
INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

Complementación económica y cooperación
fronteriza peruano-brasileña

Julio Díaz Palacios

EL TEMA DE LA CARRETERA transoceánica es uno de los más recurrentes en el diálogo de quienes están interesados en la integración de América Latina, pero particularmente en la integración del Perú con Brasil, como expresión de una política exterior más creativa y eficaz. Esto es más evidente en la macroregión sur-peruana, especialmente en el Sur Andino selvático, andino y costeño.

Sin embargo, es necesario ordenar y clarificar ideas y propuestas con la finalidad de contribuir a que se tomen las decisiones más convenientes para nuestros dos países. A esta exigencia responden las precisiones siguientes:

1. La asociación bilateral del Perú y Brasil, en el nuevo contexto mundial y regional, no sólo es una posibilidad sino una muy urgente necesidad. Definitivamente, esta opción, para bien de nuestros países, debe dejar de ser la vieja promesa de siempre, de la que desde décadas atrás se viene hablando, y convertirse en la realidad en un proceso muy dinámico, destinado a beneficiar a nuestros pueblos a través de un mayor impulso del desarrollo.

JULIO DÍAZ PALACIOS

2. Afirmamos que es una urgente necesidad no sólo en función del beneficio binacional a alcanzarse mediante el intercambio económico, comercial, científico-tecnológico, cultural, etc., sino porque una asociación tal es absolutamente indispensable para que nuestras economías ganen un espacio significativo en el marco de la tendencia hacia la globalización y regionalización económica, impuesta por la predominante economía de mercado.

Recordemos que esta tendencia se expresa en el continente americano en fenómenos concretos como el Pacto Andino, MERCOSUR y la más reciente creación del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México (NAFTA), los que necesariamente deben ser considerados por nuestros países para enfrentar el futuro.

La lucidez y eficacia con que Perú y Brasil se articulen con estos procesos permitirán que ambos exporten bienes y servicios y no sólo personas, bajo la forma de mano de obra barata.

3. A la luz de las experiencias que se vienen dando, debemos de tener muy clara la perspectiva de que, en el vertiginoso proceso de globalización y regionalización señalado, la posibilidad de un rol destacado está reservado sólo para aquellos países capaces de aprovechar al máximo sus ventajas comparativas, sobre la base de la mayor eficiencia, competitividad y productividad. A su vez, esta posibilidad tiene muchísimo que ver con la inteligencia de nuestros gobiernos y respectivas sociedades para concertar sólidas políticas de producción para la exportación, seleccionando con acierto las tecnologías e industrias estratégicas apropiadas.

4. Resulta evidente para todos que dos de las ventajas comparativas que Perú y Brasil tienen respecto de los principales centros productivos y comerciales de la economía mundial, localizados en las costas de la cuenca del Pacífico, son:

- a) Su ubicación geo-política conjunta.
- b) Su gran heterogeneidad de recursos naturales, especialmente amazónicos y andinos.

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

La primera es una ventaja comparativa dinámica, determinante, que depende de las particularidades del momento, que se traducen en la hegemonía económica de los países de la cuenca del Pacífico. No nos olvidemos que el centro económico mundial ha pasado del Atlántico al Pacífico. Recordemos que la cuenca del Pacífico es una región integrada por cerca de 40 países de América, Asia y Oceanía, todos ellos ribereños del Océano Pacífico, con una extensión equivalente a la 1/3 parte de la superficie terrestre total, habitada por cerca de la mitad de la población mundial y responsable de no menos del 48% de la producción mundial.

La importancia económica de esta región está fuera de toda duda. Pero es bueno precisar que tal importancia tiene que ver mucho con el dinamismo de nueve países asiáticos liderados por Japón y que incluye a los cuatro nuevos países industrializados (Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong, Singapur), y los cuatro principales integrantes de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático -ASEAN- (Malasia, Indonesia, Tailandia y Filipinas). Estos países han basado su crecimiento en la exportación de productos manufacturados, colocada principalmente en los mercados de los Estados Unidos y gracias a una tecnología que fue «tomada prestada» de Occidente.

Pero así como el Atlántico dejó de ser el centro de gravedad de la economía mundial, el Pacífico puede también dejar de serlo. De modo que nuestra ubicación geopolítica no es una ventaja eterna, sino, por el contrario, temporal; si no se aprovecha racionalmente hoy y mañana, el resto del tiempo lo pasaremos lamentándonos por la oportunidad perdida.

La segunda es una ventaja comparativa estática, más permanente, cuya importancia es relativa, no determinante. En efecto, la oferta de una buena diversidad de recursos naturales (mineros, pesqueros, agro-industriales, diversidad biológica, etc.) no necesariamente se transforma en mayores niveles de desarrollo de un día para otro. Para que los

JULIO DÍAZ PALACIOS

recursos naturales sirvan al desarrollo hay necesidad de su adecuada relación con otros factores que no son sólo financieros, sino particularmente conocimientos y tecnologías apropiadas y estos tres últimos tienen mucho que ver, precisamente, con las cercanías geográficas o las posibilidades de conexión con los centros hegemónicos de la economía.

La respuesta a la interrogante de cómo aprovechar estas ventajas comparativas tiene que ser dada por nuestros respectivos proyectos nacionales, los que tienen que precisar cómo y bajo qué modalidades debemos asociarnos para alcanzar metas superiores a nivel internacional. En este nivel, las imprecisiones o la carencia de proyectos nacionales se convierten en factor de riesgo.

5. A riesgo de ser reiterativos, hay que afirmar una vez más que el aprovechamiento de las referidas ventajas exige necesariamente la intervención de los estados del Perú y de Brasil, mediante la adecuada planificación concertada del desarrollo entre el Estado y los diferentes agentes económicos.

Se cometería un inmenso error si, aplicando experiencias extremas de neo-liberalismo, nuestros estados se abstienen o renuncian a planificar inteligentemente el empleo de las potencialidades de nuestros países, potencialidades que no tienen carácter infinito. No resulta racional, no resulta responsable creer o confiar en que las reglas del mercado son infalibles, que ellas van a priorizar siempre acertadamente lo que debe ser priorizado en función de los intereses nacionales y bilaterales.

También es bueno tomar en cuenta que no todo puede quedar en manos del Estado. Este ha mostrado con exceso las ineficiencias y negligencias de las que es capaz. Por ello, conforme a tantas experiencias positivas, se requiere una decidida participación de las organizaciones de la sociedad civil.

Pero ni la excesiva intervención del Estado ni el abandono total de sus responsabilidades relacionadas con

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

el desarrollo son los parámetros dentro de los que tenemos que desenvolvemos.

6. Son innumerables las expresiones, de ambos lados de la línea de frontera, a favor de la buena vecindad, la cooperación y la complementariedad del Perú y Brasil en el proceso de desarrollo.

Estas manifestaciones favorables nacen y proceden de diversos niveles: los gobiernos, los parlamentos, los gremios empresariales, las universidades, los municipios, los medios de comunicación, etc. Sin duda, la conciencia asociativa o integracionista está ganando terreno. Esto no sólo es bueno, sino indiscutible. Pero lo que sí es discutible es si estamos avanzando con eficacia y con el ritmo apropiado a las circunstancias que vivimos. Hay mucho por hacer en el acondicionamiento de las fronteras en cuanto a proyectos y medidas de facilitación administrativa, de simplificación y armonización documentaria, de habilitación de equipos para carga y descarga, etc., en el marco del rol de las fronteras en la consolidación de los procesos de integración.

7. Tenemos la impresión, mejor diré, la convicción, la evidencia de que la asociación Perú-Brasil, para enfrentar los grandes objetivos del desarrollo, está caminando muy lentamente.

Un signo de esta realidad, un ejemplo de esta afirmación es el hecho de que en el Sur del país se habla de la posibilidad de salida de Brasil al Pacífico, por el puerto de Ilo, desde hace más de 30 años, pero los pasos que se vienen dando en este sentido son pasos de tortuga, a tientas, no definitivos.

¿A qué se debería esta situación? Creemos que algunos factores comunes a ambos países configuran el contexto de este desfase entre lo que debería hacerse y lo que a duras penas se hace: las situaciones internas de inestabilidad jurídico-política, los procesos de crisis económica, la ausencia de políticas externas coherentes, la ausencia de planificación estratégica o de largo plazo y también la

JULIO DÍAZ PALACIOS

preocupante falta de audacia y creatividad de mecanismos para coordinar o impulsar el proceso de integración.

8. Ciertamente, las relaciones bilaterales para el desarrollo exigen atender las demandas de infraestructura (carreteras, servicios de transporte, comunicaciones, etc.), turismo y otros.

Hoy, la integración física es impensable sin el aprovechamiento de las posibilidades de corredores interoceánicos, que van desde la opción que vincula los puertos de Paita y Belém por el Norte y los puertos de Ilo/Matarani y Santos por el Sur del Perú.

Deben identificarse los aeropuertos más apropiados para el transporte aéreo. El desarrollo de las telecomunicaciones y la informática es de primera prioridad. Los servicios de transporte deben combinar al máximo tan variadas opciones multimodales. La energía eléctrica debe proceder fundamentalmente de la hidroenergía y, en segundo lugar, del aprovechamiento de las reservas de gas y petróleo, cuando la primera opción no sea posible.

El turismo tiene para desarrollarse un extraordinario campo virgen en todas las regiones de nuestros países.

Por razones de racionalidad y eficacia, la asociación peruano-brasileña para el desarrollo de la infraestructura, los transportes, las comunicaciones y el turismo debe darse en torno de ejes de verdadero carácter transamazónico. La evaluación, selección y priorización de estos ejes jamás deben ser fruto de la espontaneidad o de la inercia del proceso evolutivo de nuestros pueblos. Necesariamente tiene que darse la intervención armoniosa del Estado y la sociedad.

9. Al amparo del derecho internacional, así como de experiencias exitosas y del propio sentido común, conceptuamos que el desarrollo de los ejes transamazónicos en las áreas mencionadas debe hacerse con pleno respeto de principios tales como:

- Una nueva visión de la soberanía nacional, basada en las relaciones de interacción e interdependencia entre países.

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

- Unión de esfuerzos y coordinación de acciones.
- Conciliación del desarrollo económico-social con la conservación del medio ambiente.
- Generación de empresas mixtas.
- Creciente participación de la sociedad civil.

Pero todos estos componentes requieren de un marco referencial mayor, cual es la necesidad de lograr la gobernabilidad de nuestros países, en base a la definición de objetivos con horizontes de largo plazo, estrategias coherentes y realistas, transparencia en la adopción y ejecución de las decisiones, participación creciente de la ciudadanía, etc.

10. Si gobiernos, parlamentos, empresarios, sociedades civiles en general, estamos cada vez más convencidos de la diversidad de beneficios que se derivarían de la integración Perú-Brasil, debemos pasar entonces del discurso a la acción.

Lógicamente, no hay que partir de cero. Ya se han dado avances importantes y entre ellos hay que destacar el Tratado de Cooperación Amazónica (1978), el Tratado de Amistad y Cooperación (1979), el Acuerdo de Interconexión Vial (1981), que elige, como punto de encuentro de los sistemas de carreteras de ambos países, a las ciudades de Assis en Brasil e Iñapari en Perú. Los lineamientos generales y las buenas intenciones ya han sido reiteradamente expresados. Ahora hay que darles contenidos concretos y viabilidad, es decir, hay que otorgarles vida.

Esto obliga a que, a diferencia del pasado, la gestión integracionista ahora deba ser más acelerada, eficaz, audaz, creativa, sin perjuicios de tomar y recrear las experiencias positivas en el proceso de relaciones entre países.

En este sentido, debemos de recoger la experiencia peruano-boliviana a partir de 1992, en que se suscribe el Convenio Marco Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz y acuerdos complementarios. Es incuestionable que este convenio configura el punto más avanzado o importante para la política exterior de ambos países, que les ha permitido

JULIO DÍAZ PALACIOS

Cuadro 1
LA INTEROCEÁNICA EN EL TERRITORIO PERUANO

Tramo	Longitud/Kms
Ilo-Torata	124.50
Torata-Puno	233.50
Puno-Juliaca	44.00
Juliaca-Ollachea	264.00
Ollachea-Limacpampa	99.00
Limacpampa-Pte. Inambari	32.00
Pte. Inambari-Puerto Maldonado	185.00
Puerto Maldonado-Iñapari	244.00
Total: 1,226.00	

recuperar el tiempo perdido e imprimirle hoy mayor dinamismo a las relaciones bilaterales, incluyendo mecanismos novedosos como el relativo a las *zonas francas*; el camino trazado es el indicado, aunque por deficiencias administrativas el convenio puede devaluarse.

I. LA RUTA QUE ENLAZARÁ LOS PUERTOS DE ILO Y SANTOS

De las varias alternativas de carretera transoceánica o, mejor dicho, interoceánica en el Sur del Perú, coincidimos con quienes priorizan la opción Ilo-Moquegua-Puno-Juliaca-Azángaro-Macusani-San Gabán-Puerto Maldonado-Iñapari, que comprende una longitud de 1,226 kms. en territorio peruano, y que empalma con la ruta Assis, Río Branco, Porto Velho, Rondonia, Mato Grosso, Cuiabá y puerto de Santos, en territorio brasileño, con una extensión de 4,574 kms.

Esta ruta está casi culminada en la parte brasileña y pendiente de culminación, en diversas etapas, en un 80%, en la parte peruana.

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

Los tramos y longitudes de la carretera en el territorio peruano se muestran en el cuadro N° 1.

Esta ruta haría de la interoceánica una carretera de influencia o impacto en todo el Sur del país, a través de las conexiones viales y la complementariedad portuaria.

En el ámbito macroregional, la carretera se enlazará con las rutas Ilo-Matarani, Ilo-Tacna, Arequipa-Puno, Tacna-La Paz y Puno-La Paz. En el ámbito internacional, la interoceánica Perú-Brasil se conectaría con Chile, Bolivia, Argentina y Paraguay. Estos hechos, más la topografía relativamente favorable y la longitud, son algunas de las ventajas comparativas de esta vía, que actuaría como uno de los ejes para consolidar un «bloque económico» conformado por todos o la mayoría de estos seis (6) países.

El recorrido total de esta alternativa, que viene siendo trabajada por el Proyecto Especial de Carretera Transoceánica de la Región José Carlos Mariátegui, es de 5,800 Kms., entre los puertos de Ilo en el Pacífico y Santos en el Atlántico.

II. LOS BENEFICIOS DE LA CARRETERA

Entre los beneficios que aportaría la carretera interoceánica, destacan los siguientes:

- Reordenar el movimiento económico y las actividades productivas de gran parte del Sur del Perú y de los estados de Acre, Rondonia y Mato Grosso de Brasil, al abaratar los costos de producción y mejorar y ampliar los circuitos comerciales.

- Integrar en el Sur del país la selva, la sierra y la costa en lo político, económico, administrativo y social. Debe mencionarse especialmente la gran posibilidad de los Andes del Sur de comenzar a salir de su secular postración y pobreza a través de las vías de comunicación colateral, obras hidroenergéticas, recuperación de tecnologías pre-hispánicas, nuevos modelos de desarrollo urbano y de ocupación

JULIO DÍAZ PALACIOS

del espacio, aprovechamiento de su diversidad cultural, promoción del ecoturismo, etc.

- Estimular la diversificación de la industrialización, con miras a reducir las importaciones y aumentar las exportaciones.

- Incrementar la producción agropecuaria y forestal, incorporando nuevas tierras a la frontera agrícola.

- Propiciar el aumento y la diversificación del consumo de alimentos en la región.

- Ampliar la oferta turística del Sur del país, al posibilitar el eje turístico lago Titicaca-Reserva Nacional del Manú, como una alternativa complementaria al gran atractivo histórico-arqueológico del Cusco y a la gran oferta turística de Arequipa.

- Construcción de redes de caminos vecinales en beneficio de los pueblos aledaños a la vía principal.

- Fortalecer el flujo industrial y comercial entre los puertos de Santos en el Atlántico y de Ilo y Matarani en el Pacífico.

- Favorecer el proceso de integración y complementariedad socio-económico-cultural del Perú con Brasil y Bolivia. La pronta explotación del gas de Camisea en el Cusco es otro factor favorable al proceso de integración.

- Debe destacarse que la carretera significaría para Brasil una disminución de la ruta de acceso al Pacífico del orden de los 4,600 kms. y una reducción del tiempo de inmovilización de carga con un ahorro de muchos dólares por tonelada métrica. Hoy Brasil realiza su intercambio comercial con la cuenca del Pacífico a través del cabo de Hornos, por el Sur, y el canal de Panamá por el centro del continente americano.

- Por la referida carretera podrán circular camiones pesados hasta con 30 Tm. de carga, posibilitando a los usuarios una economía superior al 60% del costo actual de transporte por tonelada movilizada. Al final del proyecto, estarían circulando camiones con dicha capacidad de carga cada

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

CUADRO 2
PRODUCCIÓN AGRÍCOLA AÑO 1992

Producto	Estado			
	Acre	Rondonia	Mato Grosso	Mato Grosso Do Sul
SOYA	—	—	3.6 mill.tn	1.8 mill.tn
PLATANO	8.7 mill.cab	—	—	—
ARROZ	46.5 mil.tn	199.0 mil.tn	850.7 mil.tn	225.6 mil.tn
YUCA	416.6 mil.tn	553.2 mil.tn	800.4 mil.tn	309.4 mil.tn
MAIZ	61.5 mil.tn	265.6 mil.tn	712.3 mil.tn	855.2 mil.tn
TRIGO	—	—	—	114.3 mil.tn
CAFE	—	137.2 mil.tn	—	—
CACAO	—	20.4 mil.tn	—	—
FREJOL	—	—	—	28.6 mil.tn
ALGODON HERBACEO	—	—	—	85.1 mil.tn
CAÑA DE AZUCAR	—	—	3.6 mill.tn	4.0 mill.tn

Fuente: Información suministrada por la Embajada de Brasil (carta del 24.5.95).

Elaboración nuestra.

siete minutos en cada sentido: llegando a Ilo y saliendo de Ilo.

- Una muestra del potencial de carga susceptible de salir al Pacífico a través del puerto de Ilo se aprecia en los volúmenes de producción agrícola en 1992, por los estados de Acre, Rondonia, Mato Grosso y Mato Grosso Do Sul. Ver cuadro N° 2.

JULIO DÍAZ PALACIOS

III. LA COMPLEMENTARIEDAD ECONÓMICO-COMERCIAL

La carretera no actuaría como simple ruta de paso para la carga de Brasil, sino como un verdadero eje para la complementariedad económico-comercial del Perú y Brasil. Esta gran posibilidad se desprende del análisis de estudios hechos e informaciones generadas sobre el particular.

En efecto, los estudios realizados por la Comisión Mixta de Cooperación Amazónica Brasileño-Peruana y por el Proyecto Especial Carretera Transoceánica de la Región José Carlos Mariátegui establecen que, una vez concluida la carretera y avanzado el programa de integración hacia el año 2005, los beneficios totales generados por el proyecto serán del 64% en cuanto a disminución de costos y tiempo de transporte de carga, especialmente la procedente de Brasil, y un 36% en cuanto al programa de integración.

En cuanto a integración, es bueno destacar que a fines de la década del 80, durante dos años, treinta expertos brasileños y peruanos identificaron todas las potencialidades de la zona de influencia del proyecto, ubicando 204 proyectos viables en minería, además de muchos otros proyectos agroforestales, pesqueros, hidroenergéticos, ecoturísticos, etc.

Los proyectos de incidencia agrícola y ecológica se relacionan con lo siguiente:

- . Aprovechamiento de 53,900 hás. para cultivos anuales y 104,700 hás. para cultivos permanentes en Madre de Dios.

- . Mejoramiento de 10,000 hás. de pastos naturales y establecimiento de 3,700 hás. de pastos cultivados en Puno, lo que potenciaría el desarrollo pecuario.

- . Aprovechamiento y mejora de la explotación forestal en 126,100 hás., destinadas a la actividad maderera.

- . Establecimiento de 3,000 hás. de árboles de caucho, 3,000 hás. de castañas de Brasil y 10,000 hás. de cultivos asociados de caucho, café, castaña, palmito y cacao.

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

. Establecimiento de tres módulos ecoturísticos que permitan captar un promedio de 10,000 turistas por año en la selva de Madre de Dios.

. Aprovechamiento de 96,119 há. para cultivos anuales en Acre.

. Ampliación de la producción de soya y otros granos en zonas brasileñas.

. Instalación de viveros de reforestación de especies con valor comercial (palmito, castaña, caucho, café, cacao).

. Conservación forestal en la selva alta y desarrollo de las reservas nacionales del Titicaca y Salinas-Aguada Blanca, con fines de aprovechamiento turístico. También se considera mejorar la conservación de las reservas del Manú y Tambopata-Candano en el Perú y la reserva de Chico Mendes en Brasil.

. Producción de venenos de ofidios y sueros anti-ofídicos, de gran importancia clínica y científica.

. Manejo de primates para fines de estudio y experimentación biológica.

. Producción de colorantes naturales, como la bixina o norbixina, extraídos del achiote, en Madre de Dios.

. Producción de aceites esenciales de eucalipto y otras especies.

. Producción lechera en el Altiplano.

. Cultivos frutícolas bajo programas especiales de extracción y procesamiento en ambos países, dando prioridad a la palta, la piña, el plátano y el marañón.

. Cultivo y procesamiento de yuca, palma aceitera y otras especies generadoras de subproductos de utilización industrial.

. Producción de alimentos balanceados para animales, en base a proteínas de soya, harina de pescado, pasta de semilla de algodón, residuos de matanza de aves, etc.

Debe considerarse que en el Sur del Perú existe una importante oferta de productos mineros, agrícolas, agro-industriales que están abriéndose camino en los mercados de

JULIO DÍAZ PALACIOS

CUADRO 3
PRODUCTOS EXPORTADOS A BRASIL
A TRAVES DE LA ADUANA DE ILO

PRODUCTO/ EXPORTADOR	A Ñ O			
	1992	1993	1994	1995
Cátodos de cobre (Couthem Perú)	14,210 TNM	15,583 TNM	15,343 TNM	3,500 TNM
Aceituna sevillana (CDA comercial)	—	—	—	21.0 TNM
Orégano (Bonnie jurado)	—	—	5.0 TNM	5.0 TNM

Fuente: Intendencia de aduana de Ilo (oficio N°486-95-Aduanas/08. Fecha: 29.V.95).

Elaboración nuestra.

Brasil. Una pequeña muestra de esta posibilidad es la que da a conocer el cuadro N° 3.

Es evidente que con la culminación de la carretera y la intensificación del intercambio comercial el Perú puede exportar a Brasil desde Ilo y Matarani, articulados como par portuario, harina de pescado, fertilizantes y muchos otros productos requeridos por dicho país.

Debe tomarse en cuenta que el Perú exportó en 1994 a Brasil por sus aduanas más de \$ 181 millones, correspondiendo el 48.73% a Mollendo, Ilo, Arequipa y Tacna. Ver cuadro N° 4.

Debe destacarse que los diez (10) principales productos exportados a Brasil en 1994, según descripción arancelaria son: cobre electrolítico, mineral de cobre, plata sin alear en bruto, mineral de zinc, mineral de estaño, plomo refinado, zinc sin alear, alambión de cobre, desperdicios y desechos de cobre en bruto, boratos naturales, por un valor FOB de \$ 157'936, 707.4, equivalente a algo más del 87%

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

CUADRO 4
EXPORTACIONES FOB POR LAS ADUANAS DEL PERÚ
HACIA EL BRASIL
 (Enero-diciembre 1994, en miles de dólares)

ADUANA	BRASIL	%
LIMA METROPOLITANA	86.921,22	47,81
Callao	61.904,85	34,05
Aeropuerto	25.016,37	13,76
PROVINCIAS	94.866,93	52,19
Paita	31,01	0,02
Salaverry	5.667,97	3,12
Pisco	193,07	0,11
Mollendo	48.487,27	26,67
Arequipa	372,68	0,21
Ilo	39.699,69	21,84
Tacna	198,45	0,10
Iquitos	216,79	0,10
TOTAL	181.788,15	100,00

Fuente y elaboración: Aduanas-Oficina de Sistemas y Estadística.

del valor total de las exportaciones. Adicionalmente, entre los primeros cuarenta (40) productos principales que continúan están, entre otros, el ácido bórico, aceitunas en salmuera, conservas de pescado, colorantes de cochinilla, orégano, ácido sulfúrico, etc. Cabe mencionar que buena parte de estas mercancías se producen o pueden producirse en el Sur del país.

JULIO DÍAZ PALACIOS

CUADRO 5
IMPORTACIONES PERUANAS DESDE BRASIL
REALIZADAS A TRAVES DE LAS ADUANAS
(Enero- diciembre de 1994, en miles de dólares)

ADUANA	BRASIL	%
LIMA METROPOLITANA	302.969,10	83,17
Callao	270.249,50	74,18
Aeropuerto	32.719,50	8,98
PROVINCIAS	61.322,40	6,83
Tumbes	4,30	0,00
Paita	579,97	0,16
Salaverry	2.893,70	0,79
Chimbote	616,40	0,17
Pisco	9.609,60	2,64
Mollendo	6.351,10	1,74
Arequipa	1.419,80	0,39
Ilo	1.342,10	0,37
Tacna	20.143,80	5,53
Puno	193,70	0,05
Cusco	3.465,40	0,95
Pucallpa	1.489,60	0,41
Iquitos	9,34	2,56
Tarapoto	664,20	0,18
Desaguadero	1.202,70	0,33
TOTAL	\$. 181.788,15	100,00

Fuente y elaboración: Aduanas-Oficina de Sistemas y Estadística.

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

Con la carretera interoceánica en funcionamiento, la perspectiva de incremento de las exportaciones del Perú a Brasil, particularmente por el Sur del país, mejorará significativamente.

Por supuesto, esta perspectiva incluye la posibilidad de mejorar para el Perú los términos de la balanza comercial, que hoy resulta más favorable a Brasil, conforme se puede apreciar en el cuadro N° 5.

Es evidente que el intercambio comercial entre Perú y Brasil en 1994 fue poco relevante, si se le compara con los \$ 1,500 millones de dólares entre Brasil y Chile y \$ 7,000 millones de dólares entre Brasil y Argentina, según lo afirma el Sr. Juan de Dios Guevara, director de la Cámara de Comercio Peruano-Brasileña (diario El Comercio, Lima, 10.VI.95, pág. E-2). La necesidad del máximo aprovechamiento de nuestra cercanía con Brasil está fuera de toda duda.

Para ilustración de los lectores, debemos de informar que los 10 principales productos importados de Brasil en 1994 fueron: automóviles para el transporte de pasajeros (usados), vehículos para el transporte de mercancías con carga superior a 5 Tns., papeles y cartones con un máximo de 10% de fibras, cargadoras y palas cargadoras de carga frontal, productos laminados planos de hierro o de acero sin alear, motocompresoras, polietileno, cocinas de uso doméstico, chasis de vehículos y tractores de carretera para semiremolques, por un valor CIF de \$ 34'530,198.6

IV. LA NECESIDAD DE UN NUEVO CONVENIO BINACIONAL ENTRE EL PERÚ Y BRASIL

Para dinamizar de verdad y dar un norte preciso a las relaciones Perú-Brasil, proponemos como instrumento la suscripción de un *Convenio Marco*, teniendo como eje la carretera.

JULIO DÍAZ PALACIOS

Este Convenio Marco servirá de referencia para acuerdos complementarios y operativos.

Algunos de los componentes del Convenio Marco serían los siguientes:

1. La necesidad de intensificar y profundizar las relaciones bilaterales entre Perú y Brasil, en el actual contexto internacional, fijando con claridad el rol de las fronteras en la consolidación del proceso de integración.

2. Concebir la carretera interoceánica no como un simple proyecto de articulación vial o física, sino de propósitos múltiples, cuales son: comunicación, desarrollo económico-social, desarrollo turístico y conquista de nuevos mercados, entre otros.

3. Debe establecerse el principio de corresponsabilidad diferenciada, en el sentido de que debe aportar más el país que está en mayores condiciones de hacerlo y el que va a obtener mayores beneficios, sin perjuicio del respeto a la soberanía nacional.

4. En aplicación de este principio, deben definirse las obligaciones con relación:

- Al financiamiento de los estudios definitivos del Proyecto Integral de Corredor Interoceánico.

- A la inversión a «fondo perdido» que el empresario brasileño, con apoyo del estado de dicho país, debe hacer en puntos críticos de la interoceánica.

- A la cogestión para el financiamiento externo de la culminación del eje carretero.

- En este punto debe tratarse con audacia y claridad la participación que le corresponde al Japón, interesado en acceder al gran mercado del Brasil con su producción y por tener en dicho país la colonia más grande en América Latina.

5. Debe establecerse el acceso y participación de Brasil en las zonas francas industrial y turística de Ilo y a lo largo de la franja costera del Sur del Perú y las atribuciones correspondientes que el estado brasileño debe otorgar al Perú, en el territorio de ese país, en reciprocidad.

INTEGRACION PARA EL DESARROLLO

6. Debe normarse el funcionamiento de Ilo y Matarani como «par portuario», a fin de aprovechar al máximo la capacidad portuaria existente o la por desarrollarse, y precisar el rol articulador que en esta propuesta debe jugar la carretera costanera sur.

7. Debe definirse qué procesos de industrialización instalaría Brasil en Ilo con relación al mercado internacional y cuáles otros para su mercado interno, en base a los recursos naturales explotados en el Perú, particularmente en la macroregión sur.

8. Se debe priorizar el tratamiento de los proyectos de desarrollo minero, pesquero, agroindustrial, energético, turístico, etc. a lo largo del eje carretero y definir las modalidades empresariales, especialmente en el Sur Andino.

Especial tratamiento deben merecer los potenciales de producción agro-industrial y de confecciones y el impulso del desarrollo del turismo, que, según la consultora Monitor Company, contratada por el gobierno peruano, son las tres «ventajas competitivas» que tiene el Perú para enfrentar los retos de la economía mundial en el siglo XXI.

Las posibilidades del desarrollo turístico en el Perú son enormes. Si el año 2,000 el Perú logra captar el interés turístico del 2% de la población brasileña, que en 1995 es de 160 millones de personas, tendríamos algo más de tres millones de turistas ese año. Esta cifra es seis (6) veces mayor que la expectativa trazada oficialmente por el Perú para 1995, cual es de 500 mil turistas, procedentes de todos los continentes. ¡Para manejar el turismo a esta escala hay que prepararse con años de anticipación!

9. La obligatoriedad de realizar estudios de impacto ambiental para cada uno de los proyectos de inversión debe quedar normada con toda precisión, así como el pleno respeto a los derechos de las comunidades nativas y campesinas.

10. Debe precisarse el rol de los poderes legislativos, regiones, gobiernos locales, gremios empresariales, etc. en el proceso de integración binacional. La integración para

JULIO DÍAZ PALACIOS

el desarrollo entre estas dos naciones es tarea importante, que no debe quedar en manos sólo de los estados.

El autor de este artículo, en su gestión parlamentaria, ha planteado reiteradamente, durante los últimos tres años, la necesidad de este Convenio Marco Perú-Brasil y ha obtenido del poder ejecutivo y más específicamente de la cancillería peruana un elocuente silencio. Posiblemente esta respuesta tenga que ver con la tesis predominante en el Ministerio de Transportes del Perú, en el sentido de que «las siete opciones de eventuales corredores transversales interoceánicos Perú-Brasil son necesarios y prioritarios».

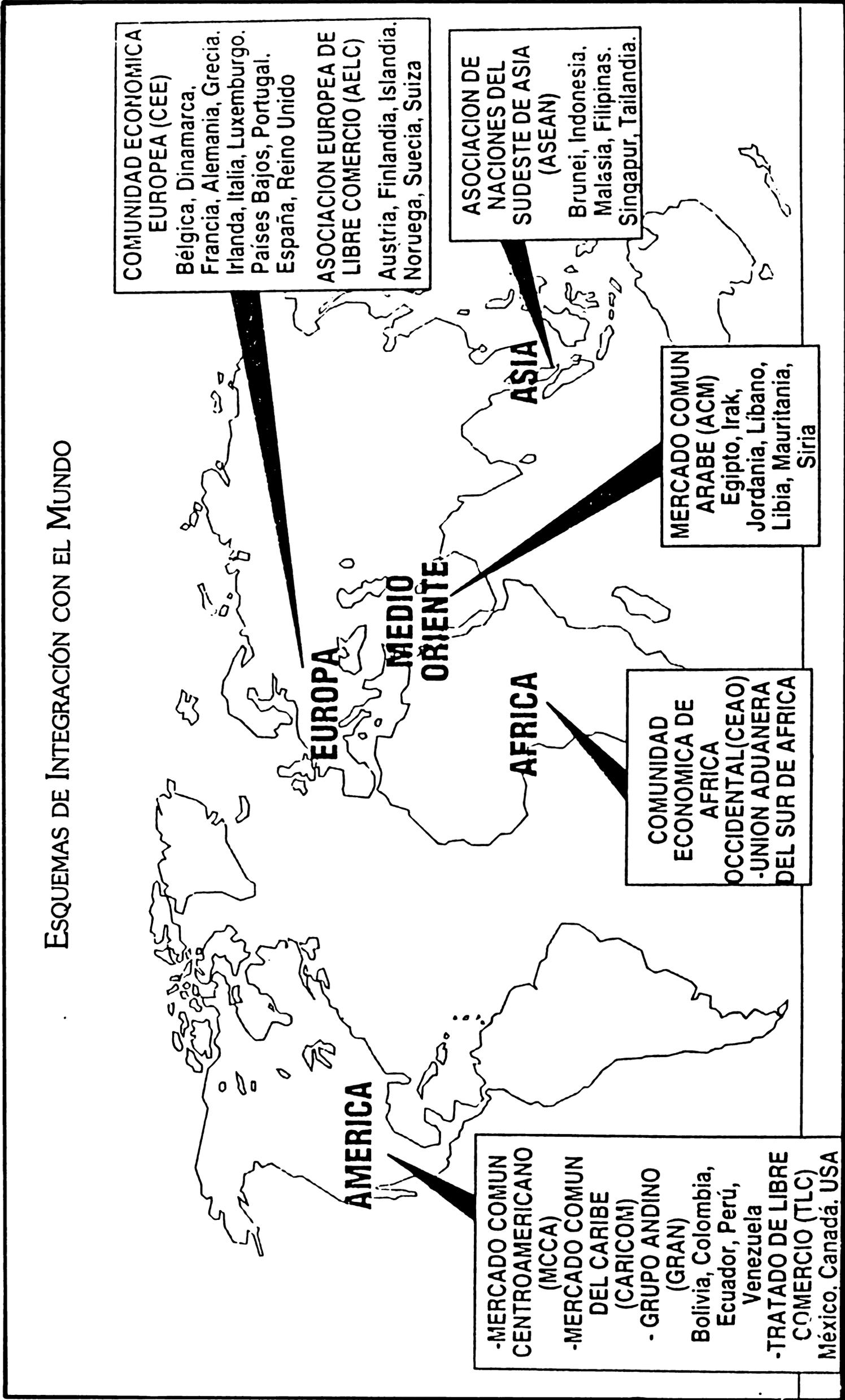
La no priorización de alguna de ellas estaría reflejando la voluntad de no realizar ninguna de tales opciones.

Esto es absolutamente incomprensible si se toma en cuenta la existencia de otras estrategias, como la chilena, legítimas por cierto, que tratan de captar el interés brasileño para tener una salida hacia el Pacífico por el Norte de Chile.

Esta estrategia se refleja en el proyecto de «Ley Arica», destinado a crear el marco necesario para potenciar el puerto de Arica y crear infraestructura diversa por iniciativa privada en la provincia de Parinacota, a fin de mejorar sus condiciones estratégicas frente a la cuenca del Pacífico.

En el propósito de vincularnos con los países de esta cuenca no estamos solos. Existen intereses diferenciados entre países, por lo que no hay que dormirse.

Es claro que si no se prioriza el corredor interoceánico en el Sur del Perú por la ruta mencionada, el Perú estará perdiendo sus ventajas comparativas de carácter geopolítico para jugar un rol importante en la integración en América Latina y para conectarse no sólo con la economía de la cuenca del Pacífico, sino también con otros bloques económicos y comerciales, dentro de los esquemas de integración existentes hoy en el mundo. Ver gráfico siguiente:



Fuente: Síntesis Semanal N° 1954, año XXXIX, semanario de CONACO, 3.VI.95.

JULIO DÍAZ PALACIOS

Por ello y otras razones hay que impulsar que el gobierno peruano coordine con su homólogo brasileño el establecimiento de tal instrumento y el nombramiento de una comisión binacional para su administración, con representación de las instituciones y los pueblos del Sur de Perú.

Lima, 6 de Junio de 1995.

Referencias Bibliográficas

DÍAZ PALACIOS, Julio

1993 La transoceánica no es una utopía. En *La República*. Lima. 13 de mayo de 1993.

1994 Perú y Brasil: Al Encuentro del Siglo XXI. Ponencia en el Seminario Internacional organizado por IDEI-CAPEBRA en Lima, Julio de 1994.

REGIÓN JOSÉ CARLOS MARIÁTEGUI

1991 Carretera Transoceánica: Integración y Desarrollo Perú - Brasil. I Forum: Puerto Maldonado, 11 y 12 de noviembre de 1991.

1993 Carretera Transoceánica: Integración y Desarrollo». II Forum. Lima, 29 de abril de 1993.

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS

1995 Informes de la Superintendencia Nacional de Aduanas sobre las principales partidas de importación y exportación definitivas efectuadas con Brasil en 1994 (oficio N° 239-95-Aduanas, 01-VI-95).