTITUTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

PONTIFICIA **UNIVERSIDAD CATÓLICA** DEL PERÚ

*Intereses del Perú en la Región Sur*

Tiraje: 100 ejemplares

1ª ed., noviembre de 2018

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2018-19321

ISBN: 978-9972-671-54-8

© Pontificia Universidad Católica del Perú  
Instituto de Estudios Internacionales (IDEI)  
Plaza Francia 1164, Lima 1 – Perú  
Email: [idei@pucp.edu.pe](mailto:idei@pucp.edu.pe)  
Telf.: (51-1) 626-6170  
URL: <[www.pucp.edu.pe/idei](http://www.pucp.edu.pe/idei)>  
<[www.facebook.com/ideipucp](http://www.facebook.com/ideipucp)>

Derechos reservados, prohibida la reproducción de este documento por cualquier medio, total o parcialmente, sin permiso expreso de los editores.

Autores: Grupo de Estudios Relaciones Perú-Bolivia-Chile del IDEI  
Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios  
Vicealmirante (r) Carlos Gamarra Elías  
Doctor Fabián Novak Talavera  
Doctor Ernesto Yepes del Castillo

Impreso en: EQUIS EQUIS S.A.

RUC: 20117355251

Lima – Perú

Impreso en el Perú – Printed in Peru

Noviembre, 2018

# ÍNDICE

Introducción.....	5
1. La Región Sur .....	6
1.1. Estado de la cuestión .....	6
1.2. Intereses del Perú .....	9
1.3. Propuestas .....	10
2. El problema del contrabando en la frontera sur .....	10
2.1. Estado de la cuestión .....	10
2.2. Intereses del Perú .....	13
2.3. Propuestas .....	14
3. El desarrollo ferroviario .....	15
3.1. Estado de la cuestión .....	15
3.2. Intereses del Perú .....	18
3.3. Propuestas .....	18
4. Los Convenios de Ilo de 1992 y el Protocolo Complementario y Ampliatorio de 2010.....	19
4.1. Estado de la cuestión .....	19
4.2. Intereses del Perú .....	24
4.3. Propuestas .....	24
5. La Energía .....	25
5.1. Estado de la cuestión .....	25
5.2. Intereses del Perú .....	27
5.3. Propuestas .....	27

6.	Los recursos hídricos .....	28
6.1.	Estado de la cuestión .....	28
6.2.	Intereses del Perú .....	33
6.3.	Propuestas .....	33
7.	Situación portuaria .....	34
7.1.	Estado de la cuestión.....	34
7.2.	Intereses del Perú.....	46
7.3.	Propuestas .....	46
8.	El Asunto Minero .....	47
8.1.	Estado de la cuestión .....	47
8.2.	Intereses del Perú .....	49
8.3.	Intereses del Perú .....	49
9.	Reflexiones Finales .....	49
	Referencias bibliográficas .....	51

## **INFORME \***

### **INTERESES DEL PERÚ EN LA REGIÓN SUR**

#### **GRUPO DE ESTUDIO RELACIONES BOLIVIA, CHILE, PERÚ**

Integrantes: Contralmirante Jorge Brousset Barrios  
Vicealmirante Carlos Gamarra Elías  
Doctor Ernesto Yepes del Castillo  
Doctor Fabián Novak Talavera

#### **Introducción**

Desde el término de la Guerra del Pacífico, las relaciones entre el Perú, Chile y Bolivia han estado caracterizadas por constantes fricciones, situaciones de tensión diplomática y de disputa, por diversas razones:

- a) el temprano interés de Bolivia por el puerto peruano de Arica como compensación chilena por la amputación territorial sufrida en la guerra, lo que generó legítimos reclamos del Perú hacia la potencia ocupante y hacia Bolivia;
- b) la búsqueda por parte de Bolivia de una solución a su problema de mediterraneidad, lo que lo llevó a plegarse al Perú o a Chile según las circunstancias, tensando las relaciones entre estos últimos (política del 2 contra 1);
- c) los esfuerzos de Chile de no permitir la consolidación de la relación peruano-boliviana, garantizando además a través del Tratado de 1904 y el de 1929 que el comercio boliviano dependa de los puertos chilenos (y no de los puertos peruanos), posibilitando con ello la subsistencia del norte de Chile.

Más recientemente, se planteó una controversia entre Bolivia y Chile ante la Corte Internacional de Justicia, en la que el país altiplánico demandaba se declare que el país del sur estaba obligado jurídicamente a negociar una salida soberana al mar —según compromisos bilaterales y unilaterales asumidos en

---

\* El punto 1 del presente informe ha sido elaborado por Ernesto Yepes. Los puntos 2, 3 y 4 han sido elaborados por Fabián Novak; los puntos 5 y 6 por Jorge Brousset; y los puntos 7 y 8 por Carlos Gamarra.

el pasado— la misma que podía darse por territorios que fueron del Perú y, que según el artículo primero del Protocolo Complementario al Tratado de Lima de 1929, implicaría el necesario acuerdo previo entre ellos. Si bien la Corte emitió su fallo el 1 de octubre de 2018 desestimando en todos sus extremos la posición boliviana, el hecho demuestra la continuidad de las diferencias.

Lo anterior llevó a plantearse al IDEI la conveniencia de conformar un Grupo de Trabajo, en el que se reflexione sobre los posibles escenarios futuros en la relación trilateral teniendo en cuenta la realidad social, comercial y portuaria en la zona fronteriza, así como las estrategias a desarrollar en beneficio de los intereses nacionales del Perú.

En tal sentido, el Grupo de Trabajo ha identificado en el presente informe los siguientes temas de interés en el sur peruano, en los que se establece el estado de la cuestión, así como la identificación en ellos de los intereses del Perú, culminando con un grupo de propuestas que contribuyan al desarrollo de la Región Sur.

## **1. La Región Sur**

### **1.1. Estado de la cuestión**

La zona sur peruana tiene un rasgo fundamental que la diferencia del norte y centro del país: los Andes imponen a esa región un sello indeleble y totalizador. Podríamos decir que la del sur constituye la más andina de nuestras regiones.

No es de extrañar entonces que la integración hombre-naturaleza a lo largo de ese extenso territorio constituya un reto complejo y múltiple. El mayor desafío de los pueblos y culturas que allí se han desarrollado ha sido precisamente lograr que esa diversidad se convierta en fortaleza a fin de lograr una convivencia armoniosa de la población y su entorno.

Por supuesto, los resultados no siempre han sido exitosos. Así, si bien a lo largo de varios siglos tanto el mundo prehispánico como el colonial lograron imponer sus patrones de integración regional norte-sur; en el caso de la República se desarticuló esa integración escindiéndose en segmentos que pasaron a ser parte del Perú, Bolivia y Chile. En suma, la República ha sido hasta hoy incapaz de crear articuladores como los implantados por los Tiahuanaco o los Incas; o por los españoles en el virreinato que integraron longitudinalmente Lima, Huancaavelica, Cuzco, el Altiplano y Potosí.

En el siglo XIX se produjo una fragmentación del país con el sur andino y se priorizó la conexión vía marítima con Europa. La revolución textil inglesa re-

quería de enormes cantidades de lana de nuestros camélidos nativos (alpaca, vicuña) y del ganado ovino, muy apreciados por la sociedad europea; esto significó un vía crucis para la población aborigen que fue explotada y en algunos casos desplazada violentamente de la propiedad de sus tierras por comerciantes. Puno fue la región más afectada, mientras que Arequipa se convirtió en la gran intermediaria o propietaria de esta producción, y los grandes lavaderos de lana se instalaron al pie del Misti donde se empacaba y enviaba la fibra a Europa, vía Mollendo. La articulación hacia la costa terminó imponiéndose y el ferrocarril logró desvincular aún más las zonas laneras que estaban alejadas de sus rieles. A raíz de estos desencuentros se consagró la desconfianza entre el sur andino y el resto del país abriéndose una grieta profunda que aún no cicatriza del todo.

Durante esas cruciales primeras décadas republicanas no faltaron esfuerzos políticos de integración. El más importante fue realizado entre 1830 y 1860, en el que Perú y Bolivia avanzaron hacia una integración política propuesta por la Confederación Perú Boliviana, integración a la cual se oponía frontalmente Chile y en gran medida Lima y el Norte Peruano.

Con la guerra del Pacífico la integración del sur peruano se vio más afectada, ya que Chile logró los dos grandes objetivos que consideraba amenazaban su desarrollo. El primero, reemplazar su tradicional eje agrícola y cuprífero —que por décadas había sustentado su economía y que ahora la revolución industrial europea tornaba obsoleto definitivamente— por el guano y el salitre, lo que permitió refloatar su quebrada economía exportadora. El segundo, impedir la integración del Perú con Bolivia, que en su imaginario nacional representaba una amenaza perpetua al destino de Chile, ya que la integración altiplánica peruano boliviana vía el abra del Tacora, devino en una piedra angular de sus objetivos nacionales. El Tratado de 1929 diseñado e impuesto mayormente por Santiago terminó de consagrar esos objetivos.

Fruto de este proceso el sur peruano quedó fragmentado, desconfiando de su presente y sin optimismo hacia el futuro. Es en ese contexto que en la región surgen procesos sociales dramáticos como la migración sur-andina a todo el país.

En el siglo XXI se plasma el proceso de descentralización generando expectativas en el sur andino, sin embargo, a la fecha los resultados no son los esperados, debido entre otras razones, al tipo de descentralización impuesta y a que se les han transferido competencias y recursos a las regiones sin la debida capacitación para su adecuada gestión.



## La Región Tacna

Dentro del sur andino, veamos ahora el caso específico de Tacna.

Hoy en día la población de Tacna está fragmentada en tres grandes bloques, o segmentos sociales. En primer lugar, tenemos a los tacneños herederos cercanos a los 50 años de cautiverio. Dado el impresionante crecimiento migratorio, este contingente de raíz local es hoy el minoritario en el conjunto de 300 mil habitantes que hoy viven al pie del Caplina.

Un segundo grupo, hoy el más numeroso, es el originado por la ola migratoria venida principalmente del altiplano andino a partir de las últimas décadas del siglo pasado. Tacna fue uno de los primeros destinos de esa bomba demográfica que transformó para siempre el Perú en su ordenamiento social y en su destino político.

Finalmente, en este siglo XXI, un tercer y nuevo contingente social, criollo, procedente de diversas partes del Perú y eventualmente más calificado, ha echado sus raíces en Tacna dedicándose mayormente a dar servicios a los vecinos del sur, sobre todo, en lo que se refiere a alimentación, hotelería, salud y diversiones. Como en todas partes, las cadenas hoteleras internacionales ya se han hecho presentes también en la ciudad.

Cada uno de estos grupos se ha integrado a la ciudad de manera un tanto diferente, es decir, como ha podido y por lo general en sintonía con el tipo de política impuesto por Santiago a sus relaciones fronterizas con el Perú.

El primer gran diseño formulado por Santiago respecto a sus vecinos norteños fue el de las zonas francas catapultadas desde Iquique y que al final terminaron propiciando un espacio de agresivo contrabando en el sur peruano y el occidente boliviano. Hasta hoy sobreviven las famosas *culebras* que de Bolivia penetran en territorio peruano, vía Puno, cargadas de mercancía ilícita procedente de sus dos países vecinos.

Ante el fracaso de este esquema mercantilista, y sin abandonarlo del todo en lo que va del siglo XXI, Chile ha optado por la nueva lógica que ahora impera en el mundo avanzado, impulsar bienes con elevados porcentajes de valor agregado, convertir el desierto en tierras agrícolas, obtener del mar y las profundidades de la tierra fuentes de agua dulce y, energía de los vientos, del Sol y de fuentes volcánicas. Pretende convertir a Arica en una ciudad inteligente y su puerto en el puente que una América Latina con el mundo asiático.

Este diseño y operatividad no se ha dejado exclusivamente en manos de la autoridad central o de las autoridades regionales, sino que ambas trabajan juntas

en una entidad denominada Plan Especial para el Desarrollo de las Zonas Extremas (PEDZE). Para el caso de Arica, tan solo el presupuesto del 2016 ascendió a 326 mil millones de pesos (515 millones de dólares). Esto contrasta con lo que pasa en Tacna donde el gobernador y diversas autoridades deben tramitar en Lima, ante los distintos sectores, sus principales proyectos de desarrollo.

El gran desafío del sur peruano radica en vencer su actual fragmentación espacial, social y económica. Afortunadamente, en las últimas décadas se han producido grandes cambios endógenos y exógenos que ofrecen a la región bases sólidas para superar esas limitaciones. Internamente el fenómeno migratorio ha creado una nueva dinámica social que ha transformado la vida urbana y rural de todo el sur. De otro lado, la región tiene grandes posibilidades de convertirse en la gran bisagra económica entre el gigantesco mundo asiático en expansión y este eje sur peruano, boliviano y brasileño.

Finalmente, esta oportunidad no descansa en el azar o en imaginarias posibilidades. La ciencia y tecnología actual garantiza el éxito de una empresa de tamañas dimensiones, la cual requiere un compromiso sólido y científico, tanto del Estado, la academia y la sociedad civil regional y nacional, a través de una real integración de esfuerzos, mediante planes y programas que respondan a políticas nacionales.

## **1.2. Intereses del Perú**

- a) Es de vital importancia para el Perú reconstruir la integración del fragmentado sur andino, fortaleciendo el desarrollo de su potencial, tanto en términos de sus recursos naturales como en lo social y económico. Se tiene a favor nuevos factores que urge aprovechar, tales como la intensa migración poblacional y el consiguiente cambio cultural que la acompaña.
- b) Se necesita emprender un auténtico proceso de regionalización que supere estereotipos y desconfianzas y se base en criterios ecológicos, económicos, sociales y culturales modernos y con perspectiva de largo plazo.
- c) Dada la acentuada heterogeneidad cultural y social de la macro región es crucial acompañar los procesos que nos esperan con una intensa educación que incida en las raíces, valores y aspiraciones comunes pero que al mismo tiempo nos prepare para el futuro. Se necesita entonces de una educación que estreche vínculos pero que al mismo tiempo incida en un ritmo mundial en constante proceso de transformación. Asia, el continente al cual queremos asociarnos, personifica precisamente un ímpetu científico tecnológico moderno que apela a la fortaleza de sus raíces históricas.

### **1.3. Propuestas**

- a) Luego del reciente fallo adverso a Bolivia de la Corte Internacional de Justicia, es probable que sea más perentorio para el país altiplánico concretar con mayor urgencia el llamado Corredor Ferroviario Bioceánico Central, destinado a unir Brasil, Paraguay, Bolivia y el sur peruano. Al respecto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, acaba de señalar que es conveniente para nuestro país que la vía ferroviaria que vendría de Bolivia ingrese al Perú por Desaguadero y que la carga salga al Pacífico por el puerto de Ilo.
- b) Con respecto a la regionalización, una opción recomendable por su ubicación estratégica y composición social podría ser la de integrar Tacna, Moquegua y Puno en una gran macro región.
- c) Hoy la población migrante se ha tornado mayoritaria en localidades como Tacna. La educación en esas zonas debe acometer tareas poco previstas en su malla curricular como el fortalecer el desarrollo de una identidad regional. Y de otro lado, también debe preparar a las nuevas generaciones para vincularse con un socio internacional que ha hecho de la ciencia y la tecnología el motor de un notable desarrollo. No en varios siglos sino en un puñado de décadas.

## **2. El problema del contrabando en la frontera sur**

### **2.1. Estado de la cuestión**

El contrabando suele ser definido como la actividad ilegal que consiste en introducir o exportar géneros clandestinamente en el territorio de un Estado, sin pagar los impuestos o derechos de aduanas al que estos están sometidos legalmente (Chavarría, Casquero y Martínez, 2012, p.76). El contrabando puede estar referido a bienes cuyo comercio está legalmente permitido pero también a aquellos prohibidos por ley.

En el Perú, el contrabando sin duda constituye un grave problema para la seguridad y la economía nacional, empleándose diversas rutas de salida e ingreso de productos. Según datos proporcionados por la SUNAT se calcula que el monto anual de productos que ingresan al Perú por contrabando equivale a 530 millones de dólares a valor costo, lo que representa en realidad un aproximado de 1.500 millones de dólares a valor venta. Sin embargo, según la propia SUNAT se trata de un estimado efectuado a partir de un estudio elaborado en el 2011, calculándose que el monto actual debe ser mucho mayor (Gestión Redacción, 21 de mayo de 2013; Saldías, 3 de noviembre de 2015).

La SUNAT también ha establecido que la mayor parte del contrabando se produce a través de los departamentos peruanos de Puno y Tacna, que corresponden a nuestras fronteras con Bolivia y Chile respectivamente. Se estima que por estas fronteras transcurre como mínimo, el 75% del total de productos fruto del contrabando en el Perú (Saldías, 3 de noviembre de 2015).

Efectivamente, en materia de contrabando, la preocupación se centra fundamentalmente en las fronteras del Perú con Bolivia y Chile. Esto último ha llevado a señalar la existencia de la *región trinacional*, la misma que está conformada por la I región de Arica y Parinacota y la II región de Tarapacá en el norte de Chile; así como también por los departamentos de Puno y Tacna en el sur del Perú y los departamentos de Oruro y La Paz en el oeste de Bolivia.

El contrabando en esta región trinacional no es nuevo, pues existen antecedentes desde la época colonial. Sin embargo, modernamente, el contrabando en la zona se inicia en 1975, cuando Chile lanza una política de Estado destinada al desarrollo de su zona norte, a través de la creación de la Zona Franca de Iquique. Esta, entre 1997 y el 2000, llegó a su máximo auge de desarrollo como una zona industrial y comercial que concentraba una infinidad de productos a muy bajo costo, debido a que estaban libres de aranceles e impuestos y también a que las empresas extranjeras y nacionales gozaban de múltiples beneficios arancelarios. Los productos ensamblados en esta zona franca, como autos, electrodomésticos y bienes de consumo, eran destinados al Perú y Bolivia, en su gran mayoría como contrabando, puesto que los productos peruanos y bolivianos no podían competir con los precios de los productos que provenían de Chile (Chavarría et al, 2012, pp. 78 y 80).

En 2002, el Perú creó la Zona Franca de Tacna que supuestamente permitiría contrarrestar el contrabando proveniente de Chile; sin embargo, según la Sociedad Nacional de Industrias (SNI), la denominada ZOFRATACNA provocó el efecto contrario, “el contrabando ingresa por la zona franca de Tacna [debido] a la afluencia de ‘turistas’ para adquirir mercaderías y la continua entrada de personas contratadas para retirar mercancías que luego son vendidas en el resto del país, [las mismas] que proceden de la zona franca de Iquique” (SIN, 2004, p.89). Además, los productos de Iquique (importados básicamente del Asia, en muchos casos a solicitud de un importador local para ser ingresados vía contrabando al Perú) comenzarían a ingresar a este último también por el mar y por vía terrestre a través de Bolivia (Puno). A su vez, el contrabando originario del país altiplánico (principalmente de consumo básico y combustible) también ingresaría al Perú por medio de la frontera con Puno (Chavarría et al, 2012, p.80; Saldías, 3 noviembre de 2015).

El contrabando hacia el Perú proveniente de Chile y de Bolivia utiliza entonces la vía terrestre (carretera Arica-Tacna e interoceánica) y la vía marítima (puertos de Matarani e Ilo en el Perú, Arica e Iquique en Chile y Puerto Suárez en Bolivia), pero también la vía lacustre a través del lago Titicaca. Como lo señalan Chavarría, Casquero y Martínez (2012, p.80): “son los espacios circunlacustres al lago Titicaca los que están involucrados, convirtiéndose en un paso obligado para el ingreso y distribución de la mercancía ilegal, por la multiplicidad de formas de traslado que ofrecen (vías terrestres, lacustres y llegada rápida al aeropuerto)”. En cuanto a la interconexión aérea, Puno cuenta con el aeropuerto internacional de Juliaca y Tacna con el aeropuerto Coronel FAP Carlos Ciriani; el contrabando se desplaza mediante la vía aérea por la cercanía a los puntos de ingreso de la mercancía ilegal.

El contrabando proveniente de Bolivia y Chile aprovecha las ventajas comparativas del territorio de la región trinacional, adoptando diversas modalidades (Chavarría et al, 2012, p.81):

- *Modalidad de hormiga*: En este caso, las personas cargan productos y cruzan repetidamente el puente internacional de desaguadero que une Puno con Bolivia, como también el cruce Chacalluta-Santa Rosa en la frontera con Chile.
- *Modalidad culebra*: Es una de las más conocidas y consiste en el ingreso de productos de contrabando a través de grandes camiones con gente armada, que llegan a Juliaca (Puno) sin que la policía pueda detenerlos, en tanto sus camionetas son botadas de las pistas por los trailers de la mafia. En la ruta Juliaca-Huancané-Moho se han detectado 14 mafias que operan con doble nacionalidad (peruana y boliviana); cada banda tiene culebras que son convoyes de 80 a 100 camiones con 30 personas que resguardan lo que se traslada (Romo, 27 de noviembre de 2011). El valor promedio de lo que traslada cada camión es de 35.000 dólares, asimismo se señala que cada camión paga su “matrícula”, es decir, una coima a autoridades fronterizas para que los dejen transcurrir sin control y problema alguno, indicándose que estas “matrículas” tienen un valor de dos mil dólares por camión.
- *Modalidad “falsa declaración aduanera”*: Esta consiste en la falsificación de documentos de electrodomésticos, placas de vehículos, etc., que efectúan los contrabandistas en puertos y aduanas terrestres, impidiendo su identificación como mercadería ilegal.

Los productos que ingresan al Perú provenientes de Bolivia están compuestos básicamente por arroz, quinua, perfumes, licores y combustible. En el caso del arroz boliviano que llega hasta Puno, se señala que cubre entre el 70% y 85% del mercado de la zona y, en general, los productos de contrabando de origen

boliviano cuestan 25% a 40% menos que sus equivalentes peruanos (Chavarría, et al, 2012, p.83). Por su parte, los productos de contrabando que ingresan al Perú provenientes de Chile, son fundamentalmente: electrodomésticos y autos, aunque también insumos químicos para el narcotráfico, productos comestibles, discos compactos, etc. En tanto la preocupación de Chile por los productos que llegan desde el Perú están referidos básicamente a la denominada “ropa de fantasía” (ropa fabricada en el Perú con falsas marcas de grandes firmas) y a la droga.

Según un estudio hecho por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), el contrabando que ingresa desde Bolivia constituye el 46,5% del contrabando total que ingresa al país, con un monto estimado de 247 millones de dólares a valor costo, mientras que el 28,5% restante ingresa desde Chile (Produce, 2012).

Teniendo en cuenta que los tres países están involucrados en el problema del contrabando en sus zonas fronterizas, los Gobiernos del Perú, Bolivia y Chile han establecido diversos compromisos de cooperación para: el establecimiento de mecanismos de comunicación entre sus policías; el intercambio de información y experiencias entre las autoridades aduaneras y de inteligencia; la capacitación de autoridades, funcionarios, comerciantes y transportistas; y la realización de operaciones y acciones conjuntas (Novak y Namihás, 2014, pp.219-224).

Sin embargo, no obstante estos acuerdos, lo cierto es que el problema del contrabando fronterizo con Bolivia y Chile continúa. Esto obedece a múltiples causas como son: la existencia de las zonas francas indicadas; altos niveles de corrupción de diversos funcionarios encargados del control fronterizo; problemas logísticos provocados por la falta de recursos materiales de los puestos policiales y de la policía de carretera para ejercer un resguardo eficaz de los convoyes que cruzan la frontera, lo que se extiende a las autoridades aduaneras; falta de voluntad política de las autoridades para adoptar medidas más eficaces que eventualmente afectarán a las poblaciones fronterizas que viven directa o indirectamente de este negocio ilícito; entre otras.

## **2.2. Intereses del Perú**

De acuerdo a lo expuesto y a la Política de Estado número 26 e) del Acuerdo Nacional<sup>1</sup>, es interés del Perú erradicar el contrabando en la frontera sur, ya que

---

<sup>1</sup> Política 26: Promoción de la ética y la transparencia y erradicación de la corrupción, el lavado de dinero, la evasión tributaria y el contrabando en todas sus formas. Nos comprometemos a afirmar, en la sociedad y el Estado, principios éticos y valores sociales que promuevan la vigilancia ciudadana y que produzcan niveles crecientes de paz, transparencia, confianza y efectiva solidaridad. Con este objetivo el Estado: e) promo-

impacta negativa y principalmente a la economía peruana (menores ingresos para el fisco, afectación de la industria nacional, menores empleos), a su seguridad (al ser operado por mafias que a su vez alientan otras formas delictivas como la corrupción y el tráfico de drogas), a la sociedad (al incorporar a sectores de la población en actividades ilegales), a la salud pública (al introducir productos sin controles sanitarios ni garantías) y al estado de derecho (al corromper las instituciones públicas e incentivar la transgresión de la ley).

### **2.3. Propuestas**

Para alcanzar el objetivo antes indicado, se propone desarrollar, entre otras, las siguientes acciones:

- a) Modernizar y fortalecer los sistemas de control fronterizo a efectos de hacerlos más eficientes.
- b) Fortalecer las acciones de inteligencia que permitan conocer el circuito y modalidades de contrabando empleadas.
- c) Establecer un sistema de monitoreo con el propósito de realizar un seguimiento de las incautaciones, vehículos intervenidos, personas detenidas y demás medidas adoptadas, que permitan evaluar los avances en la materia y, de ser el caso, incorporar los correctivos necesarios.
- d) Contar con personal policial y aduanero fronterizo suficiente e idóneo no solo desde el punto de vista técnico sino principalmente ético. Para esto último, se imponen medidas de supervisión y alta rotación de personal.
- e) Desarrollar sistemas de incentivos y castigos para el personal que ejerce las labores de control.
- f) Llevar adelante campañas publicitarias para desincentivar esta actividad ilegal.
- g) Ejecutar acciones de cierre de locales que expendan productos que hayan sido fruto de contrabando.
- h) Ejercer una supervisión mayor a mercancías que estén siendo objeto frecuente de contrabando.
- i) Fortalecer los compromisos binacionales a efectos de que se cumplan las acciones que eviten el contrabando en perjuicio de los países vecinos.

---

verá una cultura de respeto a la ley, de solidaridad y de anticorrupción, que elimine las prácticas violatorias del orden jurídico, incluyendo el tráfico de influencias, el nepotismo, el narcotráfico, el contrabando [...].

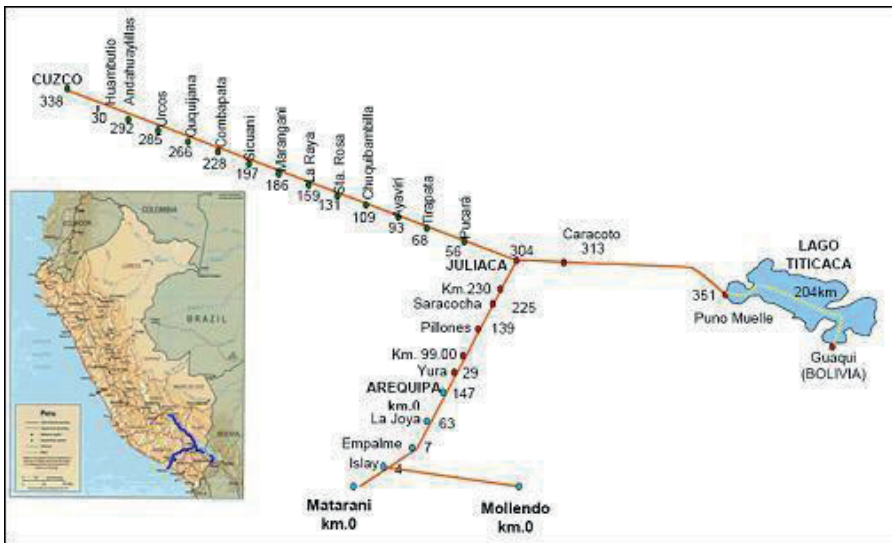
### 3. El desarrollo ferroviario

#### 3.1. Estado de la cuestión

En la región sur del Perú se debe partir por referir el denominado Ferrocarril del Sur y Sur Oriente que fue entregado en concesión el 19 de julio de 1999, al Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A., quien se encarga de administrar la infraestructura ferroviaria; Perú Rail S.A. es la empresa encargada de la operación y puede utilizar la línea férrea pagando una tarifa por ese servicio. Esta red está compuesta de dos tramos (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, s/f):

- a) Tramo Sur: para el transporte de pasajeros que cubre las rutas entre Arequipa y Cuzco. Los principales mercados relevantes en esta red son los correspondientes a la ruta Cuzco–Juliaca/Puno: (338 Km) y Juliaca/Puno–Cuzco.
- b) Tramo Sur Oriente: opera entre Cuzco y Machu Picchu. Esta línea puede dividirse en dos sub tramos: Cuzco–Ollanta y viceversa en el que enfrenta competencia de transporte carretero, y Ollanta–Machu Picchu y viceversa, cautivo, dado que no existe otro medio alternativo de transporte. Los principales mercados relevantes de este tramo son las rutas Machu Picchu/Aguas Calientes–Cuzco (108 Km) y Cuzco–Machu Picchu/Aguas Calientes: además de las rutas Machu Picchu–Ollanta (43 Km) y Ollanta–Machu Picchu. Veamos:

Gráfico N°1  
Tramos Ferrocarril del Sur y Sur Oriente



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, s/f.



No obstante, como complemento y condición necesaria para el desarrollo portuario del sur peruano, resulta de vital importancia materializar proyectos ferroviarios que vinculen los océanos Atlántico y Pacífico y permitan el desplazamiento de carga de terceros países, en especial de Brasil, China y el resto del continente asiático.

En este sentido, el gobierno del presidente Pedro Pablo Kuczynski, luego de su visita a China en setiembre de 2016, desestimó el proyecto ferroviario destinado a conectar el puerto de Bayovar en Piura con el puerto Açu en Río de Janeiro para finalmente llegar al puerto chino de la ciudad de Tianjin, básicamente por considerarlo muy costoso en términos económicos, ambientales y sociales, además de no garantizar un claro beneficio económico para el Perú (Redacción La República, 15 de setiembre de 2018; Correo Redacción, 14 de setiembre de 2016).

A partir de ese momento surgió una nueva alternativa a través del denominado Corredor Ferroviario Bioceánico Brasil-Bolivia-Perú o Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), el mismo que había sido planteado el 23 de junio de 2015 por Bolivia, en la Primera Reunión del Gabinete Binacional de Ministros Perú-Bolivia y que se plasmó en el artículo 23 de la Declaración Presidencial de Isla de Esteves (MRE, 2015), reafirmando ambos países en el III Gabinete Binacional de 1 de setiembre de 2017, su “interés y voluntad de continuar trabajando en el referido proyecto” (MRE, 2015, punto 22).

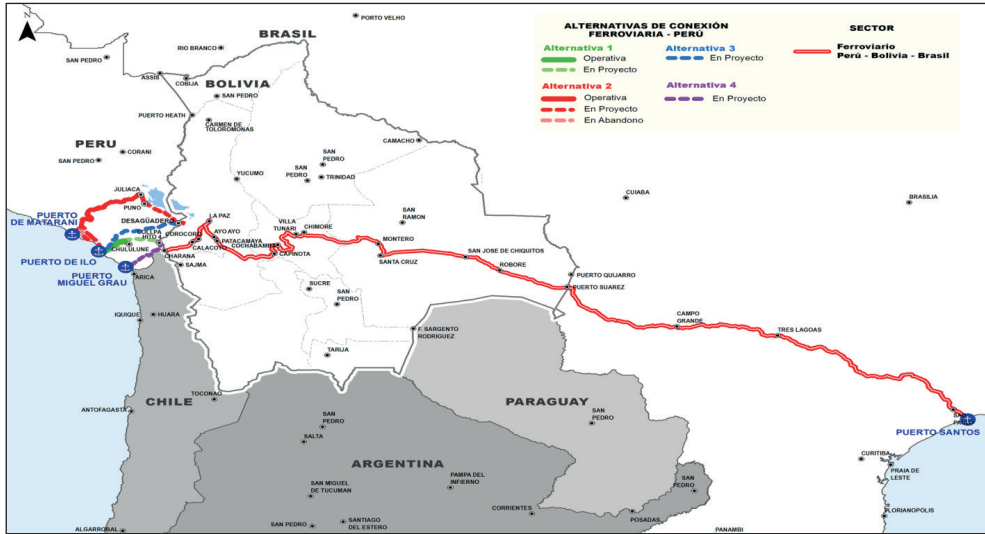
La inversión estimada de este proyecto oscila entre los ocho mil millones de dólares y tiene la ventaja de tener un impacto socio-ambiental mínimo a lo largo de su tramo. El CFBC tiene una longitud de 3.750 km, de los cuales 1.894 corresponden a Brasil (partiendo desde Puerto Santos), 1.521 a Bolivia (entrando por Desaguadero) y 450 al Perú. En un inicio existieron tres posibilidades de puerto: Miguel Grau (en Tacna, a 435 km de La Paz), Ilo (en Moquegua, a 506 Km de La Paz) y Matarani (en Arequipa, a 577 Km de La Paz)<sup>2</sup>, como se puede apreciar en los siguientes gráficos (Lozada, 2016):

---

<sup>2</sup> Como referencia los puertos chilenos de Arica e Iquique se encuentran a 489Km y 698Km de La Paz.

Gráfico N° 2

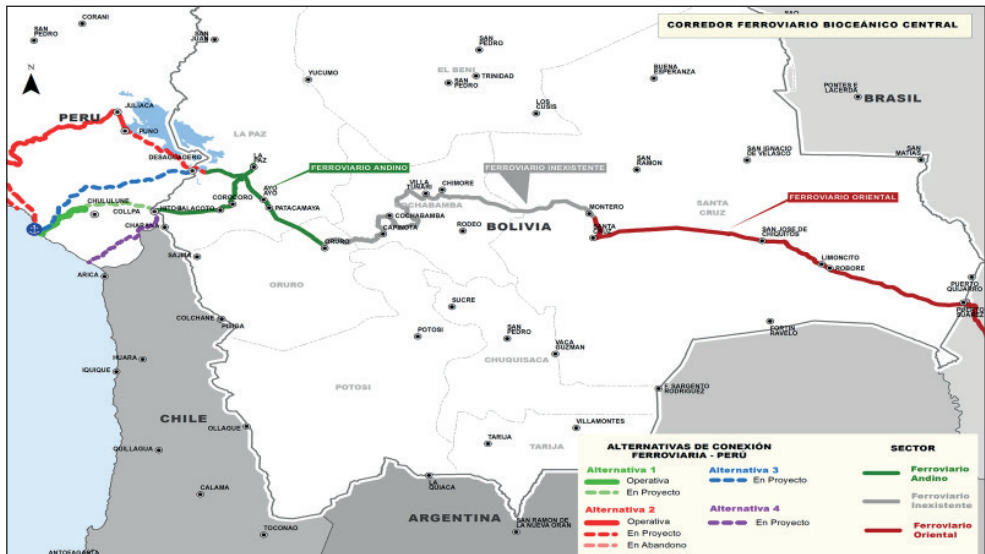
Alternativas de conexión con 3 posibles puertos en Perú



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, s/f.

Gráfico N° 3

Trazado de la vía ferroviaria Brasil-Bolivia-Perú



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, s/f.

Recientemente el MTC, luego de un estudio de pre-inversión, eligió Ilo como la mejor alternativa portuaria (RPP Redacción, 26 setiembre 2018).

En cuanto a la conveniencia y viabilidad de este proyecto ferroviario, se sabe que Bolivia moviliza actualmente 3 millones de toneladas de mercadería que salen a través de los puertos chilenos de Arica (76%) e Iquique (8%) y del puerto peruano de Matarani (16%). El CFBC permitiría entonces, captar gran parte de la carga boliviana antes señalada, lo que impactaría en el puerto chileno de Arica, pues del total de la carga atendida por dicho puerto (3.016.910 toneladas), el 91% corresponde a la carga procedente de Bolivia (2.739.052 toneladas). Ahora bien, si a la carga boliviana se añade la carga brasileña (la soya de Mato Grosso por ejemplo), así como la de Paraguay y Uruguay (vía la hidrovía Paraná-Paraguay), entre otras, el MTC estima que para el 2021, el CFBC podría transportar 10 millones de toneladas de carga (y 6 millones de personas) y, para el 2055, 25 millones de toneladas de carga (Lozada, 2016).

### **3.2. Intereses del Perú**

De acuerdo a lo expuesto y a la Política de Estado número 21 c)<sup>3</sup> del Acuerdo Nacional, es interés del Perú contar con una o más conexiones ferroviarias de carácter bioceánico (Atlántico-Pacífico) que sirvan al propósito de interconectar al país y a la región con los mercados del Asia y otras partes del mundo.

### **3.3. Propuestas**

Para alcanzar el objetivo antes indicado, se propone:

- a) Ejecutar e implementar el proyecto ferroviario CBFC en el más breve plazo posible, teniendo en cuenta la importancia geopolítica que este proyecto representa para el sur peruano y para el relacionamiento de las cuencas del Pacífico y el Atlántico.
- b) Culminar los estudios de otras alternativas de interconexión ferroviaria bioceánica a efectos de establecer las prioridades de su implementación.

---

<sup>3</sup> Política 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda. Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales.

## 4. Los Convenios de Ilo de 1992 y el Protocolo Complementario y Ampliatorio de 2010

### 4.1. Estado de la cuestión

El 24 de enero de 1992 se concretó la firma de los denominados *Convenios de Ilo*, teniendo en consideración no solo el problema de la mediterraneidad boliviana sino principalmente la ubicación geográfica de Bolivia en América del Sur, como corredor comercial para el tráfico de Brasil, Argentina y Paraguay (hidrovía Paraguay-Paraná), abriendo al Perú magníficas posibilidades para un comercio bioceánico (Maúrtua, 1994, p.17).

En efecto, los convenios de Ilo guardan una estrecha vinculación con el Brasil y las posibilidades de conectar el centro-oeste brasileño y la amazonia brasileña con Ilo y el Pacífico. Adicionalmente, estos acuerdos buscan captar la carga boliviana para consolidar el puerto de Ilo y, a partir de ello, alcanzar el desarrollo de una zona deprimida —como es el sur del Perú—, a través de la inversión boliviana en el puerto (Maúrtua, 1994, p.17; Ergueta, 2000, pp.93-94).

Los instrumentos suscritos en 1992 fueron: la Declaración Presidencial; el Convenio Marco Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración *Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz*; tres convenios específicos (sobre participación de empresas bolivianas en la zona franca industrial de Ilo; participación de Bolivia en la zona franca turística de playa; y, sobre facilidades para el tránsito de personas entre los territorios de ambos países); tres acuerdos (para la creación de la comisión binacional encargada de la celebración del bicentenario del nacimiento del gran mariscal Andrés de Santa Cruz; para estudiar y evaluar la posibilidad de convertir los centros piscícolas de Tiquina y de Chucuito en centro de investigación científica de todos los recursos hidrobiológicos de la cuenca del lago Titicaca; y sobre la ejecución de un programa de complementación empresarial pesquero). Finalmente, se celebraron tres pre-convenios para promover el desarrollo del transporte internacional terrestre, sobre transporte ferroviario internacional y sobre enlace de comunicaciones.

En cuanto a la declaración, esta señala un conjunto de metas y objetivos y, asimismo, acuerda la ejecución del convenio marco. Además, la declaración pone de relieve el establecimiento de las zonas francas en favor de Bolivia, en la medida que ello “estimulará las actividades económicas y el comercio internacional”, convirtiendo a esta región “en una de las principales promotoras del desarrollo económico del sur del Perú” (MRE, 1992). En cuanto al convenio marco, este sirve como paraguas al resto de documentos suscritos y en él se consagran las zonas francas y el libre uso de las instalaciones del puerto de Ilo a favor de Bolivia.

En referencia al convenio sobre la zona franca industrial, se pacta que Bolivia designe a la empresa promotora que participaría en dicha zona (art. 1); la obligación de Bolivia de propiciar la constitución de la empresa promotora mayoritariamente integrada por personas públicas o privadas bolivianas —a la cual la junta de administración de la Zofri-Ilo le entregaría la administración de una zona por un plazo de 50 años (art. 2)—; y la referencia de que el área a concederse sería de aproximadamente 163.5 has. También se acuerda que en el área concedida, se permitiría la importación de bienes y/o su reexpedición exclusivamente a Bolivia o a terceros países, no estando afecta dicha operación a tributo alguno (art. 10). De igual forma, se le concede a Bolivia las más amplias facilidades para la utilización del puerto de Ilo (art. 11) y Bolivia otorga al Perú facilidades similares en puerto Suárez (art.13), el mismo que se conecta con el Atlántico a través de hidrovías. De otro lado, Bolivia se compromete a colaborar en la captación de financiamiento para el mejoramiento de las instalaciones portuarias (art.11) y ambos gobiernos acuerdan otorgarse facilidades para operar sistemas intermodales y/o multimodales de transporte de y hacia cada uno de ellos, así como para las cargas provenientes de terceros países en tránsito por sus respectivos territorios. También asumen la obligación de mejorar el uso del corredor ferro-lacustre Matarani-La Paz y el ferrocarril Santa Cruz-Puerto Suárez. Este convenio, finalmente, especifica que la concesión solo tiene alcances de usufructo (art.5) y no conlleva transferencia de propiedad (art.7); asimismo, se somete el ejercicio de las facultades y atribuciones concedidas, al cumplimiento del Decreto Legislativo N° 704 del Estado peruano (art. 1), resultando también aplicable el régimen tributario, aduanero, laboral, cambiario y de comercio exterior establecido en dicha norma.

Sobre el convenio referido a la zona franca turística, este establece que el Perú otorga a Bolivia en el litoral de Ilo una zona franca turística de playa por 99 años para este fin,<sup>4</sup> de 5km de longitud por 400m de ancho, denominada *Boliviamar* (art. 1). Asimismo, se propicia la conformación, por Bolivia, de una empresa promotora, mayoritariamente boliviana, en las mismas condiciones que las establecidas para la Zofri-Ilo (art. 2). La formalidad societaria es libre, pudiendo adoptarse la modalidad de empresa multinacional andina (art. 2). Se precisa, además, que la concesión de las zonas francas en ningún caso implica reconocimiento de soberanía boliviana<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Este plazo fue objeto de modificación en dos oportunidades a efectos de reducirlo a 60 años y señalar que podría ser renovado, sin indicar el plazo. Al respecto, Bákula, 2002, p.607.

<sup>5</sup> Sobre este punto se debe añadir la carta citada por el historiador Bákula del Embajador de Bolivia en Lima, Adalberto Violand, publicada en el diario *El Comercio*, el 8 de diciembre de 1992: “[...] negando que, en momento alguno, Bolivia pudiera derivar de los convenios de Ilo aspiraciones de soberanía” (Bákula, 2012, p.608).

Por último, en lo que respecta al convenio de tránsito de personas, este pone en vigencia la tarjeta de tránsito y turismo avalada por los respectivos documentos de identidad, para el libre tránsito y permanencia de los nacionales o extranjeros residentes de ambos países, en las áreas fronterizas que se indican, por un plazo de 60 días prorrogables a otros 30.

Sobre la ejecución del acuerdo referido al lago Titicaca, este fue encargado a la Subcomisión Mixta Peruano-Boliviana para el desarrollo de la Zona de Integración del Lago Titicaca (SUBCOMILAGO), a través de su órgano ejecutivo el Proyecto Especial Lago Titicaca (PELT).

Este conjunto de convenios y acuerdos sufrieron algunas críticas en su momento, fundamentalmente concentradas en la duración de las zonas francas, la amplitud del espacio físico concedido a Bolivia, entre otras, que en buena cuenta concluían que se podía estar frente a una cesión de soberanía disfrazada. Sin embargo, tanto el gobierno peruano como el boliviano negaron tajantemente esta interpretación, indicando que los acuerdos no significaban cesión alguna de soberanía territorial o marítima. Otra crítica fue que el convenio marco fue suscrito personalmente por los presidentes sin refrendo ministerial, señalándose entonces que más que un convenio era una declaración. Esta crítica se dispó cuando el conjunto de acuerdos fue aprobado por Resolución Legislativa N° 26134 del Congreso peruano, el 7 de mayo de 1993 (Bákula, 2002, pp.604-605). En Chile —no obstante ser un tercero ajeno al tratado— también hubo críticas, sobre todo de los sectores que temían una desviación del comercio boliviano hacia el puerto de Ilo, con el consecuente perjuicio a los puertos chilenos, especialmente de Arica, Iquique y Antofagasta.

De igual forma, si bien se era consciente de las fortalezas del propio puerto de Ilo (dos amarraderos de buena profundidad, fondo marino rocoso, etc.), de la menor distancia que representaba el eje Perú-Bolivia-Brasil-Paraguay, y de las facilidades que ofrecía la carretera asfaltada hacia La Paz; también eran claras las debilidades que debía enfrentar este conjunto de acuerdos para lograr alcanzar con éxito sus propósitos y fines.

Entre estas últimas se contaba la ausencia de un rompeolas que dificultaba la carga y descarga de mercaderías, limitaciones en la capacidad de almacenaje, falta de conexión ferroviaria hacia Bolivia, la menor distancia de Oruro a Arica en relación a Oruro-Ilo, entre otras (Ergueta, 2000, pp.212-213). Adicionalmente, Bolivia no cumplió con dar en concesión a privados el manejo de la zona franca industrial y la zona franca turística; se tardó diez años en mejorar la carretera Desaguadero-La Paz; y su inversión en el puerto fue casi nula. Incluso, los proyectos para reforzar los convenios a través de la salida de hidrocarburos bolivianos por el puerto de Ilo, nunca se materializaron. Por todo esto, los con-

venios de Ilo no lograrían alcanzar los propósitos comerciales<sup>6</sup> y de desarrollo que se plantearon originalmente.

Precisamente, con el propósito de revertir esta situación, el 19 de octubre de 2010 tuvo lugar el encuentro presidencial entre los mandatarios Alan García del Perú y Evo Morales de Bolivia, en la ciudad de Ilo, ocasión en la cual se suscribió la Declaración de Ilo, el Acta del Encuentro entre ambos presidentes y el Protocolo Complementario y Ampliatorio a los Convenios de Ilo.

En cuanto a la Declaración Presidencial, esta señalaba la renovación y ampliación por parte del Perú y a favor de Bolivia de una zona franca industrial y económica especial (ZOFIE) y una zona franca turística (MarBolivia), ambas por noventa y nueve (99) años. También se consagró el compromiso del Perú y Bolivia de no hacer uso unilateral de las aguas de los ríos internacionales que comparten —conforme a los tratados bilaterales vigentes y al derecho internacional—; la declaratoria de la cuenca del río Suches como “zona crítica de daño ambiental de prioridad binacional”, instruyendo a sus ministros a corregir los daños ambientales existentes en la zona y formular el Plan Maestro para la Gestión Sustentable de la Cuenca del Río Suches, sobre la base de los términos de referencia que presentase el grupo de trabajo para tal fin; y, finalmente, se refrenda el acuerdo de no realizar acciones ni proyectos unilaterales respecto del uso o aprovechamiento de las aguas del río Maure/Mauri.

En el Acta se resaltó las facilidades otorgadas por el Perú a favor de Bolivia, en virtud del Protocolo Complementario y Ampliatorio a los Convenios de Ilo (párrafos 1-3); se acordó suscribir un convenio de cooperación pesquera binacional (párrafo 6); y se creó un grupo ad hoc para elaborar un acuerdo sobre migración (párrafo 27) así como el Consejo de Políticas de Equidad y Cohesión Social en la Zona de Integración Fronteriza (párrafo 32). También se asintió llevar adelante un proceso de modernización y reestructuración de la Autoridad Binacional Autónoma del Lago Titicaca (ALT), de acuerdo al mandato establecido por ambos jefes de Estado en la declaración.

Finalmente, en cuanto al protocolo modificatorio y ampliatorio, este tuvo como propósito adecuar los convenios de 1992 a las normas nacionales vigentes que regulan las zonas francas y promueven la inversión. Asimismo, incorporó algunos nuevos elementos y modificó también ciertas denominaciones; de esta manera, se refiere a la Zona Franca Industrial y Económica Especial (ZOFIE, antes ZOFRI-ILO), y a la Zona Franca Turística (ZFT), denominada *MarBolivia* (antes

---

<sup>6</sup> Hacia fines del año 2000 del total de la carga boliviana: el 49% salió por el puerto de Arica, el 23% por Iquique, el 20% por Antofagasta, el 8% por Matarani y solo el 0,12% por Ilo (Orias, 2001, pp.273-309).

*BoliviaMar*). Este protocolo buscaba finalmente, atenuar los problemas de la mediterraneidad boliviana, como también incrementar las inversiones en Ilo y fortalecer su puerto en beneficio del desarrollo de la macro-región sur del Perú.

Sin embargo, este acuerdo fue objeto de una serie de fundadas observaciones sustantivas formuladas por diversos especialistas, diplomáticos y autoridades peruanas (Marina de Guerra y Ministerio de Defensa, Ministerio de Comercio). Los cuestionamientos más críticos fueron de carácter jurídico, político y hasta de seguridad: como los referidos al establecimiento de un anexo de la Escuela Naval Militar de Bolivia en Ilo; el acceso permanente de Bolivia a un punto de atraque en Ilo y el libre tránsito de naves de bandera boliviana en el puerto, sin requerir autorización de la autoridad peruana ni precisarse la aplicación de la ley peruana; la falta de claridad sobre las facilidades otorgadas al Perú en Puerto Suárez; etc., considerándose entonces que el protocolo afectaba la soberanía del Estado peruano y no era conveniente a sus intereses. A todo lo expuesto habría que agregar las críticas formuladas por el inicio de la ejecución del protocolo —afectación de terrenos para la colocación de la primera piedra del anexo de la Escuela Naval boliviana— sin que el acuerdo esté vigente, al no haber sido aprobado por el Congreso de la República conforme al artículo 56 de la Constitución Política del Perú de 1993.

Todo lo expuesto dio lugar a la celebración de un Acuerdo por Intercambio de Notas, el 1 de octubre de 2012, que tuvo como propósito corregir los graves errores cometidos en el referido protocolo. Las precisiones están fundamentalmente dirigidas a los cuestionados artículos 20 y 23, (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2012)<sup>7</sup>, indicándose, además, que estas notas forman parte del protocolo, y que entrarán en vigor junto con este.

La Marina de Guerra del Perú se ha pronunciado favorablemente a esta adenda mediante oficio G.500-1300, del 28 de noviembre de 2012. Luego, en setiembre de 2013, la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República del Perú emitió un dictamen favorable a aprobar el referido instrumento con su

---

<sup>7</sup> Artículo 20.- El Perú autorizará la presencia de barcos de la armada boliviana y les otorga derecho de navegación en el puerto de Ilo, a partir de la entrada en vigencia del presente Protocolo Complementario, para desarrollar actividades de investigación, cooperación e instrucción. Los alcances y aspectos específicos de esta materia serán definidos en el acuerdo que sobre el particular concierten las autoridades de ambos países. Artículo 23.- Se instalará en Ilo un anexo de la Escuela Naval del Estado Plurinacional de Bolivia, para cuyo propósito se suscribirá un convenio de cooperación institucional entre las armadas de ambos países. Asimismo, las armadas de ambos países suscribirán un acuerdo de cooperación, en el curso de los 45 días después de la entrada en vigor del presente Protocolo Complementario.



modificación. Actualmente, el tema se encuentra para consideración y eventual aprobación del pleno, mientras que el Congreso boliviano ya lo aprobó. Incluso, en el III Gabinete Binacional Perú-Bolivia de 1 de setiembre de 2017, “el Gobierno peruano manifestó que realiza las gestiones y esfuerzos necesarios para el desarrollo de los procedimientos internos sobre este particular” (punto 15 de la Declaración Presidencial).

No obstante, algunos asesores del Congreso peruano aún mantienen observaciones por el hecho de que el Acuerdo en ningún momento señala expresamente que tiene por objeto modificar o enmendar el Protocolo. Por el contrario, en su parte tanto considerativa como dispositiva emplea el término “precisar”. Ello podría originar problemas de interpretación a futuro entre el Perú y Bolivia, más aún cuando por ejemplo en el artículo 23 del Protocolo se alude textualmente a la *Escuela Naval del Estado Plurinacional de Bolivia*, mientras el acuerdo hace referencia a la *Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Grau del Perú*, sin señalar con claridad que la primera ha sido sustituida por la segunda. A esta crítica se suman otras de carácter técnico:

- a) La Convención de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados, si bien considera que un tratado puede ser parcialmente modificado por otro posterior celebrado entre las mismas partes y sobre la misma materia, en el presente caso, ello no resultaría aplicable, pues los dos instrumentos serían aprobados en un mismo acto y fecha.
- b) Por la falta de claridad sobre la entrada en vigencia de estos instrumentos más allá de lo que establezcan en su texto, dado el inicio de ejecución del primer acuerdo (protocolo) por parte del Perú.

#### **4.2. Intereses del Perú**

De acuerdo a lo expuesto es interés del Perú lograr que se materialicen los objetivos planteados en los Convenios de Ilo, orientados a facilitar el comercio boliviano por el referido puerto y contribuir al desarrollo del sur peruano y a la integración con Bolivia.

#### **4.3. Propuestas**

Para tal efecto, se propone:

- a) Consolidar en un texto único los acuerdos relativos al Protocolo Complementario de 2010, eliminando todo artículo que menoscabe la soberanía del Perú y evite problemas de interpretación o aplicación de dicho instrumento a futuro para el Estado peruano.

- b) Tener en consideración, en relación a lo anterior, la futura implementación del proyecto ferroviario CFBC que incluiría al puerto de Ilo así como otros proyectos nacionales para el desarrollo de la macro-región sur del Perú.

## 5. La Energía

### 5.1. Estado de la cuestión

El Perú tiene un enorme potencial energético y puede convertirse en el *hub* de la producción de energía en la región juntamente con Colombia (Gestión Redacción, 20 de julio de 2015); no obstante, actualmente, el país aprovecha muy poco las energías renovables (Gamio, 2017).

En efecto, en el Perú las energías renovables representan apenas el 3,53% de la producción de energía eléctrica del país; sin embargo, se estima que al 2040 deberían llegar a aportar el 20%. Cabe destacar que en el 2030, las dos terceras partes de la inversión en nueva energía estarán destinadas a energías renovables.

Las fuentes de energía renovables en el país por tipo de generación tienen en el caso de la hidráulica un potencial de 69.937 megavatios (MW), en el caso de las eólicas (viento) un potencial de 22.500 MW, en energía solar un potencial indefinido, en biomasa (residuos orgánicos) 900 MW y en geotérmica 3 mil MW.

Por lo tanto, existe la posibilidad de contar con distintos tipos de energía: renovable (el caso de la generación hidroeléctrica mediante el uso de caídas de agua, eólica y solar); y no renovable (a través del uso de gas e hidrocarburos mediante plantas termoeléctricas).

En la Macroregión Sur del Perú, existen actualmente diversos proyectos, algunos ya en ejecución para incrementar la oferta de energía, entre los cuales destacan:

- a) En la región del Cusco tenemos importantes depósitos de gas cuya distribución está asociada a la construcción de un gaseoducto en proceso de ser concesionado a entidades privadas con la finalidad de que el gas natural llegue a la macro región sur en el más breve plazo.
- b) También se tienen casi listas 5 plantas regasificadoras de gas natural (Fenosa) para su distribución en la regiones del suroeste peruano (Arequipa, Moquegua, Ilo y Tacna), estos suministros se extenderían a actividades co-

merciales, de generación eléctrica y, sobre todo a la industria, para abaratar costos y efectos en la competitividad (Avalos, 12 de enero de 2016).

- c) Asimismo, se tiene prevista la construcción del Nodo Energético en el Sur del Perú mediante dos centrales térmicas de 500 MW para incrementar la disponibilidad de energía a instalarse en Mollendo-Arequipa/Ilo-Moquegua.
- d) Se ha encargado al consorcio colombiano Energía del Perú, la construcción de una planta en Puerto Maldonado, para la generación termoeléctrica entre 15 y 18 MW que cubrirá el 100% de la demanda de energía en Madre de Dios.
- e) En la provincia de San Pablo-Cusco, se aprovecharán las aguas de los ríos Urubamba, Salca y Acco para operar una hidroeléctrica de 130 MW que se conectaría al sistema interconectado nacional.
- f) En Moquegua en las Pampas de Hospicio está en funcionamiento la planta Rubí de energía solar, generadora de 180 MW (en corriente continua), ubicada en el distrito de Mariscal Nieto, para cubrir necesidades de 350,000 hogares peruanos.

Por su parte, Bolivia es el mayor exportador de gas (80% de su producción) de la región y cuenta con un incremento continuo de producción eléctrica, por lo cual el sector energético se posiciona como la primera fuente de ingresos. Asimismo, más del 86% de su población tiene acceso a la electricidad.

A diferencia de la Macro región sur peruana y oriental boliviana, en que existiría una sobreoferta de energía, en el norte de Chile habría una escasez de energía y agua (Obando, 2014). Este país importa el 92,2% de su petróleo y el 66% de su gas desde fuentes lejanas pagando altos fletes. El norte de Chile es desértico y tiene grandes depósitos de minerales que sustentan su economía, los cuales requieren de energía y agua para lo cual viene desarrollando diversos proyectos.

Frente a esta realidad Bolivia, Chile y Perú vienen creando un marco de cooperación a efectos de ejecutar proyectos de complementación energética amparados en la Decisión N° 536 de la Comunidad Andina (CAN, 19 de diciembre de 2002).

Así, en el caso de Bolivia y Perú, en el III Gabinete Binacional celebrado en septiembre de 2017, se alcanzaron los siguientes acuerdos:

20. Reconocieron el rol esencial de la energía en el desarrollo integral, económico y social. Por tanto, ratificaron su voluntad de continuar con la ejecución de los estudios de interconexión eléctrica entre ambos países, como fundamento para el desarrollo sostenible y el uso eficiente y racional de la energía.

21. Decidieron formar un grupo de trabajo con participación del Ministerio de Energía y Minas del Perú y el Ministerio de Hidrocarburos de Bolivia para elaborar un plan de acción que permita la consolidación de la integración hidrocarburífera en beneficio de sus pueblos.

En el caso de Chile y Perú, en junio de 2017, se firmó los términos de referencia para la elaboración del estudio de interconexión eléctrica entre ambos países; el proyecto contempla la construcción de una línea de transmisión de 220 KW entre las ciudades de Tacna y Arica, que se estima entre en funcionamiento entre el 2019 y 2020.

## **5.2. Intereses del Perú**

Mejorar las condiciones de vida de la población de la macro región sur del Perú y fortalecer la industria y desarrollo del agro, mediante la efectiva utilización del potencial hidro-energético, termoeléctrico y eólico existente.

## **5.3. Propuestas**

- a) Poner en valor los proyectos existentes y otros recursos que se identifiquen a futuro.
- b) Dar valor agregado al uso del gas natural, industrializando sus derivados y evaluar la puesta en marcha de una planta petroquímica del Sur que permita hacer uso del gas boliviano, contribuyendo al desarrollo del sur peruano en forma integrada.
- c) Evaluar la conveniencia de intercambio de energía del potencial de excedentes de alta tensión en la región sur del Perú hacia países vecinos, teniendo en cuenta todas las variables, entre ellas, los posibles perjuicios a la competitividad de la minería e industria nacional.
- d) Poner en valor los diferentes usos que permite la energía, a fin de explotar el potencial industrial, agroexportador y otros para hacer viable un crecimiento sostenible de largo aliento.

## 6. Los Recursos Hídricos

### 6.1. Estado de la cuestión

La región sur del Perú cuenta con cuencas fluviales que alimentan: a la zona del altiplano hacia el lago Titicaca, a la vertiente oriental hacia la cuenca del río Amazonas y a la cuenca occidental que desemboca en la cuenca del Pacífico. Los recursos hídricos de la cuenca occidental hacia el océano Pacífico, debido a la baja precipitación pluvial, generan zonas áridas costeras a lo largo del litoral peruano y norte de Chile.

La mayor fuente de recursos hídricos en la región sur del Perú se encuentra en la cuenca del lago Titicaca, el lago navegable más alto del mundo y el cual que compartimos con Bolivia. Sobre este inmenso reservorio cuya extensión alcanza los 8.400 km<sup>2</sup>, existe una gran expectativa de aprovechar sus aguas para ser utilizadas en las zonas áridas del norte de Chile y sur del Perú.

#### *Situación del lago Titicaca*

El Perú posee en el lago 13 cuencas (las más importantes son: Ramis, Coata, Ilave y Suches de curso transfronterizo) teniendo una sola salida o reboce que es el río Desaguadero, el mismo que recorre territorio boliviano y desemboca en el lago Poopó.

Gráfico N° 4



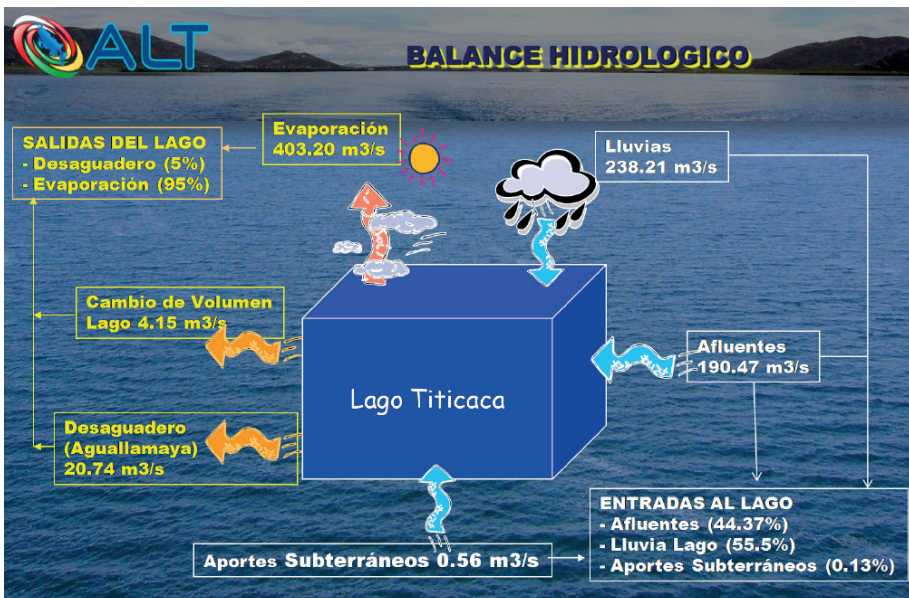
Fuente: Sánchez Aragonés, s/f, p.6.

La influencia del Titicaca no se da solamente en la zona ribereña, más bien comprende una mayor extensión, en la cual la vida animal y vegetal depende de la relación entre el agua y la atmósfera de la superficie del lago; por lo tanto, es importante preservar el frágil equilibrio hidrológico<sup>8</sup>. De acuerdo a estudios científicos, se puede afirmar que una disminución del cuerpo de agua del lago en no más del 10% podría provocar una rápida desertificación del altiplano y un cambio climático sumamente adverso a la vida animal y vegetal (Dejaux e Iltis, 1991, p.9).

Sin embargo, no obstante, lo antes señalado, lo cierto es que la disponibilidad de agua en la cuenca del lago Titicaca es escasa, esto debido a que el requerimiento de agua para conservar el volumen y no disminuir su nivel exige más de la mitad del caudal de sus afluentes (Fernández Mamani, 2016).

El balance hidrológico se puede resumir en: entradas al lago —afluentes 44,37% + lluvias sobre el lago 55,5% + aportes subterráneos 0,13%— y salidas del lago —Evaporación 95% + río Desaguadero 5%— (Sánchez Aragonés, s/f, p.5).

Gráfico N° 5  
Balance hidrológico del lago



Fuente: Sánchez Aragonés, s/f, p.5.

<sup>8</sup> El equilibrio hídrico se mide entre todos los recursos de agua que ingresan al sistema y los que salen del mismo, en un intervalo de tiempo determinado. Cuando la demanda supera la oferta, estaremos en un caso de déficit hídrico.

Los estudios nos indican que el agua de la vertiente del lago Titicaca es escasa, ya que se encuentra debajo del umbral de la presión hídrica regulada por la UNESCO. Por ello los planteamientos para desvío de las aguas hacia la costa norte de Chile son impracticables.

Asimismo, en los compromisos bilaterales peruano-bolivianos, se acuerda aprovechar los recursos hídricos del sistema del lago Titicaca en beneficio exclusivo de sus poblaciones, “mediante el uso equitativo”; excluyendo todo aprovechamiento y desviación unilateral.

De otro lado, en la cuenca del Pacífico, la escasez del recurso hídrico en los ríos Caplina y Uchusuma en el distrito de Riego Tacna (Ministerio de Agricultura, 2002) ha conducido a la búsqueda de fuentes alternativas del recurso para incrementar la oferta del agua mediante transvases o traslado de aguas procedentes de las cuencas de los ríos Uchusuma y Maure, así como la explotación de aguas subterráneas en las Pampas de la Yarada y Hospicio. Esta problemática hace evidente la necesidad del uso óptimo, racional y sostenible del recurso hídrico enmarcado bajo un enfoque integral, evaluando la disponibilidad, calidad y el uso de los recursos hídricos superficiales y subterráneos.

Los ríos Uchusuma, Caño y Maure, que nacen en la parte occidental de los Andes, confluyen hacia territorio boliviano; siendo el río Caño afluente del río Uchusuma; este del río Maure; y a su vez el Maure, del río Desaguadero.

En el III Gabinete Binacional Perú–Bolivia, en setiembre de 2017, se alcanzó el siguiente compromiso, entre otros:

5. Resaltaron los esfuerzos que vienen realizando ambos gobiernos para combatir la problemática de la actividad minera ilegal y/o contaminante en la cuenca del Río Suches e instruyeron iniciar la elaboración de una línea de base y diagnóstico para la cuenca del Río Madre de Dios, con la finalidad de preservar y proteger su medio ambiente.

### *Situación de la región Tacna*

La región Tacna, por su ubicación frente al mar, forma parte de la vertiente del Pacífico, pero además en la zona del altiplano forma parte del Sistema endorreico Titicaca-Desaguadero-Poopó-Salar de Coipasa (TDPS). Su costa es árida y existen a su vez un gran número de cauces o quebradas que permanecen secos durante gran parte del año (ríos estacionales), o en algunos casos por varios años hasta que se da una condición de lluvias inusuales que originan huaycos o aludes.

Asimismo la escasez de agua en las cuencas del río Caplina y del río Uchusuma, en la vertiente del Pacífico, han obligado a buscar el recurso hídrico en las Cuencas altiplánicas del río Maure y del Uchusuma, así como en la parte alta de la Cuenca del río Sama para satisfacer, en parte, las demandas agrícolas y de la población de Tacna. Esta situación de poca disponibilidad de recursos hídricos origina conflictos locales, regionales (con Puno) y binacionales.

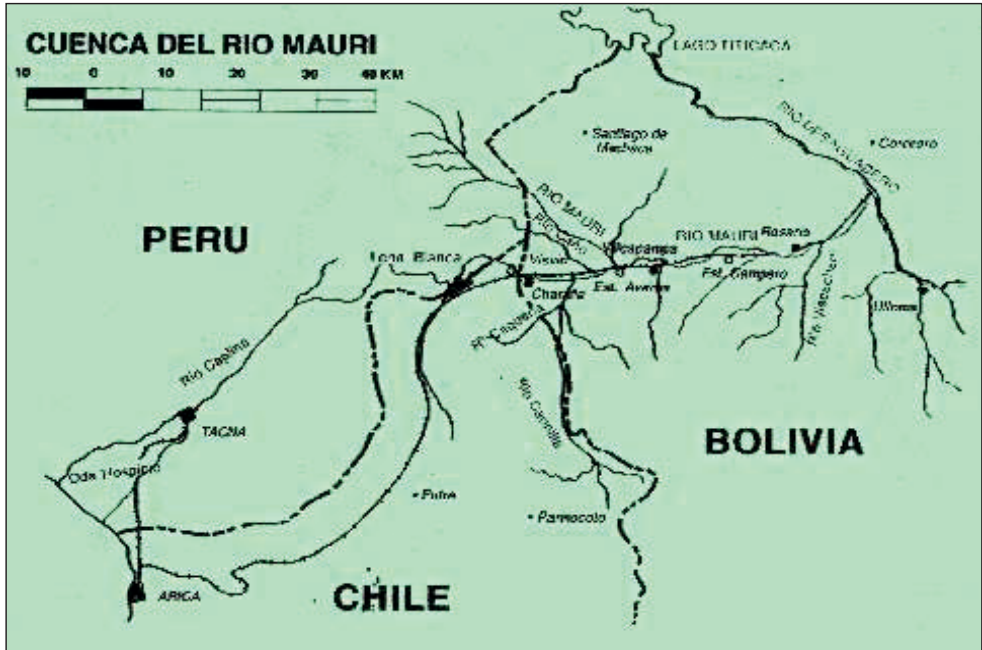
Los principales ríos de la región Tacna son:

- a) Río Locumba: es un río que recorre de este a oeste el norte de la región Tacna. Tiene una longitud de 170 km, con una cuenca que abarca 5.900 km<sup>2</sup> y compromete 2 provincias (Candarave y Jorge Basadre Grohmann). Nace en los deshielos de la cordillera de los Andes y desemboca en el océano Pacífico originando una zona pantanosa llamada Pantanos de Ite.
- b) Río Sama: nace en los deshielos del nevado Barroso en la provincia de Tarata, recibe a sus afluentes Tarucachi, Salado, Chacavira y Ticalaco. En la zona de Chipispaya se encajona hasta ingresar a la provincia de Tacna por el distrito de Inclán, hasta su desembocadura en el mar, en el distrito de Sama.
- c) Río Caplina: sus dimensiones promedio son 100 km de largo y 25 m de ancho; los lados que siguen su sentido longitudinal corresponden a una línea de cumbres descendentes que la separan de las cuencas del río Sama por el Norte y la Quebrada de Escritos por el Sur. Nace en los deshielos del nevado Barroso y no desemboca en el mar, sino que se pierde en el desierto cercano a la ciudad de Tacna.
- d) Río Uchusuma: nace en las lagunas del nevado Condorpico que se represan en Paucarani. Este río originalmente desembocaba en el río Maure y formaba parte del sistema TDPS. En 1867, el río fue aprovechado por la empresa Hughes, construyendo un canal que llevaba 3.000 pies cúbicos por minuto para plantaciones en Tacna. Luego de la guerra del Pacífico el territorio se dividiría, así la naciente del Uchusuma quedaría en poder de Perú, una parte intermedia en poder de Chile, y la cuenca inferior nuevamente en el lado peruano. Este río no desemboca en el mar.
- e) Río Maure: es un río binacional que nace en las aguas de la laguna Vilacota, en la provincia de Candarave. Su cauce es de baja pendiente con gran concentración de bofedales. Recorre paralelo a la cordillera del Barroso hasta su salida de territorio peruano hacia la república de Bolivia. Este río es el principal afluente del río Desaguadero, que finalmente desemboca en el Lago Poopó.



Gráfico N° 6

Cuencas de la región Tacna



Fuente: Cayoja, 1998.

A su vez, la región Tacna cuenta con 3 lagunas de importancia que son Suches, Aricota y Vilacota:

- a) La laguna de Suches se ubica en el extremo norte de la región, antiguamente sus aguas rebalsaban hacia el cauce del río Callazas, afluente de la laguna de Aricota. Un gran periodo de sequías en la región, así como la utilización minero-industrial de la laguna han menguado sus aguas al punto de desconectarla del río Callazas.
- b) La laguna de Aricota está situada en la provincia de Candarave y es importante en la región pues en esta se ubica la central hidroeléctrica de Aricota que abastece de luz eléctrica a las ciudades de Tacna, Moquegua e Ilo. El nivel de la laguna de Aricota, también ha ido descendiendo en las últimas décadas debido al debilitamiento de sus afluentes (río Callazas y río Salado).
- c) La laguna de Vilacota se ubica en la naciente del río Maure (meseta del Collao), y actualmente es una zona protegida dentro de la región.

### *Los problemas hídricos en el norte de Chile*

Para el sur de Sudamérica en los próximos 40 años se estima una disminución del 10% al 30% de las lluvias de verano y un probable aumento en la extensión de las áreas afectadas por la sequía.

Las fuentes de agua en el norte de Chile son sumamente escasas y en la zona se ubican las más importantes áreas de explotación de cobre que requieren de agua para su operación. En efecto, la industria minera chilena requiere de una cantidad muy importante de agua para el proceso de flotación (separación de los minerales más pesados que el cobre) y las proyecciones de crecimiento de esa minería exigirían un incremento del orden del 45% del consumo de agua. La alternativa, es utilizar el agua de mar mediante su desalinización o, la utilización directa del agua de mar. De lograrse esto, igual requerirá energía adicional, tanto para las plantas de desalinización del agua salada como para bombear ésta a las alturas donde se ubican los yacimientos de minerales.

La fuente de recursos hídricos para el norte chileno está potencialmente en Bolivia. En el pasado, Chile ha derivado aguas bolivianas hacia sus costas. El primer caso fue el del río Lauca en 1962, cuando ejecutó obras unilateralmente para derivar esas aguas hacia el valle de Azapa, Arica. De otro lado, el tema de las aguas del Silala ha llevado últimamente al Gobierno chileno a presentar una demanda contra Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia, problema que se remonta al año 1884; este es un recurso que emplea la minera CODELCO en Chile.

## **6.2. Intereses del Perú**

- a) Aprovechar racionalmente las aguas del sistema del Lago Titicaca en cumplimiento de los acuerdos bilaterales sobre el uso equitativo por las Partes (que no significa usar por partes iguales dicho recurso, ya que el Perú aporta el 97,4% y Bolivia el 2,6% de las aguas que ingresan como escorrentía superficial al lago).
- b) Optimizar racional y adecuadamente la gestión de los cursos de aguas de carácter transfronterizo, nacional e internacional disponibles en la macro región, hacia la costa sur peruana (Arequipa, Moquegua y Tacna).

## **6.3. Propuestas**

- a) Generalizar el riego tecnificado a fin de incorporar la mayor cantidad de tierras cultivables y pastos para la ganadería en el altiplano peruano, a través de represas en las cuencas peruanas.

- b) Desmitificar la posibilidad de uso de las aguas del Sistema del Titicaca para su desvío hacia terceros países en la costa del Pacífico como pretendería Chile, por la escasez del recurso y lo crítico de su balance hídrico en la supervivencia de la flora y fauna en la región altiplánica.
- c) Para incrementar la disponibilidad hídrica hacia la costa desde Puno, se debe hacer uso de las aguas de curso transfronterizo que nacen en territorio peruano y discurren por el río Maure.
- d) En concordancia con la Autoridad Nacional del Agua (ANA), se recomienda continuar fortaleciendo los planes de gestión de recursos hídricos en cuencas transfronterizas y el represamiento y desvío de aguas del sistema hídrico oriental de la región sur, hacia las cuencas de los ríos que desembocan en el Pacífico, particularmente para las regiones de Arequipa, Moquegua y Tacna.

## **7. Situación portuaria**

### **7.1. Estado de la cuestión**

Aproximadamente dos tercios del comercio internacional se efectúa por vía marítima y esto por la gran escala de mercancías que se movilizan a costos relativamente económicos en comparación con otros medios de transporte. El comercio nacional e internacional, entonces, es una actividad que depende directamente de los puertos pues estos actúan como centros claves del intercambio con los otros nodos de la cadena logística del transporte.

En las últimas décadas, el transporte marítimo —“que es la espina dorsal de la globalización y es un componente fundamental de las redes de transporte transfronterizo que apoyan a las cadenas de suministro y hacen posible el comercio internacional” (UNCTAD, 2016, p.5)— ha experimentado significativos cambios con procesos de concentración, alianzas y fusiones entre empresas navieras, orientándose a la construcción de naves de mayor calado y capacidad de transporte de contenedores y el consecuente aumento del tráfico portuario de trasbordo de mercancías<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Los precios en aumento de la energía y las materias primas, y los nuevos descubrimientos de recursos, han contribuido a fomentar el incremento de las exportaciones de combustibles minerales y productos químicos de los países de Asia, América Latina y África ricos en recursos. Además, muchos países en desarrollo aplicaron políticas de crecimiento económico basadas en las exportaciones, con lo cual incrementaron efectivamente la proporción relativa de la exportación de sus bienes manufacturados a lo largo de los años.

En este contexto, los puertos se han ido convirtiendo en infraestructuras de primer nivel y vienen generando un valor añadido al territorio nacional por el impacto económico directo e indirecto en sus zonas de influencia. Por ello, se les busca dotarlos de infraestructura de calidad y servicios modernos con capacidad para movilizar la carga de manera ágil y operar eficiente y eficazmente en un entorno regional en permanente competencia.

Así, en esta parte del Pacífico se ha creado una gran expectativa para contar con puertos que concentren la carga nacional, así como la carga de países vecinos, los llamados “puertos pivotes” o “puertos *hub*”, estableciendo cada quien sus respectivas estrategias para alcanzar estos objetivos. Ya en 1999 algunos especialistas señalaban respecto de la competencia portuaria en el Pacífico lo siguiente: “Chile y Perú están compitiendo por establecer en sus costas mega puertos que, interconectados a corredores bioceánicos, se transformen en la puerta de la región para el Asia” (Hoffmann, 2000).

Esta competencia estratégica busca brindar, en el marco de las políticas propias de cada país, cómo incrementar la capacidad de concentrar la carga de diferentes procedencias y destinos. Así podemos observar en el siguiente cuadro cuál era la capacidad de los principales puertos del Pacífico al año 2014 y, en el gráfico N° 7 cuál fue el puesto que tuvieron al 2017 según la evaluación que realiza el CEPAL (CEPAL, 2018).

Cuadro N° 1  
Capacidad portuaria subregional  
Competitividad portuaria 2014

Puerto	Amarraderos	TON (M)	TEU (MILES)
Callao (6/7/9/6/6)	18	31,831	↑ 1.992,473 (7%)
Guayaquil (7/8/11/8/9)	4	16,298	↑ 1.621,381 (7%)
San Antonio (10/12/14/9/12)	8	16,176	↑ 1.196,844 (11.9%)
Valparaíso (12/11/15/14/16)	8	11,080	↓ 1.093,626 (9%)
Buenaventura (17/24/16/17/18)	11	15,246	↑ 855,404 (1%)
San Vicente (25/26/24/25/30)	4	5,776	↑ 475,164 (5%)
Iquique (37/35/35/38/42)	4		↓ 240,823 (2%)
Arica (42)	5 (1 PE)		↑ 216,392 (6%)

Fuente: Doig, 2016, p.86.

Gráfico N° 7  
 Ranking Portuario 2017



Fuente: CEPAL, 2018.

A inicios de la actual década ya se vislumbraba que el puerto de El Callao era el que más expectativas tenía de convertirse en puerto pivote por su ubicación estratégica en Sudamérica lo que lo hace especialmente atractivo como potencial de salida del comercio entre América Latina y Asia. En Chile, consideraban que

el puerto a convertirse en pivote era Mejillones, al norte de Antofagasta, ofreciendo salida a la producción del Gran Chaco hacia la Cuenca del Asia-Pacífico.

Pero también, y a otra escala, se da competencia entre otros puertos como Matarani e Ilo en Perú y Arica e Iquique en Chile, los que asumen la expectativa de atraer el tráfico de transbordo o tránsito de las mercancías que implicaría la ejecución de las vías de interconexión e integración del sur peruano, norte chileno, los territorios de Bolivia y los estados limítrofes de Brasil dentro de la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), que busca solucionar el problema de la salida de la producción interna del subcontinente y abrir nuevas posibilidades para el desarrollo económico de esas regiones. Nos referimos específicamente a un espacio geográfico que incorpora los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú, las Regiones XV, I (Arica y Parinacota y Tarapacá, respectivamente) y la Provincia Loa de la II Región Antofagasta de Chile; los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca y Santa Cruz de Bolivia, la República de Paraguay y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, San Pablo y Paraná.

Gráfico N° 8  
Ejes IIRSA



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, s/f.

Respecto de Bolivia, a través de los puertos del Atlántico (Buenos Aires, Rosario y Santos), se embarca el 33% de las exportaciones bolivianas; por los puertos del Pacífico se exporta el 67% de la carga. El 10% de las exportaciones totales de Bolivia se realiza por un puerto peruano (Matarani), mientras que el 57% se da a través de puertos chilenos. Bolivia usa tres puertos de Chile para exportar minerales y carga general: Iquique para importaciones, Antofagasta para exportar minerales, y Arica que es de mayor gravitación y el más importante. El 80% de la importación boliviana se mueve por puertos chilenos, mientras que el 61% de las exportaciones salen por la misma ruta (El Deber de Bolivia, 25 de marzo de 2013).

El centro portuario de Arica —tanto a nivel estatal como de su concesionario Terminal Puerto de Arica— vienen efectuando inversiones para incrementar la eficiencia y movimiento de cargas del comercio exterior de Bolivia.

Cuadro N° 2  
Iniciativas/Proyectos 2017-2020

Nº	INICIATIVAS/PROYECTOS	DESCRIPCIÓN
1	Construcción de la Zona de Extensión de Actividades Portuarias (ZEAP)	Etapa II: Proyecto para el desarrollo de un área de respaldo del almacenamiento de carga boliviana de una extensión de 21,4 hectáreas ubicada a 11 km del puerto, lo que permitirá aumentar la capacidad de carga del puerto, atender el flujo de camiones, por un lado, con carga exportación boliviana (Etapa I en Operación) y por otro los camiones vacíos a la espera de carga importación boliviana (Etapa III Ampliación de Antepuerto: en gestión Modelo de Negocios)
2	Mejoramiento Acceso Puerto Arica	Proyecto que busca reacondicionar el acceso al Puerto de Arica, mejorando el funcionamiento peatonal y vehicular, así como también, el ingreso de turismo de cruceros e intercambio comercial con pescadores
3	Implementación de Port Community Systems	Proyecto para el desarrollo de un sistema informático del tipo PCS, para entregar a los usuarios y clientes información en tiempo real respecto del estatus y condición de la carga lo largo de la cadena logística, incorporando información de procesos intra-portuarios, de trazabilidad y de medición de indicadores de calidad
4	Gestión de Relaciones Interinstitucionales	La gestión de relaciones inter institucionales es un plan de participación permanente y activa, a través de comités y consejos con el objeto de articular propuestas y acciones conjuntas que fomenten el desarrollo del área de influencia directa e indirecta del puerto y de otros temas regionales relevantes (Consejo Ciudad-PUerto, Comité Portuario de Servicio Públicos, Mesa de Cruceros, entre otros)

Nº	INICIATIVAS/PROYECTOS	DESCRIPCIÓN
5	Plan de Fidelización de Clientes	El plan de fidelización de clientes es una estrategia de relacionamiento que tiene por objeto acercar EPA a los clientes del puerto, permitiendo el intercambio de expectativas económicas y operacionales respecto del funcionamiento del Puerto de Arica
6	Programa “Conozca su Puerto”	Programa anual de visitas guiadas a las dependencias del Puerto de Arica
7	Gestión de Convenios	La gestión de convenios tiene por objeto facilitar el desarrollo de actividades con instituciones públicas y privadas para potenciar el aporte regional de EPA, así como también busca mitigar los impactos negativos de la operación portuaria
8	Creación de una Política y Programa de Prácticas Profesionales	Programa mediante el cual se entrega un espacio de relación y desarrollo de futuros técnicos y profesionales en materias de ámbito portuario, operacional y administrativo, bajo la supervisión de un profesional de EPA. Actualmente, las prácticas profesionales en EPA no se enmarcan en una política ni procedimiento centralizado, por lo que el trabajo en sostenibilidad realizado el segundo semestre de 2016 se tomó como una oportunidad para proponer y desarrollar una política que permita formalizar el proceso por el cual los estudiantes universitarios desarrollan sus prácticas profesionales
9	Programa Pasantías Profesionales	Programa mediante el cual se entrega un espacio de relación y desarrollo de futuros técnicos y profesionales en materias de ámbito portuario, operacional y administrativo, bajo la supervisión de un profesional de EPA.
10	Plan de Mejoramiento del Clima Laboral	Proyecto de Evaluación del Plan de Acción del Clima Laboral definido el 2016 de la Empresa Portuaria Arica
11	Implementación de un Sistema de Gestión Integrado	Implementación de un sistema de gestión integrado basado en las normas ISO 9001:2015 e ISO 14001-2015, que permita aumentar la satisfacción de los clientes, estandarizar los procesos, como también proteger el área de influencia de la operación portuaria, haciéndose de cargo de los impactos que genera la actividad portuaria.
12	Plan de Vinculación con el Medio	Establecer un plan la Vinculación con el Medio, el cual se entiende como el conjunto de actividades que se establecen con las organizaciones de la sociedad civil y sus diferentes actores, desde los ámbitos de la sostenibilidad y valor compartido, orientadas a lograr la sistematización y retroalimentación del impacto de quehacer portuario sobre dichas organizaciones.

Fuente: Empresa Portuaria Arica, 2017, pp.30-31.



Las autoridades de los puertos de Arica e Iquique aseguran que sus complejos cuentan con servicios de altos estándares que los convierten en alternativas competitivas para el flujo de carga de Bolivia. Según Iván Silva, Gerente General de la Empresa Portuaria de Arica:

Hoy el Puerto de Arica y su cadena logística es una de las mejores a nivel sudamericano, posee un servicio eficiente y de calidad, un Antepuerto para camiones y zonas de respaldo adicionales al puerto, para acopio y almacenamiento de carga, se cuenta con la ruta más corta hacia las principales ciudades de Bolivia, se poseen condiciones especiales para la carga en tránsito de Bolivia, como almacenamiento liberado por un año para las importaciones y 60 días para las exportaciones, tarifas preferenciales, servicios libres de impuestos, etc. (Portal Portuario, 28 de marzo 2016)

Por su parte, Alfredo Leiton, gerente general de la empresa portuaria de Iquique sostiene:

El Puerto de Iquique tiene hoy las condiciones para ser una buena alternativa para la carga boliviana. Hace algunos años el Gobierno de Chile emitió un decreto para habilitar Iquique como puerto de libre tránsito para Bolivia, y a la vez, se ha invertido en la conectividad vial:

La ruta Iquique-Colchane está completamente terminada, sin embargo, quedan por pavimentar algunos tramos de la ruta Pisiga-Oruro. De todas formas, la carga boliviana ha aumentado más de un 100% en los últimos 10 años, dando cuenta del impacto de los avances, relevando la necesidad de operar el decreto y completar la ruta. (Portal Portuario, 28 de marzo 2016)

En lo que toca al Perú, como ya se explicó en el presente informe, existe un proyecto de desarrollo ferroviario que pretende unir a Brasil, Bolivia y Perú, el denominado Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC). Algunos estiman que este corredor ferroviario permitiría también movilizar carga proveniente de Paraguay y Uruguay, con lo que se superarían los 40 millones de toneladas al año y exigiría la mejora de la infraestructura de la actual oferta portuaria y/o la inversión para construir nuevos puertos para absorber toda la cantidad de carga disponible. A ello habría que añadir la carga boliviana, cuyos montos ya fueron indicados con anterioridad. Este proyecto busca además una salida a través de tres puertos posibles:

#### *Puerto Miguel Grau*

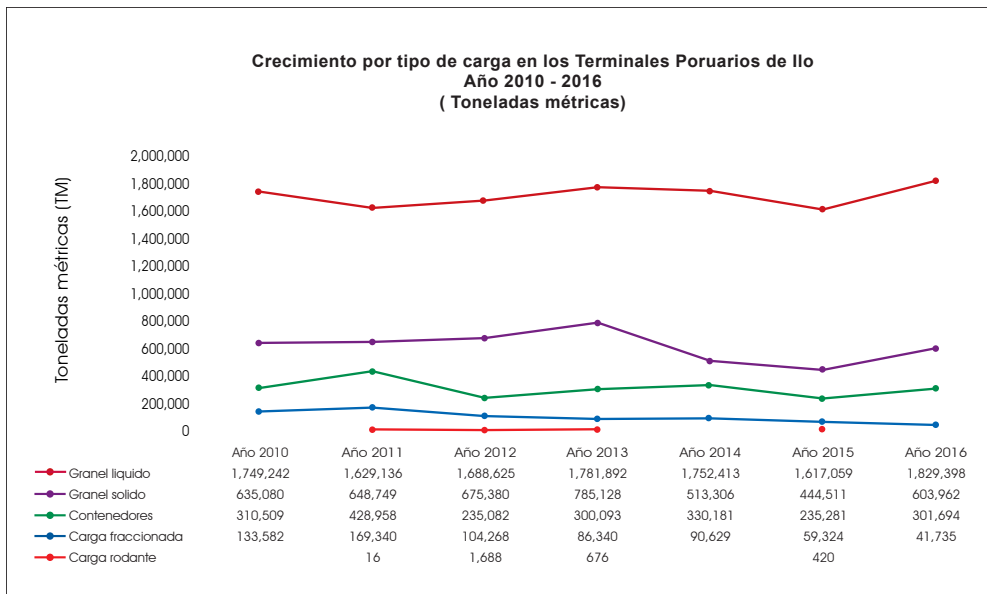
Es un proyecto portuario de fecha 14 de julio de 2006, con base en la Ley N° 28865 que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la cons-

trucción del puerto Almirante Miguel Grau y el ferrocarril en el departamento de Tacna. Se han efectuado algunos estudios técnicos para poder iniciar el proyecto, buscando financiamiento de empresas chinas.

*Puerto de Ilo*

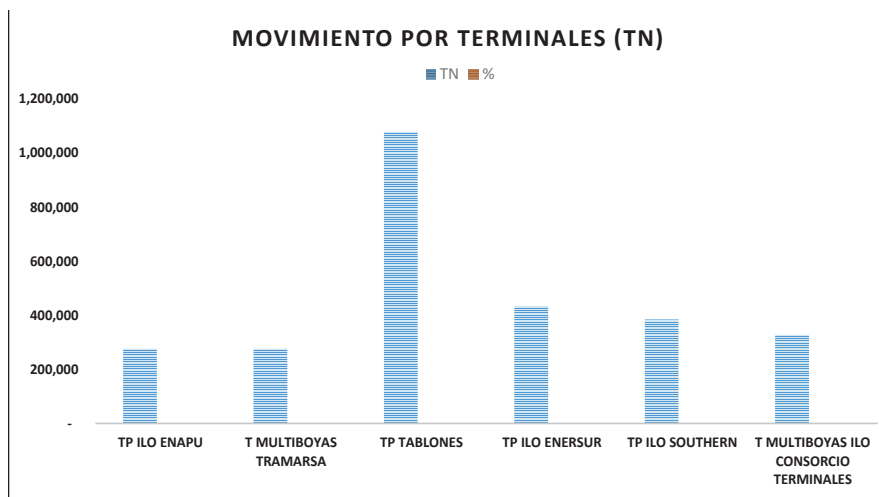
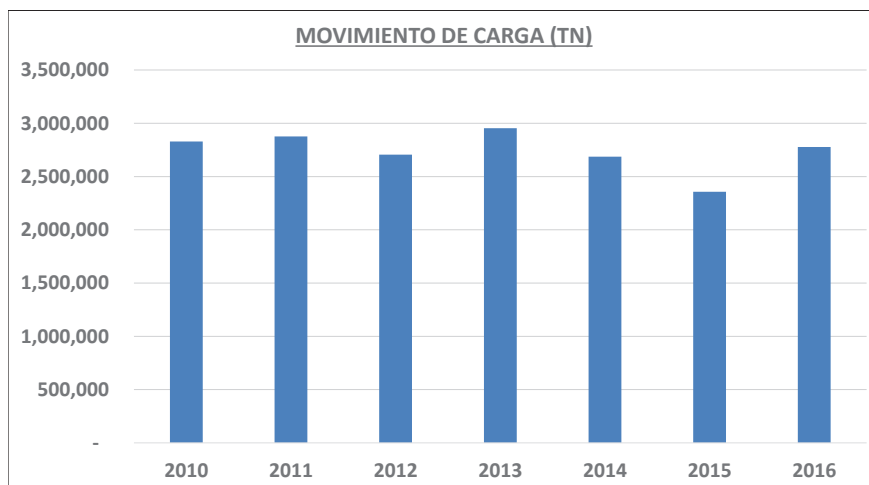
El complejo de ENAPU-Ilo, construido en 1970, sobre una superficie de 81.445m<sup>2</sup>, no ha logrado consolidarse para la transferencia de carga internacional. En el puerto de Ilo no se observa un incremento de volumen de mercadería, manteniéndose en alrededor de los 2.5 millones de TM; y, en lo que se refiere a la carga en tránsito boliviana, esta tiene una participación marginal de 9,9% de la transferencia total de carga de Ilo. Básicamente se refiere a la exportación de aceites y alcohol.

Gráfico N° 9  
Carga por Puerto de Ilo



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Gráfico N° 10  
Carga por Puerto de Ilo



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

El puerto de Ilo de la Empresa Nacional de Puertos (Enapu-Ilo) tiene una capacidad operativa de un millón de toneladas al año de las cuales solamente se utilizan 450.000; sin embargo, Ilo cuenta con una serie de ventajas que le permitirían fortalecerse y dinamizarse portuariamente, por contar con Zonas Especiales de Desarrollo y vías de interconexión que lo une con Tacna, con Arequipa y Lima; además de las interconexiones viales hacia Bolivia y el Brasil. En este sentido, hay intereses privados en llevar a cabo iniciativas autofinanciadas para crear instalaciones portuarias en la zona de playa Gentilar y en Tres Hermanas en Moquegua, donde se han llevado a cabo estudios.

En 2016 Bolivia tenía intenciones de participar de la administración de una concesión portuaria en el puerto peruano de Ilo, esto complementando la agenda binacional en el marco de las Convenciones de Ilo. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú y la agencia PROINVERSIÓN se habían planteado una iniciativa privada que proponía realizar el diseño, construcción, operación, mantenimiento y explotación del Terminal Portuario de Ilo, para consolidarlo como un terminal multipropósito acorde a estándares internacionales para brindar servicios eficientes, competitivos y seguros en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Para ello, la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia convocó a diversas empresas para participar del proceso de licitación de la habilitación y modernización de un terminal que requeriría más de mil millones de dólares y que de concretarse imprimiría una nueva competencia a los puertos del norte de Chile.

Si bien la propuesta de concesión del puerto de Ilo ha quedado en suspenso, se mantiene el interés en ese proceso por parte de Bolivia, no obstante que actores vinculados al comercio exterior boliviano coinciden en señalar que el puerto de Ilo no constituye actualmente un factor de competencia frente a los puertos chilenos de Arica e Iquique debido a la falta de infraestructura. Se sostiene que: “Ilo todavía no compete con los puertos chilenos de Arica e Iquique, necesita de la logística necesaria y mucha inversión para lograr una competencia de una buena inversión; todavía no puede reemplazar a los puertos de Chile porque carece de las condiciones necesarias” (La Razón, 10 septiembre 2017).

El gerente general del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez, expresó recientemente que es “prácticamente imposible pensar que en el futuro se pueda trasladar todo el comercio de exportación e importación boliviano de los puertos chilenos a los puertos peruanos” (El Deber de Bolivia, 25 de marzo de 2013). Para ello señala que la variable geográfica es determinante para que los minerales extraídos en Potosí y Oruro por la menor distancia y la logística ya existente sigan utilizando los puertos de Antofagasta y Arica. Otras variables a tener en cuenta para atraer el comercio boliviano a puertos peruanos son la frecuencia naviera, los volúmenes de carga y la especialidad de los puertos.

Se requiere por ello evaluar las posibilidades de ampliar el muelle de Enapu-ILO, instalar grúas pórticos, así como ampliar el muelle de minerales, que es operado por Southern, con un dique de abrigo del puerto y ampliación de terminales de atraque para cargas petroquímicas asociadas a la futura instalación del Polo Petroquímico del Sur, lo que daría un enorme empuje estratégico, económico y social de desarrollo al sur peruano, afirmándolo como una zona especial de desarrollo que podría complementarse otorgando beneficios aduaneros.

Mientras que el Perú ha suspendido su proyección de inversión en concesiones para potenciar el puerto de Ilo y buscar atraer el comercio exterior de Bolivia, Brasil y Paraguay, el Gobierno de Chile, se muestra agresivo en inversiones en el puerto de Arica, como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3  
Plan de desarrollo del puerto de Arica

PROYECTO	OBJETIVO	2017	2018	2019	2020
AMPLIACIÓN DEL PUERTO	Ampliar en 6 ha el actual parqueadero de camiones, aumentando capacidad de calzos a 340 unidades		Ejecución		
CONSTRUCCIÓN TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS Y SALA DE MULTIUSO	Habilitar espacios de salida e ingreso para pasajeros de cruceros y salón de conferencias y sala multiuso	Diseño	Ejecución		
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO	Visualizar los desarrollos futuros de obras de infraestructura portuaria	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
SOLUCIÓN OQUE-DADES SECTOR NORTE	Soluciona problemas de hundimiento de pavimentos		Ejecución		
MEJORAMIENTO ACCESO A PUERTO ARICA	Crear 2 pistas de acceso exclusivo al puerto de Arica	Permisos Sectoriales	Negociación con EFE	Ejecución	
SOLICITUD DE CONCESIÓN MARÍTIMA SECTOR NORTE LAS MANCHAS	Reserva de terrenos para el desarrollo y crecimiento futuro del puerto de Arica	Permisos Sectoriales			
IMPLEMENTACIÓN SISTEMA MONITOREO AMBIENTAL PERMANENTE DEL PUERTO DE ARICA	Detectar de manera instantánea y permanente posibles desviaciones en la emisión producidas por las operaciones portuarias		Diseño	Ejecución	

Fuente: Empresa Portuaria Arica, 2017, p.37.

### *Puerto de Matarani*

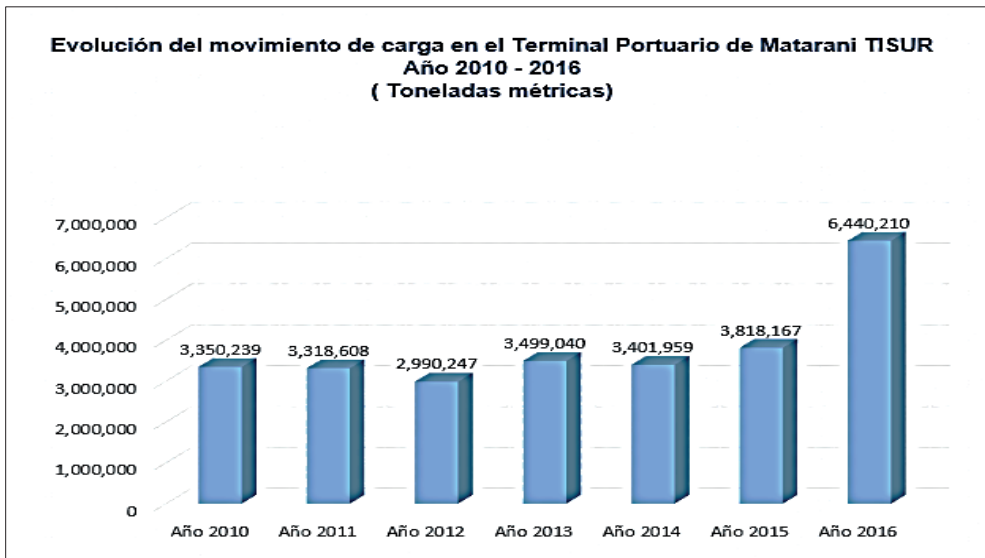
Al norte de Moquegua destaca el puerto de Matarani TISUR en la región Arequipa, que en los últimos años (2010 a 2016) casi duplicó el movimiento de carga

al pasar de tres millones a más de seis millones, con proyección a elevarse por el incremento del sector minero, ya que más del 70% del volumen que maneja este puerto está referido al concentrado de minerales. TISUR ha invertido más de 280 millones de dólares en su ampliación de infraestructura para atender la carga de las Bambas y Cerro Verde entre otros proyectos.

Como advirtiera el director general TISUR, Gabriel Monge, en el XVI Foro Internacional de Puertos 2017, organizado por la Cámara de Comercio de Lima, un problema que afecta al puerto es la conectividad. La carretera Matarani-Arequipa está altamente congestionada pues cada día se dan alrededor de 1.000 viajes de camión, no solo del puerto de Matarani sino también del terminal de líquidos de combustible, no existiendo alternativas a esta vía de acceso (Gálvez Cordova, 20 junio 2017).

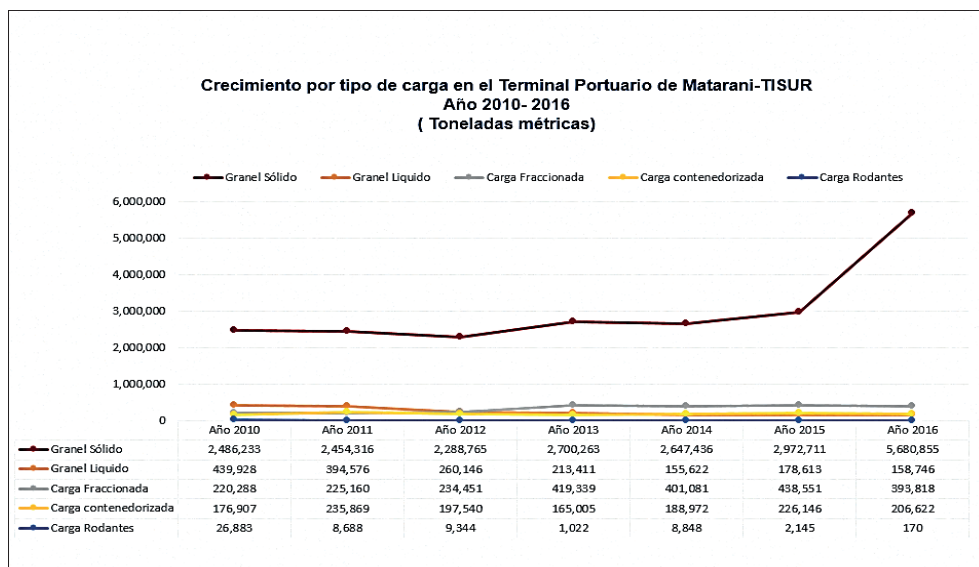
La carga en tránsito boliviana tiene una participación de solo el 3,1% del transferencial total del puerto. Se exporta básicamente harina de soya y frejol de soya, mientras que la importación es principalmente trigo; estas limitaciones se deberían a las restricciones burocráticas que impiden el fácil traslado de esta carga; y principalmente porque que las condiciones terrestres son más favorables para acceder a los puertos chileno, según lo señala el director general de TISUR en el citado Foro.

Gráfico N° 11  
Carga por Puerto de Matarani



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN)

Gráfico N° 12  
Crecimiento por Tipo de Carga TISUR



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN)

## 7.2. Intereses del Perú

Es prioritario que, al más alto nivel y desde una perspectiva geopolítica, se defina cuál será el puerto en el sur del Perú que se debe potenciar, teniendo en consideración los factores de competitividad con los puertos del norte de Chile y las perspectivas de movimiento de mercaderías de/para Bolivia, Brasil y otros países a través del proyecto CFBC, al que se hizo mención en el punto 3 de este informe; todo indicaría que este puerto debería ser Ilo.

## 7.3. Propuestas

- Definir el desarrollo portuario en el sur peruano mediante criterios técnicos y alcances geopolíticos (véase propuesta señalada en el numeral 1.3.a)
- Mejorar la oferta peruana para fortalecer su competitividad, la que debe estar orientada a prestar un servicio coordinado con todo el sistema logístico, teniendo en consideración que en el caso de la modernización del Terminal Portuario de Ilo, este se sustenta en los tráficos futuros que se podrían generar a través de la Carretera Interoceánica IIRSA Sur y la carga boliviana en la ruta Ilo-Desaguadero-La Paz / Tacna-Collpa-La Paz, visionando la red de comunicación e integración con Bolivia y el Brasil, así como en el proyecto del Corredor Central Ferroviario ya indicado.

- c) Evaluar la conveniencia de concesionar el puerto estatal ENAPU-ILO teniendo en cuenta la importancia geoestratégica que podría asumir este puerto con el desarrollo del proyecto CFBC.

## 8. El Asunto Minero

### 8.1. Estado de la cuestión

Cuando a principios de 2014 se analizaba la situación minera y las perspectivas del Perú y de Chile, se concluía: “en el Perú, los proyectos son sólidos y competitivos por el menor costo energético. La brecha de la producción de cobre entre ambos países se estrechará” (Guajardo, 27 de octubre de 2013); esto en un contexto en que se evaluaban cuáles serían las ventajas, desventajas y oportunidades de ambos países en el sector minero.

Se afirmaba, también, que la minería peruana llegaría a ser una de las más competitivas en esta parte del continente, en especial en materia de explotación el cobre, área en donde se ha dado, en las últimas décadas, un crecimiento acelerado y se cuenta con una cartera de concesiones y proyectos con un gran potencial de crecimiento a nivel mundial.

Así, el avance peruano en la producción de cobre ha sido impresionante, según el Ministerio de Energía y Minas del Perú. De acuerdo con el reporte *Mineral Commodity Summaries 2018* del Servicio Geológico de los Estados Unidos (USGS, por sus siglas en inglés) — pese a la caída mundial de la producción de cobre en el 2017— nuestro país registró un crecimiento de 1,7% respecto al 2016, y si lo comparamos con el año 2015, este crecimiento fue de 40,5%.

Este crecimiento se dio fundamentalmente por la operación de dos nuevas minas (Las Bambas y Constancia) y la expansión de otra, Cerro Verde. Se calcula que un mayor impulso vendrá luego con la explotación de la mina Antapaccay y de la ampliación de Antamina. En esta misma línea se tiene a Mina Justa (cerca de San Juan de Marcona) de la empresa MINSUR, que iniciaría su operación en 2020 y de la que se espera logre una producción de 90.000 toneladas por año, aunque en los primeros cinco años podría llegar a casi 150.000 toneladas. Esta mina se suma a la próxima puesta en marcha del proyecto minero Quellaveco de Anglo American, con una inversión cercana a los tres mil millones de dólares y donde se espera producir 225.000 toneladas de cobre anuales, a lo que se sumaría una reactivación de la ampliación de Toromocho (MINEM, 2016).

Vemos entonces que el Perú tiene la ventaja de tener un portafolio de proyectos muy consolidado, y si bien tiene que superar algunos obstáculos, posee con-



diciones interesantes y competitivas, tales como el bajo costo de energía. Las Bambas podrían tener tanto cobre como la mina de cobre Escondida de Chile, la más grande del mundo.

Por su parte, en Chile, el desarrollo minero ha sido muy fuerte en los últimos treinta años y tiene una base consolidada. En este país hay muy pocos conflictos sociales en el sector, porque los proyectos han estado muy aislados, con muy poca intervención de comunidades. Sin embargo, por diversas razones sociológicas, la presión social en Chile ha ido aumentando, por lo tanto, vamos a ver una mayor presión en los proyectos mineros que no existían antes. Si bien Chile sigue siendo el mayor productor de cobre, la extracción ha decaído un 5,6% y de otro lado, la ley promedio de la mina La Escondida bajó a un 0,94% en el segundo trimestre —desde un 1,32% de hace un año— según su accionista mayoritario y operador BHP Billiton (Home, 18 de agosto de 2016). En particular, Codelco debe invertir fuertemente para mantener sus niveles de producción y sobreponerse a un declive de las leyes en el largo plazo.

Otro aspecto que afecta al sector minero de Chile y a la producción de cobre en particular es el serio problema energético en el norte de ese país, que no cuenta con fuentes de petróleo e hidroeléctricas, además de razones de índole ambiental. Sobre lo primero, Chile necesita de fuentes energéticas, fundamentalmente de gas, sea peruano, boliviano, argentino o colombiano, no dispone de ellas y está expuesto a los vaivenes de la importación de los recursos energéticos, lo que incide significativamente en los costos de producción; si los costos de energía no se reducen, la minería será menos competitiva, pero además se afectaría a otras actividades económicas en el norte de ese país. Sobre lo segundo, recientemente, se ha bloqueado políticamente un importante proyecto de inversión minera en materia de explotación de fierro y cobre, aunado a la construcción de un gran terminal de minerales para exportación, basados en la preservación de un área de reserva natural, hábitat de aves y mamíferos.

En síntesis, el Perú se ha beneficiado de menores costos de producción y reservas no explotadas, mientras que la oferta de Chile se ha estancado debido a la caída de las leyes del cobre, a las espinosas relaciones laborales y a los altos costos energéticos (Taj, 8 abril de 2017).

De otro lado, resulta de especial importancia mencionar el reciente hallazgo del yacimiento de 2.5 millones de toneladas de litio en Falchani (Puno), cuya explotación no solo permitirá reducir la dependencia del cobre, sino también diversificar la oferta exportadora peruana (Redacción Gestión, 24 de julio de 2018).

Considerando la creciente demanda para la fabricación de baterías, en los últimos tres años se ha triplicado el precio del carbonato de litio, cotizándose la tonelada en más de 12.500 dólares, lo cual pone en evidencia la importancia de este para la Macro Región Sur.

## **8.2. Intereses del Perú**

Elevar la producción de minerales en la Macro Región sur, especialmente el cobre, para llegar al 2021 a superar los 3 millones de toneladas, lo que significará un 30% más de lo que el Perú actualmente produce (Redacción Gestión, 6 de agosto de 2017), consolidándose como el segundo productor de cobre a nivel mundial, con una participación en el mercado de 12,8%, así como la producción de litio, dado que los ingresos que resulten de este incremento contribuirán al desarrollo económico y social de la región sur.

## **8.3. Propuestas**

- a) Solucionar los conflictos socio-ambientales que mantienen paralizados importantes proyectos mineros en la región.
- b) Desarrollar estrategias de mitigación y soluciones de eventuales conflictos sociales que puedan surgir a futuro, tales como el Programa de Adelanto Social (PAS) lanzado recientemente por el gobierno.
- c) Impulsar la exploración y explotación de proyectos mineros que incorporen valor agregado de carácter industrial y el aprovisionamiento de servicios locales.

## **9. Reflexiones Finales**

Como se menciona al principio, el propósito de este trabajo ha sido el reflexionar sobre escenarios futuros en la relación trilateral a partir de la realidad social, comercial y portuaria en las zonas fronterizas, así como las estrategias a seguir respecto de estos países, en beneficio de los intereses nacionales del Perú.

No olvidemos que finalmente, el estudio del pasado —siguiendo el pensamiento de Jorge Basadre— tiene un valor fundamental: ayudarnos a entender mejor el presente y el futuro. En ese sentido, debemos buscar una justa y equitativa integración de esta región trinacional que compartimos con Bolivia y Chile, avanzando hacia una sana competencia económica y comercial que beneficie a todos los pobladores en función a sus destrezas y competencias que la naturaleza les ofrece para alcanzar el bien común actuando de buena fe.

En el siglo XIX, el puerto de Arica era vital para Tacna y el comercio boliviano, pero debido al desarrollo de diversas redes de vías de comunicación terrestres, el aumento de la capacidad de carga de vehículos pesados y la posibilidad de nuevas instalaciones ferroviarias intercontinentales, se ha experimentado un cambio sustantivo en las potenciales facilidades logísticas regionales que acortan tiempos, distancias y viabilidad logística, abarcando mayores áreas de integración multirregional, lo cual convierte al puerto de Ilo y/o costas aledañas de nuestro litoral, a través de adecuadas y modernas instalaciones portuarias, en una real y efectiva competencia al puerto de Arica para la región sur del Perú y oeste boliviano.

Los nuevos tiempos de libertad social y económica nos orientan a desarrollar una sana competencia para asegurar el bienestar y progreso de la región trinacional, poniendo a disposición de Bolivia, principalmente, las mayores facilidades que alivien su condición geográfica mediterránea, a través de diversos y competitivos corredores logísticos sin perjuicio de la soberanía de los involucrados.

El Perú debería mantener firmeza en sus compromisos, superando las adversidades del pasado y aprovechar las facilidades que nos ofrece la naturaleza para llevar adelante una sana competencia portuaria, mediante el fortalecimiento de sus vías de comunicación terrestre que nos vinculen estrechamente con Bolivia y el resto de países que mantienen intereses con la cuenca del Pacífico, para brindarles una efectiva opción integral a través de nuestras costas.

## Referencias bibliográficas

Avalos, M. (12 de enero de 2016). Macro Región Sur: inversiones que prometen. *Revista Mercados/Regiones*. Recuperado de <http://mercadosyregiones.com/2016/01/macro-region-sur-inversiones-que-prometen/>

Bákula, J.M. (2002). *Perú: Entre la realidad y la utopía. 180 años de Política Exterior*. Lima: Fundación Academia Diplomática del Perú, tomo II.

CAN – Comunidad Andina. (19 de diciembre de 2002). *Decisión No. 536 Marco General para la Interconexión subregional de sistemas eléctricos e intercambio intracomunitario de electricidad*. Recuperado de [intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC536.doc](http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC536.doc)

Cayoja, H. (1998). *El Expansionismo de Chile en el Cono Sur*. La Paz: Proinsa.

CEPAL (2018). *Infografía. Ranking de puertos. Los Tops 20 en América Latina y el Caribe 2017*. Recuperado de [https://www.cepal.org/sites/default/files/infographic/files/ranking\\_puertos-2017\\_espanol.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/infographic/files/ranking_puertos-2017_espanol.pdf)

Chavarría, C., Casquero, C., Martínez, D. (2012). Contrabando: importancia en la región trinacional frente a la estructura espacial. *Espacio y Desarrollo*, 24, 75-82.

Correo Redacción. (14 de setiembre de 2016). Pedro Pablo Kuczynski admite dudas por la viabilidad del Tren Interoceánico Brasil-Perú. *Diario Correo*. Recuperado de <http://diariocorreo.pe/politica/pedro-pablo-kuczynski-admite-dudas-por-la-viabilidad-del-tren-interoceanico-brasil-peru-video-698152/>

De La Puente Radbill, J. (1997). *Cuadernos de trabajo de un embajador. Aportes para la historia del servicio diplomático del Perú y las relaciones internacionales (1945-1997)*. Lima: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Dejaux, C. y Iltis, A. (1991). *El lago Titicaca. Síntesis del conocimiento limnológico actual*. La Paz: ORSTOM y HISBOL.

Doig, J.J. (2016). *Realidad marítima. Comercio y transporte marítimo*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval. Recuperado de <http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/118/1/pp.%201-100.pdf>

El Deber de Bolivia. (25 de marzo de 2013). *Bolivia continuará usando puertos chilenos para exportación*. Recuperado de <https://www.todologistica.com/>

[index.php/chile/2337-bolivia-continuara-usando-puertos-chilenos-para-exportacion](http://index.php/chile/2337-bolivia-continuara-usando-puertos-chilenos-para-exportacion)

Empresa Portuaria Arica. (2017). *Plan Estratégico 2017-2020*. Recuperado de [http://puertoarica.cl/Web/uploads/files/Plan\\_Estrategico\\_EPA\\_2017\\_2020.pdf](http://puertoarica.cl/Web/uploads/files/Plan_Estrategico_EPA_2017_2020.pdf)

Ergueta, E. (2000). Ilo: Diagnóstico y proyecciones. En A. Zelada. (Coord.), *Bolivia. Temas de la agenda internacional*. La Paz: PNUD/Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia.

Fernández Mamani, J. (2016). *Propuesta para el aprovechamiento del agua en la cuenca endorreica del lago Titicaca, sustentado con el replanteo del balance hídrico*. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/341771627/Aprovechamiento-del-agua-en-la-cuenca-Titicaca-pdf>

Gálvez Cordova, V. (20 de junio de 2017). Matarani: el puerto moverá 7,3 millones de carga este año. *Diario El Comercio*. Recuperado de <https://elcomercio.pe/economia/peru/matarani-puerto-movera-7-3-millones-carga-ano-436087>

Gamio, P. (2017). La Regulación de las Energías Renovables. En L. Moreno y V. Hernández. *Derecho de la energía en América Latina*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2017.

Guajardo, J.C. (27 de octubre de 2013). *Crisis Internacional y las Perspectivas de la Economía Peruana*. Conferencia de la Universidad de Ingeniería y Tecnología (UTECH).

Hoffmann, J. (2000). El Potencial de Puertos Pivotes en el Pacífico Sudamericano. *Revista de la CEPAL*, 71, 121-143.

Home, A. (18 de agosto de 2016). Reuters analiza la Producción de Cobre e Perú y Chile. *Diario El Comercio*. Recuperado de <https://elcomercio.pe/economia/negocios/reuters-analiza-produccion-cobre-peru-chile-248845>

La Razón. (10 septiembre 2017). Destacan a los puertos de Arica e Iquique para el comercio de Bolivia. *Mundo Marítimo, Información Marítima de Latinoamérica*. Recuperado <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/destacan-a-los-puertos-de-arica-e-iquique-para-el-comercio-de-bolivia>

La República Redacción. (15 de setiembre de 2018). China calcula que tren bioceánico Perú-Brasil costaría 60 mil millones de dólares. *Diario La República*. Recuperado de <http://larepublica.pe/politica/803174-china-calcula-que-tren-bioceanico-peru-brasil-costaria-60-mil-millones-de-dolares>

Lozada, C. (2016, agosto). *Exposición: Corredor Ferroviario Bioceánico Perú-Bolivia*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Maúrtua De Romaña, O. (1994). Los Convenios de Ilo y la integración peruano-boliviana. *Agenda Internacional*, 1, 15-34.

Ministerio de Agricultura del Perú. (2002). *Evaluación y ordenamiento de los recursos hídricos en las cuencas de los ríos Caplina y Uchusuma*. Estudio hidrológico. Recuperado de [http://www.ana.gob.pe/sites/default/files/normatividad/files/estudio\\_hidrologico\\_caplina\\_uchusuma\\_0\\_0\\_3.pdf](http://www.ana.gob.pe/sites/default/files/normatividad/files/estudio_hidrologico_caplina_uchusuma_0_0_3.pdf)

MINEM – Ministerio de Energía y Minas del Perú (2016). *Proyectos y Catastro Minero*. Lima: MINEM.

Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú. (s/f). *Ferrocarril del Sur y Sur-Oriente*. Lima. Recuperado de [http://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/ferrocarril\\_sur\\_oriente.html](http://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/ferrocarril_sur_oriente.html)

MRE – Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (1992). *Declaración de Ilo de los Gobiernos de Perú y Bolivia*.

MRE – Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2012). *Carpeta Ejecutiva Bolivia*. Lima: Dirección General de América del MRE.

MRE – Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2015). *Declaración de Isla Esteves: Encuentro Presidencial y Primera Reunión del Gabinete Binacional de Ministros Perú-Bolivia*. Recuperado de <http://www.rree.gob.pe/Noticias/Paginas/DC-020-15.aspx>

Novak, F. y Namihas, S. (2014). *Cooperación en Seguridad entre el Perú y sus vecinos. Amenazas no tradicionales*. Lima: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Obando, E. (2014). *Escasez de energía y agua en Chile, sus efectos sobre la política exterior de Chile e implicancias para el Perú*. Lima: IDEPE. Recuperado de <https://www.idepe.org/single-post/2016/06/02/Escasez-de-Energ%C3%ADa-y-Agua-en-Chile-sus-Efectos-sobre-la-Politica-Exterior-Chilena-e-Implicancias-para-el-Per%C3%BA>

Orias, R. (2001). Bolivia y Perú: construyendo un interés compartido. En R. Orias, A. Seone y W. Torres. (Eds.), *Bolivia, país de contactos: Un análisis de la política vecinal contemporánea* (pp.273-309). La Paz: Fundemos / UDAPEX / Hanns-Seidel Stiftung.

Portal Portuario. (28 de marzo 2016). *Arica e Iquique serían una mejor opción frente a posible operador boliviano en Puerto de Ilo*. Recuperado de <https://portalportuario.cl/arica-e-iquique-serian-una-mejor-opcion-frente-a-posible-operador-boliviano-en-puerto-de-ilo/>

PRODUCE - Ministerio de la Producción de Perú. (15 de agosto de 2012). *Oficio N° 0675-2012-PRODUCE/DM*. Lima.

Redacción Gestión. (21 de mayo de 2013). SUNAT: El contrabando que ingresa anualmente al Perú supera los US\$ 530 millones. *Diario Gestión*. Recuperado de <http://gestion.pe/economia/sunat-calcula-us-530-millones-costo-contrabando-que-ingresa-anualmente-peru-2066618>

Redacción Gestión. (20 de julio de 2015). Perú puede convertirse en el hub de producción de energía en la región. *Diario Gestión*. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/peru-convertirse-hub-produccion-energia-region-95196>

Redacción Gestión. (6 de agosto de 2017). Perú se alista a reducir distancia en producción de cobre con Chile al 2021. *Diario Gestión*. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/peru-alista-reducir-distancia-produccion-cobre-chile-2021-141045>

Redacción Gestión. (24 de julio de 2018). Yacimiento de litio en Perú permitirá reducir la dependencia del cobre. *Diario Gestión*. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/mercados/yacimiento-litio-peru-permitira-reducir-dependencia-cobre-239419>

Romo, V. (27 de noviembre de 2011). El contrabando avanza impune en Puno. *Diario El Comercio*. Recuperado de <http://elcomercio.pe/peru/lima/contrabando-avanza-impune-puno-noticia-1340099>

RPP Redacción. (26 de setiembre de 2018). El ABC del tren bioceánico que unirá Perú, Bolivia y Brasil. *RPP Noticias*. Recuperado de <https://rpp.pe/economia/economia/el-abc-del-tren-bioceanico-que-unira-peru-bolivia-y-brasil-noticia-1152442>

Saldías, R. (3 de noviembre de 2015). *El comercio ilícito y su impacto en el Perú*. Presentación. Lima.

Sánchez Aragonés, L. (s/f). *Autoridad Binacional Autónoma del Sistema Hídrico del Lago Titicaca, Río Desaguadero, Lago Poopo y Salar de Copainsa*. Recuperado de [http://www.ana.gob.pe/sites/default/files/normatividad/files/6-la\\_gobernabilidad\\_del\\_agua\\_en\\_el\\_sistema\\_hidrico\\_tdps\\_dr\\_luis\\_sanchez\\_0\\_2.pdf](http://www.ana.gob.pe/sites/default/files/normatividad/files/6-la_gobernabilidad_del_agua_en_el_sistema_hidrico_tdps_dr_luis_sanchez_0_2.pdf)

SIN - Sociedad Nacional de Industrias. (2004). *El contrabando en el Perú: Una aproximación cuantitativa al 2003*. Lima: SNI.

Taj, M. (8 abril de 2017). Perú eclipsa a vecino Chile en búsqueda de futuros suministros de cobre. *Reuters*. Recuperado de <https://lta.reuters.com/article/topNews/idLTAKBN17A0CV-OUHLT>

UNCTAD – Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2016). *Informe del transporte marítimo 2016*. Recuperado de [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016_es.pdf)



