

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA

**FACULTAD DE INGENIERIA ECONOMICA Y
CIENCIAS SOCIALES**

SECCION DE POST-GRADO



**"ASPECTOS GEOPOLITICOS EN EL DESARROLLO
DE LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO"**

TESIS

PARA OPTAR EL GRADO DE

**MAESTRO EN PLANIFICACION NACIONAL
DEL DESARROLLO**

PRESENTADA POR:

ECON. GILBERTO CARDENAS NUÑEZ

LIMA - PERU

1994

INDICE

	Página
INDICE	3
PROLOGO	9
INTRODUCCION	16
CAPITULO I	
El Puerto de Ilo Antes de 1990	19
1.1.- Introducción	19
1.2.- El Terminal Marítimo	19
1.3.- La Infraestructura Existente	21
1.4.- La Población	21
1.5.- Los Servicios	22
1.6.- Las Conclusiones de Berger	23
1.7.- Comentario Sobre la Posibilidad de Ilo Zona Franca Industrial	25
Notas	26
CAPITULO II	
Características de las Zonas Francas Industriales y el Nuevo Entorno Internacional ...	28
2.1.- Introducción	... 28
2.2.- Marco Histórico	... 29

Principales Características Relativas a las Zonas Francas	... 31
2.4.- objetivos de las Zonas Francas Industriales	... 32
2.5.- Las Zonas Francas Industriales: Propuesta para el Perú	33
2.6.-Las Tendencias Económicas Internacionales Contemporáneas	35
2.7.-- Principales Características de la Competencia Internacional Contemporánea	... 38
2.8. Sistema de Dinamización de los Determinantes de la Ventaja Competitiva Nacional	... 35
Notas	... 43

CAPITULO III

Contexto Geopolítico del Sin Peruano en la Década del 80	... 46
3.1.- Introducción	... 46
3.2.- Concurrencia de Diferentes Objetivos Nacionales en la Zona Sur del Perú	... 47
A. Objetivos Nacionales de Bolivia	... 48
B. Objetivos Nacionales de Chile	... 50
C. Los Objetivos Nacionales de Perú	... 52
D. Interacción de Objetivos	... 53
3.3.- Geopolítica y Potencial Nacional en la Zona Sur	... 55
A. Hinterland Nacional y la Zona de Frontera Sur.	56
B. Situación Económica de la Frontera Sur	... 60

C. Situación Demográfica y Social de la Frontera Sur	... 63
D. Situación Psico-Social	... 64
E. Comentarios	... 65
3.4.- Perspectivas y Elementos Estratégicos para el Desarrollo de la Región Sur	... 67
A. Potencialidades Frente a los Países Vecinos	... 67
B. Influencia de la Propuesta de Desarrollo del Sur Peruano sobre Bolivia y Otros Países	... 71
3.5. Jurisprudencia sobre el Uso de Aguas Internacionales	... 72
A. En el Ambito Internacional	... 72
B. Acuerdos Bilaterales del Perú con los Países Fronterizos del Sur	... 80
Notas	... 86

CAPITULO IV

Actual Planteamiento Geopolítico Peruano Hacia el Sur.	91
4.1.- Introducción	... 91
4.2.- La Integración Fronteriza en el Sur Peruano: Perspectivas	... 95
A. Geopolítica de Chile Hacia el Norte	... 96
B. Geopolítica del Perú Hacia el Sur	100
4.3.-- Análisis Integral de las Posibilidades Competi- tivas de Perú y de Chile	104,
Notas	106

CAPITULO

El Desarrollo de la Zona Franca Industrial de Ilo....	109
5.1.- Introducción	109
5.2.-- Situación Comparativa de Algunas Zonas Francas	
América Latina y la de Ilo	113
A. Iquique y Chacalluta, CHILE	113
B. Manaus, BRASIL	119
C. Cartagena, COLOMBIA	123
D. Barranquilla, COLOMBIA	126
E. Ilo, PERU	127
F. Conclusión de la Situación	130
5.3. Mejora de los Servicios en ZOFRI-ILO	133
A. Servicios Marítimos	133
B. Tarifas	133
C. Rutas Marítimas	133
D. Servicios Aéreos	134
E. Infraestructura Vial Terrestre Nacional	135
F. Distancias en la Comunicación Terrestre	138
G. Vías a Países Vecinos	138
H. Infraestructura Urbana Actual	139
5.4.- Ilo y la Cuenca del Pacífico	140
A. Convenio Perú-Bolivia sobre la Participación de Empresas Bolivianas en la Zofri-Ilo	141
B. Convenio Perú-Bolivia sobre la Participación de Bolivia en la Zona Franca Turística de Playa en I. o.

C. Convenio Perú--Bolivia sobre Facilidades para el Tránsito de Personas entre Ambos Países...	
D. Acuerdo de Libre Comercio Perú--Bolivia	14
E. Convenio Autoridad Binacional Autónoma de Cuenca del Sistema Lago Titicaca, Río Desaguadero, Lago Poopo y Salar de Coipasa..	143
5.5.- La Inversión nuda: Liva en Tio	144
5.6.- Infraestructura para Ilo y la Integración Continental	117
5.7.- Articulación Carretera	149
A. Proyecto de Construcción de la Carretera Transoceánica	151
B. Acuerdo de Cooperación Amazónica Perú--Bolivia	
C. Programa de Integración Perú-Brasil	153
5.8.- Las Limitaciones Gerenciales	154
5.9.- El Puerto de Ilo y los Mercados	155
A. El Problema del Puerto	155
B. La Zofri-Ilo y los Mercados	157
C. Polos Competitivos de Salida al Pacífico	158
D. Polo Competitivo de Salida al Atlántico La Hidrovia Paraguay-Paraná	160
5.10.- El Avance de Ilo en 1994	162
A. Ingresos	162
B. Remuneraciones	162
C. Ingresos Propios	163
D. Presupuesto de Funcionamiento	163
E. Presupuesto de Inversión	164
Notas	

CAPITULO VI

Conclusiones y Recomendaciones	167
6.1.- Conclusiones	167
6.2.- Recomendaciones	170
Notas	174
EPILOGO	176
1.- La Respuesta del Gobierno Peruano a las Criticas Formuladas	176
2. Las Convenciones de Lima y la Decisión Política ..	179
3.- Conclusión	182
Notas	183
ANEXO No. 1 Marco Legal: Zonas Francas	184
ANEXO No. 2 Cuadro Comparativo de Ventajas y Desventa- jas Normativas entre la Zofri-Ilo y la ZOFRI (Iquique) ..	188
ANEXO No. 3 Presupuesto Institucional Definitivo de la Junta de Administración Industrial de Ilo 1994	191
ANEXO No. 4 Informe de la Gestión de Asesoramiento y Apoyo a la Zona Franca Industrial de Ilo	199
BIBLIOGRAFIA	206

PROLOGO

Son muy pocos los profesionales que después de seguir sus estudios de maestría elaboran la respectiva Tesis para graduarse de **Magister**. La costumbre de investigar, ordenar información, analizarla, escribirla y darle coherencia y **sistematicidad**, no está arraigada en la mayoría de los profesionales peruanos. A la labor de investigación le perjudica enormemente los recurrentes cursos de "titulación", que muchas universidades realizan para facilitar la culminación, mediante el título profesional, de los estudios profesionales o de grados superiores al bachillerato sin elaborar una Tesis o Tesina.

En mi caso, tanto para el título de Economista en la Universidad Nacional Agraria (La Molina), como para el título de Segunda Especialización en Planificación Nacional del Desarrollo en la Universidad Nacional de Ingeniería (**UNI**), tuve que desarrollar intensos trabajos de investigación. Hoy, para optar el grado de **Magister** en Planificación Nacional del Desarrollo, he elaborado una investigación que relaciona un proyecto nacional de desarrollo económico y social, en un contexto regional y fronterizo, con un aspecto normalmente no considerado por los profesionales de la economía en tales proyectos: el aspecto geopolítico.

Al tema de la geopolítica me aproximé inicialmente el año 1981, cuando como funcionario Jefe de **Area** de Desarrollo Regional

de la Oficina Sectorial de Planificación Industrial del Ministerio de Industria, Comercio, Turismo e Integración (OSP-MICTI), viajé a Tacna e Ilo a invitación del entonces Presidente de la Corporación Departamental de Desarrollo del Departamento de Tacna, Sr. Luis Bocchio Rejas, y pude apreciar directamente el problema del Parque Industrial, la carencia de recursos hídricos en la zona, la disponibilidad de recursos e infraestructura sub-utilizados (Puerto de Ilo), y el contrabando que se introducía por la frontera con Chile, principalmente. A su vez, en visita al vecino país del sur, observé la pujanza de los hombres y mujeres chilenos que aprovechaban adecuadamente sus recursos, muy escasos por cierto, en el marco de una política fronteriza adecuada para ese país. El contraste entre el Sur peruano y el Norte chileno era notable.

Las primeras conversaciones con las autoridades de la zona, sus líderes empresariales, los principales funcionarios y también con la gente común, giraron insistentemente en el asunto de las zonas francas, como las que habla creado entonces el Gobierno Chileno en Iquique (1975) y luego en Arica (1976), como extensión. A través de esa Zona Franca Comercial e Industrial, Chile ofertaba -o los contrabandistas peruanos demandaban- mercancías para Perú, vía contrabando, en magnitudes que entonces se calculó en alrededor de los 300 millones de dólares anuales.

El modelo de desarrollo que optó el gobierno chileno a partir de 1973, abierto al comercio internacional, difería sustancialmente del modelo de desarrollo que seguía el gobierno

peruano desde 1968, caracterizado por un severo proteccionismo a través de medidas arancelarias y para-arancelarias. Así, en base a las prohibiciones y enormes diferencias de aranceles, el contrabando de Chile hacia Perú florecía **crecientemente**, y la fuga de capitales peruanos se aunaba al perjuicio que causaba a la industria nacional sustitutiva de importaciones.

El resultado de esa primera aproximación al tema del contrabando me condujo a estudiar el efecto de la zona franca de **Iquique** (Chile) en el desarrollo de ese país, y luego al tema en sí de las zonas francas, entonces muy poco estudiado en el Perú. Posteriormente, cuando desempeñaba el cargo de Director de Estudios Económicos del Proyecto Especial "Parques Industriales" (**PEPI**), en el mismo Ministerio (1983), participé directamente en la elaboración de la primera propuesta de Ley de Zonas Francas para el Perú, que se presentó a la Comisión de Industria de la Cámara de Senadores del Congreso Nacional, a través del entonces senador Marco Antonio Garrido Malo. Tal proyecto sufrió la "crítica de los ratones" en algún archivador del Congreso, desde entonces hasta el año 1987, en que el Congreso **reinició** el debate sobre el tema, y promulgó en 1989 la Ley 25100, Ley de Bases de las Zonas Francas y de Zonas de Tratamiento Especial, hoy sustituía por el Decreto Legislativo 704.

Al amparo de aquella ley, y de la Ley 25023 que creó la Región ~~Tacna-Moquegua-Puno~~ luego región José Carlos **Mariátegui**-, se promulgó el **D.S. No. 105-89-PCM**, que creaba la Zona Franca

Industrial de Ilo. El Gobierno creó también la Comisión Nacional de Zonas Francas (CONAFRAN), como organismo técnico-normativo de zonas francas para el país. Esta Comisión procedió a contratar consultores nacionales para la constitución de las creadas, en el papel, zonas francas. A través de mi amigo y colega, José Banda Balcazar, fue que llegué a CONAFRAN, organismo que con un fondo de las Naciones Unidas para el desarrollo contrató mis servicios como consultor nacional para la Zona Franca Industrial de Ilo.

Un vez en Ilo, procedí a reunir a la Junta de Administración de la recién creada ZOFRI-ILO, e informarles que el objetivo de mi contrato y presencia en Ilo era el de asesorar y orientar en la gestión de la Zona Franca, pero que carecía de facultades para ejecutar acciones para tal efecto. La Junta, por unanimidad, me nombró Gerente General ad honorem, para que gestionara la constitución legal y la organización técnico administrativa de la ZOFRI-ILO. La experiencia lograda en tales gestiones, los estudios realizados, la participación en eventos sobre el tema de zonas francas, etc., me introdujeron de lleno en la problemática de la ZOFRI-ILO, de la frontera sur peruana y de las relaciones geopolíticas que se generaban con los países vecinos. Los aspectos teóricos de la doctrina que sobre Defensa y Desarrollo planteaba, y plantea, el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM) me fueron singularmente útiles, pues no hacía mucho que había concluido los estudios anuales de Estrategia en ese centro de estudios (1985).

Mi reconocimiento es especial para los empresarios de Ilo, que a través de la Cámara de Comercio e Industria de Ilo, estimularon mi gestión como Gerente General fundador de ZOFRI-ILO; también fueron participes importantes el que fuera, hoy desaparecido, doctor Américo Vera, entonces miembro del Jurado Nacional de Elecciones e ileño; y del doctor Julio Díaz Palacios, hoy congresista de la República, Ilo obtuvo una Zona Franca Industrial en 1990, debidamente inscrita en Registros Públicos; con un terreno propio; con presupuesto para la gestión administrativa y con gran apoyo de todos los sectores económicos, sociales y políticos. Cabe señalar que las presiones ideológico-políticas y la incomprensión técnica de la labor de mi gerencia por parte del Alcalde de Ilo (ex-obrero de la Refinería de Cobre de Ilo) obligaron a mi retiro de ZOFRI-ILO.

Esta experiencia sirvió de base para la elaboración del presente trabajo de Tesis. Los importantes alcances teóricos de la planificación nacional del desarrollo, hoy absurdamente venida a menos, que consideran el análisis interrelacionado con el impacto regional e internacional de un proyecto fronterizo, y los aspectos geopolíticos que marcaron el entorno del proyecto, son los que trato de presentar en la forma más coherente posible en la presente Tesis. La característica central de la ZOFRI-ILO es que se constituyó, contó con presupuesto, realizó obras y ya tiene empresas instaladas y funcionando, sin contar con un estudio de factibilidad técnico y económico. Recién en 1993, la Escuela Superior de Administración de Empresas (ESAN), desarrolló tal estudio; pero las obras ya se han avanzado con

importantes niveles de inversión pública. Alrededor de la ZOFRI-ILO, el Gobierno Peruano ha firmado varios Convenios con Bolivia, y CONAFRAN ha empezado a articular un proyecto de desarrollo integral para el Sur Peruano, que abarca a la Zona de Tratamiento Especial de Tacna (ZOTAC), ZOFRI-ILO, los proyectos carreteros hacia Arequipa (Matarani), Puno, Cusco, Madre de Dios, y la integración vial con Chile, Bolivia, Argentina, Brasil y Uruguay.

Mi especial agradecimiento a mi compañero de estudios de maestría (UNI-1987) y asesor, Ing, Rafael Antezana, Magister en Planificación Nacional del Desarrollo, por su estímulo y orientación, a fin de que pudiera culminar la tarea de elaborar la presente Tesis. Mi reconocimiento a mi amigo de siempre Dr. Julio López Más, por permitirme exponer las principales ideas del presente documento ante el pleno de los Gerentes de la Zona de Tratamiento Especial de Tacna; mi saludo a la Dra. Doris Balbín Díaz, quién labora permanentemente por el desarrollo económico y social en Ilo, y mi reconocimiento al Mg. Raymundo Arnao Rondan y al Mag. Alberto Di Franco Palacios, que sustrayendo preciosos minutos a sus actividades profesionales, realizaron acertadas apreciaciones y recomendaciones para mejorar los borradores y sugerir programas y enfoques que le otorgan un mayor alcance al estudio.

Es importante señalar también lo árduo que es desarrollar una Tesis de Maestría para un docente universitario. Aparentemente debiera, por sus actividades normales, serle fácil. Pero no es así. Las obligaciones que hay que cumplir diariamente, los

limitados recursos económicos de que se disponen para la obtención de información, los disminuidos sueldos universitarios, la dispersión de la información, el bloqueo que a veces se encuentra por parte de algunos burócratas para el acceso a personas o datos, etc., son algunos de los problemas que se han superado. Espero que en el futuro, una política adecuada de formación de recursos humanos **calificados modifique** la actual tendencia a no investigar que hoy prevalece en el Perú.

INTRODUCCION

El presente trabajo de Tesis enfatiza el **aspecto geopolítico** en el desarrollo de la Zona franca Industrial de Ilo (ZOFRI-ILO). La razón de tal énfasis es simple: por este aspecto específicamente es que se creó la ZOFRI-ILO. En consecuencia, el tratamiento del tema tiene que ver con la influencia geopolítica en las sucesivas etapas de su desarrollo, considerando sus posibilidades de desarrollo a futuro en el marco de las tendencias internacionales de la globalización de la economía mundial.

En el Capítulo I se exponen las características de Ilo antes de que se constituyera en sede de una Zona Franca Industrial; sus recursos, infraestructura, población, servicios, resaltando las conclusiones que hasta 1981 eran predominantes: desde el punto de vista técnico económico Ilo era **inaparente** para ubicar la primera zona franca industrial del Perú.

En el segundo Capítulo, se hace una breve referencia al origen histórico de lo que hoy se conoce como zonas francas; se precisan los principales conceptos y características relativas a zonas francas, los objetivos de las zonas francas industriales, y las tendencias contemporáneas de la Competencia Internacional.

En el Capítulo tercero se anotan las características del

enfoque geopolítico para el análisis de la relación de intenciones entre dos países que compiten por recursos en una misma área, específicamente para el caso de Perú, Chile y Bolivia a fines de la década del 80, previo a la constitución de la **ZOFRI-ILO**. Asimismo se analizan las relaciones entre los objetivos e intenciones de los tres países, en la zona sur del Perú, y los efectos que se podían prever si se formaba una zona franca industrial en la ciudad de **Ilo**, en Perú.

En el cuarto Capitulo se desarrollan las **características** de las nuevas relaciones geopolíticas entre los países de Perú, Chile y Bolivia, a raíz de la creación de la **ZOFRI-ILO** y de la **ZOTAC**, en especial en el marco de la nueva modalidad de relación fronteriza del Perú para con Chile expuesta en las llamadas Convenciones de Lima.

En el quinto capítulo, se anotan las características de **Ilo** como un punto de confluencia de las tensiones **geopolíticas**, y que se manifiestan a través de la competencia comercial por la integración económica y comercial del sur de América Latina, la vinculación con Brasil, y las perspectivas de su proyección hacia la Cuenca del Pacífico mediante la atracción de la inversión directa extranjera y la potencial colocación de productos elaborados en Perú, en los mercados de los países del Asia principalmente. Se incluye algunos aspectos de la problemática surgida por los cambios experimentados en **Ilo**, y las nuevas demandas previstas por la circunstancia de pasar de ser un puerto olvidado a constituirse en el polo del eje de desarrollo regional

del sur del país.

En el Capítulo Sexto se presentan las conclusiones y recomendaciones que el Estudio provee para la mejor Gestión de este importante Proyecto de carácter nacional y de enorme influencia regional e internacional, enfatizando el marco de las grandes **megatendencias** económicas mundiales y proponiendo los lineamientos de inversiones que le permitan ser **competitiva**.

Se incluyen los anexos referidos al marco legal, la comparación del tratamiento legal entre **Ilo** e **Iquique**, el Informe del Asesoramiento Inicial (1990) a la **ZOFRI-ILO** y el Presupuesto de la Zona para el **año** 1994.

CAPITULO I

EL PUERTO DE ILO ANTES DE 1990

1.1.-Introducción

Ilo es una provincia del departamento de Moquegua, en la Región José Carlos Mariátegui, al sur del Perú. Su principal característica es la de ser el puerto marítimo al extremo sur del Perú. El siguiente puerto al sur es Arica, hoy perteneciente a Chile. Ilo se encuentra ubicado entre los 17 grados con 38' y 17 grados con 20' Latitud Sur y 71 grados 21' y 71 grados 22' Longitud Oeste. 1/-

Con respecto a la distancia de las capitales de países vecinos, se encuentra ubicado a 1,280 kilómetros al sur de Lima (Capital del Perú), a 380 Km. de La Paz (Capital de Bolivia), y a 1,540 Km. de Santiago de Chile (Capital de Chile).

1.2.- El Terminal Marítimo

La apreciación del Puerto de Ilo es muy diferenciada, de acuerdo a quien lo mire. Berger I., consultor, describió el puerto en 1980, de la siguiente manera: 2/-

"(el puerto es)...pequeño, contando con un muelle, y la ciudad rodea el área portuaria. El cobre es el producto principal, y su movimiento es de 1 ó 2 naves por mes. Las

instalaciones son modernas y pueden ser usadas para manipular carga general y contenedores asociados con la Zona Franca. Igualmente, no hay un área de tierra accesible, cercana al puerto".

Por otro lado, según ZOFRI-ILO, en 1990, el Terminal Marítimo de Ilo contaba con:

...un moderno Muelle, para atraque directo de naves, inaugurado en 1970."

Las instalaciones del muelle comprenden cuatro amarradores, áreas de almacenamiento, edificio y almacenes. Asimismo, el muelle de Southern Perú Cooper Corporation, al lado sur, el que es administrado por dicha compañía.

La profundidad en los amarradores del muelle de "ENAPU" varían entre 6 y 17 metros. El fondeo puede hacerse frente al Puerto, con una profundidad de 24 metros a una distancia de 750 metros del cabezo del muelle.

El muelle mide 302 metros de largo, 25 de ancho y 5 de elevación. Sus amarradores permiten el acoderamiento de 2 buques de 20,000 toneladas y dos adicionales para buques de menos tonelaje.

Cuenta con almacén techado de 1,600 metros, un área asfaltada de 1,000 metros cuadrados y 1,500 metros de área compactada.

Asimismo cuenta con suficiente material y equipo flotante de remolcadores, lanchas, equipo completo mecanizado de tractores, grúas, elevadores, vagonetas, camiones, talleres y edificios de mantenimiento, de guardería y de administración.

1.3.- **La Infraestructura Existente**

El aeropuerto de Ilo tenía una rampa asfaltada de 2,500 metros de largo y podía recibir aviones DC 6 pero: **5/-**

...solamente opera en horas de luz natural. Requeriría una mejora sustancial y equipo de aterrizaje nocturno de manera que sea atractiva a los inversionistas extranjeros."

La infraestructura social, debido a la pequeña población existente, genera algunas limitaciones: **6/-**

"... el alojamiento, educación, y facilidades sanitarias son inadecuadas para mantener una Zona Franca de 20,000 obreros."

1.4.- **La Población**

La población de Ilo y su evolución es la siguiente: **7/-**

CUADRO No. I

CRECIMIENTO POBLACIONAL DE ILO SEGUN EL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD

DE ALCANTARILLADO EFECTUADO EN EL AÑO 1982

AÑOS	TASA PROVINCIAL	POBLACION TOTAL PROVINCIA DE ILO
1981		37,939
1985	4.8	46,027
1988	4.2	52,073
1990	4.2	56,702

Por otro lado, SENAPA ^{8/} consideraba que para 1988 la población total de Ilo era de 42,797 habitantes.

El Ministerio de Vivienda ^{9/} consideró en 37,939 los habitantes de Ilo.

Tanto los datos censales de población de Ilo (32,150), como las diversas proyecciones o estimaciones (43,000 habitantes, Berger) ^{10/}, son consideradas por el consultor citado como:

"...muy pequeña para mantener una Zona Franca del tamaño contemplado."

1.5.7 Los Servicios

En cuanto a agua, se considera que su existencia es: ^{11/}.

...pobre y sería necesario localizar pozos para proveer un

sistema completamente independiente para la Zona Franca".

Asimismo, una reserva adecuada de energía **eléctrica** podría ser posible en 1985: **12/**.

...una nueva subestación en Moquegua entraría en operaciones con una capacidad de 60 KW. Eso sería inadecuado para proveer a la Zona Franca."

1.6.- Las Conclusiones de Berger

La conclusión de Berger es contundente: **13/**.

*...se considera que **Ilo** sería inapropiado como ubicación para una Zona Franca exitosa con un mínimo de capital invertido."*

Por las características expuestas **Ilo** no era la ciudad más adecuada para desarrollar un proyecto nacional como lo es un zona franca industrial. Por tal razón la conclusión y recomendación del consultor, con respecto a la localización de la zona Franca Industrial Piloto en el Perú, es la siguiente: **19/**.

"50 hectáreas en la ciudad en las que el incremento estimado de empleos requiera la menor inversión posible en infraestructura física y urbana e instalaciones sociales. Debe reforzar el requisito de descentralizar Lima, a largo plazo. Examinadas las características de las localizaciones

alternativas, los resultados son los siguientes: Trujillo, en primer lugar de las prioridades, para un proyecto piloto, y Pisco, en segundo lugar, para la expansión futura del Programa de Zonas Francas Industriales en el Perú."

Las razones de tal selección, son las siguientes: **15/.**

*"La inversión inicial en una Zona Franca Industrial podría hacerse en Trujillo. Esto se debe a que los costos del proyecto serían más bajos, y que su infraestructura **está** sub-utilizada, y a que tiene una disponibilidad inmediata de mano de obra y un acceso garantizado a un aeropuerto internacional. El tiempo de construcción que se requeriría en Trujillo sería de por lo menos un año menos que en Pisco o en **Huacho**, que son, después de Trujillo, las otras dos alternativas mejores."*

Tal conclusión la realiza considerando los criterios centrales para una zona dedicada fundamentalmente a las exportaciones. Para tal efecto, la **ZFI** requiere de sistemas eléctricos, de agua, de comunicaciones y de transporte adecuados. La zona franca, además, debe tener fácil acceso a un puerto, la existencia de un aeropuerto también sería altamente deseable, y además la localización debe cumplir los siguiente requisitos físicos: **16/.**

1.- Deberá ubicarse en un área de fácil acceso, cercano a un litoral, eficientemente servida por diversos sistemas de transporte (carreteras, puerto, aeropuerto, etc.), y de

telecomunicaciones (teléfono, telex, etc).

2.- La ZFI deberá construirse sobre terrenos **erlazos** de topografía uniforme y suave pendiente (2% a 3%) con una resistencia mecánica superior a 115 **Kq/cm**, lo que permitirá abaratar las estructuras que se instalen.

3.- Los vientos predominantes en el litoral siguen la dirección **SSO** a **NNE**, variando hacia el sur 180 grados, lo que aconseja orientar las vías de mayor longitud en la dirección **NS**.

Los requisitos de energía son de 0.5 **MW** por **trabajador/hectárea** de desarrollo industrial y de 200 litros ó 55 galones por día por trabajador. **17/.**

1.7.- Comentario Sobre la Posibilidad de Ilo Zona Franca Industrial

Por lo expuesto era prácticamente imposible recomendar, desde el punto de vista técnico-económico, que **Ilo** se constituyera como sede de la primera o Zona Franca Piloto Industrial del Perú. Sin embargo, la insistencia de algunos **ileños**, hoy no recordados, como el general (r) **E.P. Jorge Fernández Maldonado Solari**, logró incluir en la Ley de creación de la Región **Tacna-Moquegua-Puno**, la necesidad nacional de tal Zona Franca Industrial, en base a criterios no expuestos, que como veremos luego se sustentan en fundamentos de carácter geopolítico.

Por otro lado, es necesario tener en cuenta que en 1989, simultáneamente, se crearon 5 zonas francas industriales: Ilo, Pisco, Chimbote, Trujillo y Paita; CONAFRAN contrató tres asesores o consultores para la organización de las zonas francas. La razón de que sólo una prosperara posteriormente se debe a la gestión diferenciada de quienes fueron los encargados de constituirla.

NOTAS

- 1/. ZOFRI-ILO, Boletín Informativo No. 001-90 de la Zona Franca Industrial de Ilo, p.19, 1990, Ilo-Perú.
- 2/. Louis Berger International, INC.; "Zonas Francas Industriales en el Perú", FOPEX, pp 6-10, 1981, Lima-Perú.
- 3/. Supra 1, p.19, "Facilidades Portuarias".
- 4/. Empresa Nacional de Puertos, del Estado.
- 5/. Supra 2, p. 6-10.
- 6/. supra 2, p.6-11.
- 7/. CADUCEO Consultores S.A.; "Estudio de Factibilidad del Proyecto de Agua Potable y Alcantarillado para la Zona Franca Industrial y Balnearios del Sur de Ilo; Cuadro 4-1, 1992, Ilo-Perú.
- 8/. SENAPA; "Estudio Definitivo de Alcantarillado de Ilo", 1987, Ilo-Perú.
- 9/. Ministerio de Vivienda; "Estudio de Mejoramiento de los Servicios de Agua Potable de Ilo", 1981, Lima-Perú.
- 10/. Supra 2, p. 6-11.

- 11/. Supra 2, p. 6-11.
- 12/. Supra 2, p. 6-11.
- 13/.** Supra 2, p. 6-11.
- 14/.** Supra 2, p. 9-3.
- 15/.** Supra 2, p. XVII.
- 16/.** Kelleger, Thomas;
- 17/. Banco Mundial.

CAPITULO II

CARACTERISTICAS DE LAS ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES Y EL NUEVO ENTORNO INTERNACIONAL

2.1 **Introducción**

Del conjunto de zonas francas creadas por los gobiernos **nacionales en los** diferentes estados, sólo algunas zonas francas industriales (**ZFI**) han alcanzado los objetivos para los que fueron creadas, mientras que otras no han pasado de ser un gasto inútil de recursos.

En el Perú, la idea de zonas francas industriales fue difundida ampliamente en términos geográficos pero poco explicada en términos conceptuales y técnicos, ocasionando que los pueblos, en especial de ciudades fronterizas y cercanas a puertos asumieran la idea de la **ZFI** como la gran solución para sus problemas de inversión, crecimiento y empleo. ·

Por tales razones se hace necesario que se entienda, primero y a cabalidad la **ZFI**, y que se conozca la experiencia de los países en desarrollo que las han establecido, a fin de contar con los elementos de juicio que permitan aprender de los errores y de los aciertos ajenos. De estos conocimientos se pueden extraer importantes consejos tal como la necesidad de contar con estudios de factibilidad técnico-económicos y una eficiente y profesional administración y gerencia. 2/.

2.2. Marco Histórico

El concepto de Zona Franca data de hace mucho tiempo, posiblemente 2000 años, aunque sin estar expresada en la forma que actualmente la conocemos, sus funciones fueron similares a las actuales. La noción más remota de zona franca se puede recoger del apogeo de los mercaderes fenicios, cuando **urquidos** de enfrentar ataques militares, de salteadores o arbitrarios impuestos al comercio, se vieron forzados a refugiarse en diversos puertos del Mar Mediterráneo como Tiro, Cartago o **Atica**, donde la seguridad y el libre comercio eran los principales atractivos para los negociantes. Similar situación encontraron en los puertos griegos de **Calis** y El Pireo, que además contaron, poco a poco, con instalaciones especiales ^{3/}.

Las principales funciones que **tubieron** estos puertos libres al comercio fueron de trasbordo, almacenamiento y **reexportacion** de **mercancias** ^{4/} El más antiguo puerto libre fue el puerto romano de **Delos**; Federico V promovió las actividades comerciales exonerando de derechos aduaneros a Hamburgo, España, y a Portugal; y luego en Inglaterra con Gibraltar (1704), Singapur (1819) y Hong Kong (1848).

Lisboa, **Goteborq** y Odessa son promovidos como puertos libres; luego **Batom** (1878) por el Tratado de Berlín, y el de **Versalles** promueven exoneraciones para zonas específicas. Son las etapas previas a la **consolidacion** de la institución que hoy se conoce como zona franca. ^{5/}.

Es en 1937 cuando fue creada por ley la zona franca de Nueva York, como un área aislada, cerrada y administrada en forma autónoma, adyacente a un puerto de entrada, dotada de facilidades **para** carga y descarga, recarga de combustible y bodegas para almacenar productos **reembarcables** por tierra y por mar; un área donde los bienes puedan ser descargados, almacenados, mezclados, incorporados, **reempacados**, manufacturados y reembarcados sin pago de impuestos de aduanas y sin la **intermediación** de personal de aduanas.

Sin embargo, en **EEUU** las zonas francas recién adquirieron importancia cuando se autoriza la actividad industrial en ellas. Fue la **ZFI** de **Shanon**, Irlanda, la primera de todas con las características contemporáneas de **ZFI**, creada para la industria **manufacturadora** y orientada a la exportación. Para 1988 se contaban ya 106 **ZFI** existentes en 50 países en desarrollo. **71-**

Evidentemente que en las estadísticas no están consideradas las zonas francas creadas en el Perú, porque aún no funciona plenamente ninguna de ellas.

Las zonas francas a nivel mundial presentan niveles de producción o de comercialización superiores a los 160,000 millones de dólares, ocupando a más de 2 millones de trabajadores de mano de obra directa.

Tales características impulsaron a los gobiernos de países no

desarrollados a otorgarle efectiva importancia al asunto de las zonas francas, pues los resultados positivos son los más conocidos, olvidando generalmente las experiencias que no lograron el éxito.

2.3.- Principales Características Relativas a las Zonas

Francas

Se entiende por **ZFI** aquella área geográfica del territorio nacional, perfectamente delimitada, que goza de un régimen especial en materia aduanera, tributaria, **cambiaria**, laboral y financiera. Tiene como propósito promover y desarrollar procesos de industrialización de bienes y servicios destinados al mercado externo. **9/-**

Se puede **señalar** que una zona franca para la industria, o zona franca de exportación, es aquella que se especializa en la creación de empresas industriales que orienten su producción hacia los mercados de exportación; a diferencia de las zonas francas comerciales o almacenes francos que no tienen o implican actividades industriales propiamente dichas.

Lo fundamental de una de estas zonas consiste en permitir que las materias primas y los componentes importados puedan procesarse dentro de la zona, de manera que el producto final pueda reexportarse libre del pago de derechos y con un mínimo de regulaciones aduaneras. Además cuentan con incentivos tributarios como exoneraciones del impuesto a la renta, a las ventas y al

consumo.

En cuanto al tratamiento del capital extranjero, el incentivo consiste en libre inversión al 100% y total libertad de repatriación de capitales. Este incentivo es muy importante cuando el país tiene leyes proteccionistas. Similar es el caso de la libertad cambiaria y de transferencia de fondos dentro y fuera de la zona. ^{10/}.

A nivel mundial y en términos generales se define una ZFI como un área geográfica delimitada, usualmente cercana a un puerto o aeropuerto, que ofrece una infraestructura básica de facilidades y servicios, que está considerada para propósitos aduaneros como fuera del territorio del país, y que generalmente ofrece a los inversionistas un paquete de incentivos, con el fin de promover el establecimiento de plantas manufactureras cuya producción se orienta primordialmente a la exportación ^{11'-}

2.4 Objetivos de las Zonas Francas Industriales

Varios son los objetivos de la ZFI , principalmente para generar el desarrollo económico a través de la atracción de nuevas inversiones, en especial extranjeras; generar divisas y crear un efecto dinamizador de la economía interna; generar empleo, en especial en países donde la mano de obra es abundante y de bajo salario; utilizar racionalmente la materia prima nacional, propiciando la creación de polos de desarrollo; propiciar la transferencia tecnológica a través del aprendizaje

de diseños, matrices, procesos y técnicas de producción de bienes de capital.

Otro gran objetivo es superar los problemas geopolíticos, atrayendo inversiones, generando divisas, otorgando mayor poder de negociación en las relaciones económicas internacionales, una mayor relación económica con los países vecinos en el contexto latinoamericano.

Para incorporar zonas fronterizas se requiere optimizar el uso de las divisas, propiciar el desarrollo regional fronterizo, lograr una balanceada relación comercial fronteriza y afianzar la cultura y economías nacionales y la soberanía nacional.

2.5.- Las Zonas Francas Industriales :Propuesta para el Perú

El estancamiento del sector exportador peruano, y la obsolescencia de su base productiva exportadora forzaron a replantear los modos cómo se debe relacionar el Perú con la economía internacional. Asimismo, la débil relación entre el sector exportador y la economía regional del sur peruano obliga a su replanteamiento integral.

Para América Latina no existen las ventajas que si tiene El Caribe: la cercanía al mercado norteamericano. En A.L. las ventajas están por el lado de la oferta de materias primas utilizables y otras ventajas dinámicas en base al aprendizaje tecnológico y comercial. Productividad y costos de transporte son

las claves para su desarrollo. **13/ -**

La ubicación de una zona franca industrial en el sur peruano es fundamental para su posible desarrollo:

a) Por su proximidad a diversas fronteras como es la chilena (**Arica**), o de Bolivia (Desaguadero), e inclusive con posibilidad de extender su influencia hasta Brasil y Argentina.

b) La existencia de mano de obra calificada, como requisito **mínimo** indispensable.

c) La cercanía al aprovisionamiento de materias primas a industrializar.

En consecuencia, la ubicación de la zona es más importante que el tratamiento especial al capital extranjero o que el bajo precio de la mano de obra. **3_4/.**

El tratamiento de excepción pierde importancia cuando una economía ingresa a un proceso de liberalización económica, pues las condiciones en la ZFI o en el país no son ya tan sustancialmente diferentes. Elementos del contexto, las tendencias internacionales y la política macroeconómica en que se ideó la ZFI de Ilo, han variado considerablemente. Las ventajas percibidas por la naturaleza extraterritorial de la zona en términos tributarios, arancelarios, de controles de capitales,

trato al capital extranjero, y de legislación laboral han sido modificadas sustancialmente desde agosto de 1990. Por otro lado, el desarrollo de las **megatendencias** propias de la globalización de la economía, perfila la progresiva eliminación de fronteras económicas entre los diversos países.

En el caso de Ilo, alejado de los grandes mercados, el incentivo a invertir estará dado por las ventajas comparativas dinámicas, ^{1.5} o por las llamadas hoy ventajas competitivas.

2.6.- Las Tendencias Económicas Internacionales Contemporáneas

La principal característica de la economía internacional contemporánea es el de la "globalización" de la economía, 16/. que se define como el proceso de internacionalización de la producción e inversión. Este proceso ha ido de menos a más en los últimos 20 **años**, y explica los flujos internacionales de capital, en especial de las empresas y naciones que han logrado notorias tasas de crecimiento de la producción, y creciente participación en el comercio mundial, lo cual se ha traducido en abundantes excedentes financieros en busca de oportunidades de inversión en cualquier parte del mundo.

CUADRO No II
PAISES CON SUPERAVIT EN CUENTA CORRIENTE
(en miles de millones de dólares)

Los países de la Cuenca del Pacífico

Japón	82,610
Taiwán	10,174
Corea	14,161
Malasia	1,618
Singapur	1,683
Hong Kong	1,199

Los países de la Comunidad Económica Europea

Alemania	60,320
Bélgica	5,085
Holanda	5,785

Los países de América Latina

Brasil	4,448
Panamá	625

Fuente: Banco Mundial, World Development Report 1990

Son los países del Asia - Pacífico, agrupados como los NICS ^{17/}, que incluye a Corea del Sur, Taiwan, y Hong Kong ; y los países pertenecientes a la ASEAN ^{18/}. integrada por

Malasia, Tailandia, Indonesia, Singapur, Filipinas y Brunei; que conjuntamente con las empresas asentadas en ellos, los que presentan importantes excedentes financieros.

Los excedentes generados suelen trasladarse a otras naciones como exportación neta de capital, debido a:

a) La apreciación de la mayoría de las monedas de los países de los NIC's o de la ASEAN como resultado de los altos niveles de producción y comercio, o por presión de sus socios comerciales (en especial los EE.UU), y lograr así una disminución de sus déficits comerciales.

b) El incremento de las medidas proteccionistas de los países industrializados, que suelen ser los mercados de destino de la mayoría de las exportaciones mundiales, y que están orientadas a limitar el ingreso de productos competitivos de los países en desarrollo.

c) Las restricciones impuestas a determinado tipo de producción contaminante, por la legislación del medio ambiente. Estas restricciones suponen mayores costos de producción en los países industrializados.

2.7.- Principales Características de la Competencia

Internacional Contemporánea

En el debate sobre las tendencias del comercio exterior y la teoría que las explica, se ha llegado a un creciente convencimiento de que la ventaja comparativa basada en los factores de producción, no es suficiente para una explicación integral de las nuevas estructuras del comercio internacional 19/.

Los factores que han alterado la teoría de las ventajas comparativas son los siguientes: 20/.

a) Cambio Tecnológico

El desarrollo de la producción internacional ha difundido cada vez más las economías de escala; la mayoría de los productos están diferenciados y las necesidades de los compradores varían de unos países a otros. El cambio tecnológico se está produciendo por todas partes y de manera continuada.

La tecnología ha dado a las empresas la libertad de poder salvar la escasez de factores mediante nuevos productos y procesos. El acceso a las tecnologías más modernas está pasando a ser más importante que las bajas escalas salariales locales, y se han generado ventajas en la producción flexible que no utilizan necesariamente economías de escala.

b) Dotaciones Comparables de Factores

La mayor parte del comercio mundial tiene lugar entre naciones avanzadas con dotaciones de factores bastante similares. Factores como la mano de obra calificada, infraestructura básica como agua, electricidad, telecomunicaciones, redes viales, puertos, etc,.

c) Mundialización

La competencia se ha internacionalizado en muchos sectores, tanto de inversión y producción de bienes, como también de servicios. Hoy se puede conseguir en muchas partes del mundo materias primas, componentes, maquinaria, transporte, capitales, tecnología, etc.

2.8.- Sistema de Dinamización de los Determinantes de la Ventaja Competitiva Nacional

Existe una relación muy estrecha entre los cuatro determinantes contemporáneos de la ventaja competitiva: factores, demanda, sectores de apoyo y estrategia de desarrollo, debido a que cada una de ellos depende del estado y dinámica de los otros. Constituyen un sistema complejo que a través de múltiples características influyen en el éxito competitivo nacional.

Para que un país pueda lograr capacidad competitiva a nivel internacional en un producto o sector, es necesario el mutuo

reforzamiento de los determinantes, para lo cual es de crucial importancia la tasa de inversión, el nivel deseado de actuación y la gestión adecuada de las instituciones involucradas en la creación de factores. 21/. Los factores generalizados no son base suficiente para generar exportaciones competitivas a nivel internacional, pero son esenciales para el progreso económico nacional, y cimiento para la construcción de factores avanzados y especializados.

Las condiciones que permiten crear factores de competencia internacional contemporánea, son:

a) **La Competencia Interna**

La competencia de varios productores estimula el rápido desarrollo de recursos humanos especializados en el país, tecnologías conexas, conocimiento de mercados y la creación de infraestructura especializada. Si las empresas o países no invierten en crear estos factores, se quedarán rezagadas con respecto al mercado nacional e internacional.

Habrá mayor dinamismo en aquellos sectores que adquieran prestigio o sean de prioridad nacional, por su atracción específica a los inversionistas particulares, a las instituciones y al propio Gobierno. 22/ .

La competencia interna requiere de sectores conexas y de apoyo adecuadamente desarrollados; para el caso de la

producción específica del sector industria, se requieren insumos, técnicas e infraestructura productiva, que a su vez estimulen la creación de sectores educativos, de transformación y los diversos servicios necesarios.

b) Las Condiciones de la Demanda

La cantidad demandada de un bien o servicio, o la calidad exigida por los consumidores locales, estimula la generación de factores conexos para poder cubrir tales necesidades. El empaque, refrigeración, transporte, manejo, investigación científica en torno a un producto agropecuario, son fuertemente influidos por las condiciones que exigen los consumidores locales del producto, mejorando la calidad de la demanda interna.

La saturación del mercado local obliga a que la rivalidad se agudice, ocasionando en primera instancia mejoras para el éxito local (marketing, costos, oportunidad, calidad), y luego da lugar a esfuerzos agresivos en pos de la internacionalización (exportación). La buena imagen del producto a nivel local crea expectativas en los operadores internacionales.

c) El Desarrollo de los Sectores Conexos y de Apoyo

La amplitud y especialización de proveedores, insumos, servicios y otros de apoyo, mejoran con el tamaño y crecimiento de la demanda interior de un producto. ^{23/}. A mayor demanda interior de un producto, los sectores especializados se multiplicaran para atender la demanda insatisfecha, sustituir importaciones, o ser más eficientes y eficaces.

Por otro lado, un grupo de competidores en un producto o en un determinado sector, reduce el peligro de que una empresa se convierta en dominante, y que ocasione la respectiva pérdida de dinamismo empresarial.

Por otro lado, un proyecto para la creación de un factor básico como el agua, y su consiguiente utilización para la transformación industrial, genera un conjunto de economías externas en la región y para las empresas de la zona, estimulando la aparición de nuevos productores de derivados, creando y atrayendo inversiones y nuevos factores, mejorando y ampliando la demanda interior, estimulando y perfeccionando los sectores conexos y de apoyo, y canalizando la política económica del Gobierno hacia enfoques estratégicos más eficaces.

La posibilidad de crear un desarrollo concentrado geográficamente, de productos base, insumos, servicios, productos finales es un elemento contemporáneo típico de **competitividad**. La concentración de los competidores,

clientes y proveedores fomenta la eficacia y la especialización **24/**. a través de la información, emulación, proveedores, transporte, costos, notoriedad y mutuo refuerzo, necesidades y usos tecnológicos, desarrollo urbano y comercial general.

En el caso del factor agua, el uso industrial de la misma generará incrementos en los volúmenes de producción, sea para el mercado interno o para exportar, con la consiguiente derivación en pequeñas y medianas agroindustrias e industrias diversas, la infraestructura derivada respectiva, la aplicación de tecnologías aptas para diversos productos, mejora de los servicios, y crecimiento urbano industrial y comercial permanente.

d) El Agrupamiento de Sectores

Las razones del agrupamiento se derivan directamente de los determinantes de la ventaja nacional y son una manifestación de su carácter sistémico. Un sector competitivo ayuda a crear otro dentro de un proceso mutuamente reforzante. **2E5/**.

NOTAS

1/. Cárdenas Núñez, Gilberto; "Fomento a las Exportaciones." Convenio BCRP-AID, 1992, Lima- Perú, p.121.

2/. Amado, José; "Zonas Francas Industriales", PUCP-CONCYTEC, 1989, Lima- Perú, p.2

- 3/. Supra 2, p.16
- 4/. **Kellaher, Thomas**; "Manual sobre Zonas Francas de Exportación", ONUDI, Cap.I, p.1, BPP marzo 1988, Lima-Perú.
- 5/. **Morales, Lastenio y Aranaga M. David**; "Las Zonas Francas y otras Alternativas de Inversión en el Perú. Ed. San Marcos, 1989, p.15, Lima- Perú.
- 6/. **Cellar, Emmanuel**; *Juridical Umertainty, The American Foreign Trades Zones*, 1983.
- 7/. Op. cit 2, p.18.
- 8/. **ONUF-PNUF**; Programa de Apoyo de NN.UU. para el Desarrollo de la **AZOLCA**, II Encuentro de Zonas Francas 9-12 de 1988, **Manaos-Brasil**.
- 9/. Ley 25100; Ley de Zonas Francas y de Zonas de Tratamiento Especial.
- 10/. Supra 1, p.51.
- 11/. Supra 2, p.19.
- 12/. Supra 5, p.18.
- 13/. **Ugarteche Galarza, Oscar**; "Estudio de Mercado: Zona Franca Industrial de **Ilo**", Tomo I, p.5, 1991, Lima-Perú.
- 14/. Ob. Cit. p.6.
- 15/. Oh, Cit. p.8.
- 16/. **Esser, Klaus**; "El Nuevo Paradigma Económico Internacional", **INP-GTZ**, Octubre de 1989, Lima-Perú.
- 17/. **New Industrialized Countries**; Nuevos Paises Industrializados.
- 18/. **Association Of Southeast Asian Nations**, Asociación de Naciones del Sudeste Asiático.

- 19/. **Hindley, Brian, y Smith, Alasdair**; "Ventajas y Comercio Comparativo en Servicios", *The World Economy*, vol 7, NO. 4, dic. 1964, p. 369-390, EE.UU.
- 20/. **Porter, Michael**; "La Ventaja Competitiva de las Naciones", *Ed. Vergara*, p. 37-40, 1991, Buenos Aires-Argentina.
- 21/. *Op. Cit.* p. 187.
- 22/. *Op. Cit.* p. 189.
- 23/. **Stigler, George**; "La División del Trabajo está Limitada por la Extensión del Mercado", *Journal of Political Economy*, vol 51, No. 3 Hun, 1951, EE.UU.
- 24/. **O'Sullivan, Patrick**; "Geographical Economies", Londres, 1981, *MacMillan*, Inglaterra.
- 25/. *Supra* 9, p. 208.

CAPITULO III

CONTEXTO GEOPOLITICO DEL SUR PERUANO EN LA DECADA DEL 80

3.1.- Introducción

La Geopolítica desde el punto de vista científico busca interpretar la correlación razonable en la reiteración de los hechos históricos y la causalidad geográfica que las motiva, a fin de deducir fórmulas de utilidad política

La causalidad geográfica, implica contemplar la influencia de diversos elementos, tal como el territorio y su configuración, el clima, los continentes y áreas acuáticas, los recursos naturales, su explotación por el hombre, la economía generada con el trabajo y el desarrollo científico y tecnológico respectivo. En este sentido, la visión moderna de la geopolítica comprende en tal concepto el estudio de cómo optimizar los recursos existentes en un espacio determinado para crear un sistema de eficiencia y seguridad. Evidentemente que la estrategia será consecuencia de una visión política aplicada a un determinado espacio, así como la influencia del hombre y su nivel de desarrollo tecnológico, de la población y sus organizaciones.

El proceso evolutivo del concepto de geopolítica supera progresivamente concepciones estáticas (**topografía y demografía**), al incluir la acción transformadora del hombre en la perspectiva estratégica, y considerando la historia, tanto en sus

aplicaciones geo-estratégicas, geo-económicas y geo-sociales, como en lo referente a la conciencia de los pueblos. Este proceso lleva a elaborar el concepto de Poder Nacional como "la capacidad resultante de la integración de todos los medios, tanto materiales como espirituales, de que dispone un Estado-Nación, en un momento determinado, para expresar su voluntad de lograr o mantener sus objetivos nacionales, pese a los antagonismos y presiones existentes" 2/.

En este sentido, el contexto geopolítico desarrollado en el presente capítulo comprende la **interrelación** de diversos aspectos relativos al Poder y al Potencial Nacional y la importancia de la zona sur -específicamente de la frontera Perú-Chile- con las implicancias para el desarrollo económico social y cultural del departamento de **Tacna**, y por ende, su peso dentro de la región, obviamente sin pretender agotar el tema.

A lo largo de este capítulo se irán alcanzando conclusiones que, obviamente, deberán ser consideradas en el Plan a elaborarse, ya sea como objetivos del mismo o como **limitantes** de la planificación , según sea el caso.

3.2.- Concurrencia de Diferentes Objetivos Nacionales en la Zona Sur del Perú.

El método de análisis del **CAEM** considera que, en una determinada zona de frontera ponderada como de cierta tensión, confluyen los objetivos de los países directamente involucrados,

así como los de otros países limítrofes y de los llamados países de interés, que tiene algún tipo de relación con los países de la frontera en tensión.

Aquí expondremos y analizaremos sólo los objetivos de los países directamente comprometidos y la interacción de dichos objetivos. Para tal efecto, el análisis se realizará sobre la base de los documentos publicados en el diario oficial "El Peruano", el año 1975, relativos a la notas intercambiadas entre nuestra diplomacia y la chilena, a raíz de la propuesta, producto del encuentro de los presidentes boliviano y chileno en la localidad de Charaña (Bolivia).

A. Objetivos Nacionales de Bolivia

Bolivia es un país mediterráneo como consecuencia de su derrota en la Guerra del Pacífico. Desde entonces, viene sosteniendo en todos los foros y encuentros nacionales, la revisión de los tratados de límites y soberanía que pusieron fin a tal conflicto.

El principal objetivo nacional de este país es hoy su salida soberana al Océano Pacífico. Hasta 1975, el planteamiento boliviano no especificaba si su salida al mar sería por los territorios que le pertenecieron antes de la guerra, o por los que le pertenecieron a Perú. Este es el punto de partida de esa política pendular que adoptó desde la conclusión de la Guerra del Pacífico, aproximándose

alternativamente al país en el cual vela mayores posibilidades de encontrar solución.

La presencia económico social y política del altiplano sigue siendo predominante sobre el Océano Pacífico, en especial sobre Arica, aún cuando esa gravitación ha comenzado a cambiar al desarrollarse Santa Cruz, con una mayor presencia en el Puerto Libre de Rosario, y la salida al Puerto de Santos, sobre el Atlántico.

La fórmula chileno-boliviana propuesta a Perú en 1975, plantea el objetivo nacional boliviano en forma clara y concreta al acordar, en primera instancia con Chile, una salida al mar por territorios que fueron peruanos, situados al norte de Arica, mediante un corredor paralelo a la frontera con el Perú, a cambio de una compensación territorial en el altiplano. Este planteamiento fue posteriormente modificado, ante la negativa del pueblo boliviano a aceptar compensaciones territoriales

La integración fronteriza constituye un interés de segundo orden para el país altiplánico, pese a los esfuerzos peruanos de buscar el desarrollo conjunto de la zona de frontera, a través del Proyecto "Promoción del Desarrollo del Área Fronteriza peruano-boliviana" que patrocinara la Corporación Andina de Fomento. Esta área fronteriza comprende también Tacna, e indirectamente a Moquegua, constituyendo puntos de interés común peruano-

boliviano, el tramo ferroviario Puno-Desaguadero, la utilización conjunta de las aguas del Lago Titicaca, la utilización de la carretera Ilo-Moquegua y la habilitación de la Aduana de Ilo para Bolivia.

B. **Objetivos Nacionales de Chile**

El proceso histórico de constitución del Estado-Nación de Chile se estabiliza en 1830, con el surgimiento de la llamada república Portaliana, así denominada en honor a su presidente Diego Portales.

Tal política, en lo referente al aspecto internacional del proyecto nacional planteado para Chile, incide en el expansionismo territorial, que se expresa a través de la tesis de la continentalización del país, mediante el paso de la cordillera, que permitiría aproximar su territorio al centro del continente y en la hegemonía integral chilena en el Pacífico Sur, para lo cual era necesaria una mayor presencia económica y naval en la zona 4/ -

Como resultado de la práctica de la política internacional portaliana, Valparaiso es declarado puerto libre y atrae el comercio con Inglaterra, perjudicando notablemente al Callao. Este comercio adquiere especial importancia con el desarrollo de la industria química inglesa. cuyo insumo principal es el salitre, y motiva el apoyo de Inglaterra a Chile para la guerra. El derrumbe de

la economía chilena a causa de la ocupación de guerra y de la deuda externa chilena con Inglaterra, obligó a Chile a reconocer el reclamo de los antiguos dueños ingleses de las salitreras peruanas y éstas pasaron a manos de los ingleses John Thomas North y Robert Harney. La posterior nacionalización del salitre (1888) culminó con el suicidio del presidente chileno Balmaceda, su promotor, a consecuencia de una guerra civil auspiciada por Inglaterra 5/ Chile paga así el acceso y posesión de los territorios de Antofagasta, Tarapacá y Arica.

En la actualidad, desde 1973, Chile ha retomado los planteamientos portalianos en forma explícita, impulsando nuevamente los objetivos nacionales históricos de esa nación.

El objetivo central de Chile consiste en la continentalización de su territorio, aspiración que se manifiesta en la propuesta chileno-boliviana realizada a Perú en el año 1975, de ceder un corredor soberano a Bolivia al norte de Arica, pasando por territorios que fueron peruanos, a condición de una compensación territorial equivalente a dos por uno, en áreas correspondientes a los departamentos bolivianos de La Paz y Oruro, ubicados en la cordillera y con influencia en la cuenca del Lago Titicaca 6/.

De esta manera, Chile lograría también un segundo

propósito: ubicar un territorio entre Perú y Chile perteneciente a un tercer país, que consolide las perspectivas chilenas de posesión territorial y expansión económica sobre los otros países; propósito desde luego secundario, pero coherente con su aceptación, de las propuesta Kellogg (Secretario de estado de EE.UU.) en 1926, de cesión de Tacna y Arica a Bolivia.

C. Los Objetivos Nacionales de Perú

Perú ha presentado una posición definida como respuesta a la propuesta boliviano-chilena de 1975. Su planteamiento consiste en un corredor para Bolivia, desde la frontera hasta el casco de Arica y limitado por la carretera y el mar, que termina en una zona de soberanía compartida de los tres países (Chile, Bolivia y Perú). En este corredor de salida al mar de Bolivia, eventualmente se construiría un puerto con plena soberanía y se establecería un complejo industrial en la zona tripartita y una administración portuaria compartida en Arica

La influencia económica que tendría el acceso al puerto de Arica sobre la activada economía de Tacna, Moquegua y Puno, así como de Bolivia, desmerecería mucho la actividad económico-comercial chilena y potenciaría nuevamente las economías peruana y boliviana. La solución compartida acercaría nuevamente a Perú con Bolivia (Confederación Peruano-Boliviana de Santa Cruz), y darla cumplimiento al

artículo quinto del Tratado Peruano-Chileno del 03-06-1929

87.

D. Interacción de Objetivos

La compleja situación geográfica derivada de la ubicación de **Arica**, otorga a la zona fronteriza de Perú, Bolivia y Chile, especial nivel de tensión económica, social, cultural y política, comprometiendo todos los factores componentes del Poder Nacional.

El área **Tacna-Arica** es lo que se denomina un área vital, y está comprendida en la zona **geo-económica** de confluencia del norte de Chile, Sur del Perú y Altiplano de Bolivia.

El estudio de las zonas económicas tiene por finalidad establecer el cuadro de la economía a través de regiones, zonas o partes determinadas del territorio de un país ⁹¹⁻

Encontramos en la zona, que el puerto de **Arica** se convierte en un territorio valioso, que permitirla a Chile acceder a la **continentalización** de su territorio (franja **costera**), otorgándole presencia en el eje cordillerano andino, posibilidad de acceso a la cuenca del Amazonas, acceso a las aguas del **Titicaca** para irrigar su costa y tratar los minerales radioactivos de la zona, adquiriendo innumerables ventajas **geo-estratégicas** y **geo-económicas**.

Sin embargo para Bolivia, el puerto de Arica constituirá la solución a su proyecto nacional y posiblemente la estabilización política interna; potenciaría su economía con la posesión de un puerto libre, y le daría nueva presencia y potencial desarrollo naval en el Océano Pacífico.

Perú obtendría el establecimiento del eje económico Tacna-Arica y un nuevo y notable efecto económico comercial para la zona sur, así como la solución a la vieja y a veces intensa tensión en la frontera sureña.

Es pues, evidente que los intereses y objetivos están encontrados y en consecuencia, no se avizora en el corto plazo una solución al impasse en que se encuentra la salida al mar de Bolivia. Esto obliga a los países a considerar alternativas de seguridad, defensa y desarrollo, en la zona geo-económica, y hace conveniente analizar la importancia que los proyectos de desarrollo en la región tienen en la relación económica, social y socio-cultural entre los pueblos de los tres países.

Cobra especial importancia el acceso a la cuenca del Lago Titicaca y más aún las perspectivas de Chile de acceder a la cuenca del Amazonas, pues de proceder a un canje territorial tal sería el problema. El Instituto de Derecho Internacional, en sus normas de Helsinki de 1966, artículo II, establece que "una cuenca hidrográfica

internacional es un área geográfica que se extiende por el territorio de uno más Estados y está demarcada por la línea divisoria del sistema hidrográfico, incluyendo las aguas territoriales y freáticas que fluyen hacia una salida común 10/.

El Lago Titicaca y su zona de influencia son podestad de Bolivia y Perú. El acceso de un tercer Estado a la cuenca internacionalizaría las aguas del lago, beneficiando al país que actualmente se encuentra fuera del mencionado sistema hidrográfico y que no tiene influencia sobre tal cuenca "/-

Las aguas del Lago, con todo su enorme potencial para Bolivia y Perú, se convierte así en una zona geo-económica que progresivamente puede desplazar la tensión geopolítica convergente en Arica. El uso de sus aguas adquiere relevancia y especial interés político y económico, por su amplia potencialidad para la irrigación, la generación de energía eléctrica y otros usos.

3.3.- Geopolítica y Potencial Nacional en la Zona Sur

El planteamiento central de la defensa nacional estriba en que, a mayor desarrollo, mayor seguridad. La consideración de este fundamento conduce a tomar en cuenta áreas estratégicas que aún cuando no cuentan con un significativo nivel de actividad económica ni con una población muy numerosa, son importantes para

la defensa nacional, por su ubicación y potencial

La actual demarcación política -luego de las medidas pendulares de modificación-, ha sido observada y analizada por ilustres pensadores peruanos ^{14/}, como generadora de un centralismo **desintegrador** y poseedora de una heterogeneidad de ámbitos y sedes administrativas, que estimula conflictos entre autoridades locales y **centrales**, generando obstáculos a la integración nacional (**chauvinismo regional**). Ele ha resaltado también la falta de relación entre el **hombre** y el **medio ambiente** y el consiguiente desaprovechamiento del **potencial nacional**, derivado de ella proponiéndose diversos planes para superar esta situación ^{15/}.

La reforma de la delimitación regional, propuesta por el Plan Nacional de Regionalización (ya dejado de lado), consideraba como uno de los lineamientos principales de la nueva delimitación, el que las áreas fronterizas son centros que les proporcionen apoyo real y efectivo a la labor de la defensa y seguridad ^{16/}.

Por la importancia de la integración nacional y de la articulación del Sistema nacional de regiones, es conveniente enfocar a **Tacna** y a la frontera sur, en su relación con el centro ideal o corazón político, económico social y cultural del país, que garantice el desarrollo y seguridad nacionales.

A. Hinterland Nacional y la Zona de Frontera Sur.

Entre los propósitos permanentes de desarrollo nacional figuran dos relacionados con la integración nacional: la ocupación racional del territorio y el logro de la integración nacional en lo económico, social, territorial y político-administrativo ^{17/}.

Tales propósitos, como todos los del mencionado Plan, son una respuesta al proceso de redistribución espacial de la población ocurrido en los últimos 40 años en el Perú. Dicho proceso ha generado una acelerada urbanización con el respectivo vaciamiento del interior: la *litorización*. Lima-Metropolitana, la principal ciudad costera, presenta síntomas evidentes de decrecimiento del impulso *vitalizador* como marco *geo-histórico* hacia el centro *geo-económico* del país y hacia las fronteras, y como núcleo de irradiación integral para la articulación territorial ^{18/}-

El *planteamiento* de descentralización, regionalización o de desplazamiento del centro de gravedad del desarrollo nacional al interior del país, en base al concepto del hinterland definido como: ^{19/}-

"...una vasta zona intermedia ...que sirve de vínculo a estas áreas (...), una zona geoestratégica económica y ecológica óptima, un área susceptible de ser polarizada; es decir, un espacio en el cual sus diversas partes se complementen y mantengan entre si, especialmente con el polo dominante, un gran intercambio que facilite la

articulación y consolidación económica del sistema que puedan conformar todas las áreas geopolíticas del país. La zona polarizada es un espacio integrado alrededor de un polo de desarrollo, núcleo o centro, que por su importancia económica impulsa el desarrollo de una región".

El objetivo consiste en superar la barrera geográfica representada por la cordillera, que impide a la Capital actual el efectivo dominio del espacio geográfico peruano. Por ello, los recientes estudios del Instituto Nacional de Planificación (hoy desactivado) para el largo plazo, inciden en un nuevo tipo de soluciones (leo-estratégicas, que permitan al país contar con un verdadero núcleo de cohesión central, cuya influencia se irradie transversal y longitudinalmente, permitiendo la consolidación de diversos sistemas y la coherencia de las estructuras del espacio peruano.

La propuesta de cambio de Capital hacia el departamento de Junín, realizada por el Gobierno de la administración García ^{20/}, permitiría desarrollar un núcleo de cohesión central sobre el eje de simetría en torno al cual el país se presenta casi **equidependiente**: Lima-La Merced-Atalaya-La Esperanza ^{21/}. Los estudios en desarrollo llevarían a una mayor precisión al respecto. Por otro lado, la ocupación del espacio territorial propuesta para el largo plazo, considera el rescate y consolidación del eje sierra como **vertebrador** entre la Costa y la Selva, así como la

integración de zonas de frontera, como importante factor geopolítico

El hinterland del Perú, el corazón geográfico del territorio nacional, se constituye en la confluencia de la acción centrífuga de tensiones histórico-geográficas, económico-sociales y psico-culturales del país; este corazón es producto del encuentro del eje Sierra con el eje transversal simétrico equidistante, que permitirá el acceso y dominio de la selva, la atracción económica sobre el litoral industrializado y la reconstitución del centro e irradiación histórico político del país: la sierra.

La vieja lucha de puertos, de predominio en los océanos, que diera lugar a los planteamientos de Portales y de Castilla sobre la primacía en el Pacífico, se está transformado en una lucha de "hinterlands". Los objetivos geopolíticos de Chile (la cordillera) o del Ecuador (el Amazonas), se enfrentan con el planteamiento nacional de desarrollo de la sierra y selva central, como antesala para la conquista de la cuenca amazónica y el dominio cordillerano

La zona de frontera sur está ligada al centro (leo-histórico del Perú, Lima-Metropolitana, por una carretera (la Panamericana), y por eventual transporte marítimo (Ilo-Moquegua) y aéreo (aeropuerto de Tacna). La articulación y

relación fundamental con el centro **geo-histórico** se pierde al pasar el puerto de **Arica** a manos chilenas. Desde entonces, su cohesión con el centro y el país es muy débil. Es necesario luego, dentro de una política de integración nacional, crear y desarrollar ejes geopolíticos transversales que permitan su articulación con el interior, **privilegiando** la dotación de infraestructura de comunicaciones.

Tacna, como frontera política, se articula con **Moquegua** y **Arequipa** como zona de frontera económica y social, y también con **Puno**, como zona de frontera cultural. La articulación del eje **Tacna-Moquegua** con el eje sierra y con vinculación o acceso a la cuenca del Amazonas, supone un nuevo rol geopolítico par el departamento. Articular **transversamente Tacna-Moquegua** con **Puno** y Madre de Dios, posibilitaría el acceso al uso de las aguas del Lago **Titicaca**, su aprovechamiento energético y el consecuente potencial industrial en base a los recursos de la sierra y de la selva.

B. Situación Económica de la Frontera Sur

Se enfoca la problemática económica de la frontera sur, como el producto de las relaciones e influencias de la economía y el comercio entre las zonas fronterizas de Perú, Chile y Bolivia.

Las áreas económicas estratégicas chilenas ubicadas en la zona norte de su territorio, se encuentran en la provincia de **Atacama**, con la Fundición de Plomo y la Fundición Nacional; en la provincia de **Tarapacá**, con la Fábrica de Harina de Pescado y Planta de Embalaje Automotriz (puerto de **Arica**); la industria del azufre y el salitre y las conservas de pescado de **Iquique**; y en la provincia de Antofagasta, con el asiento minero de **Chuquicamata** y sus instalaciones de fundición y refinería.

Las áreas económicas estratégicas bolivianas con mayor influencia en la zona de frontera peruano-chilena, son **Oruro-Potosí**, principales centros mineros bolivianos, que generan las exportaciones fundamentales de la economía de este país. En Potosí, se encuentran los principales yacimientos de plata, el complejo **polimetálgico** de **Karachipampa** y la Planta **Concentradora** de **Palca**, y ambos centros son también puntos de confluencia de las redes ferroviarias y carreteras bolivianas.

La confluencia e interacción de las áreas económicas chilenas y bolivianas influyen en la dinámica de **Arica**. El desarrollo económico fronterizo con el **Perú** está basado en la actividad comercial, consistente en la introducción en el mercado peruano, vía **Tacna**, de productos provenientes de la zona franca de **Iquique** y del puerto libre de **Arica** ^{24/} así mismo, se reflejan en tal desarrollo la actividad industrial antes mencionada, la actividad turística

proveniente de Tacna y la dinámica desarrollada como resultado de los ferrocarriles Arica-La Paz y Arica-Tacna.

Arica recibe gran cantidad de compradores peruanos, quienes alientan el comercio ilegal que da lugar, en parte, al comercio informal en el Perú. Estudios realizados en el Ministerio de Industrias en 1981, estimaban en 200 millones de dólares la salida anual de divisas del Perú en favor de Chile². Recientes estimaciones calculan la salida de divisas en un millón de dólares diarios, intercambiándose productos estratégicos, como alimentos y gasolina, por productos denominados "de pacotilla"^{26/}

Las limitadas posibilidades de desarrollo productivo de Arica al margen de Tacna, la visión geopolítica de la Cordillera y el afán de uso de las aguas del Lago Titicaca, han influido en la perspectiva chilena de acceso al altiplano, con miras al aprovechamiento de las aguas para riego, uso de la energía geo-termal y explotación minera.

Ahora bien, en el campo económico Tacna se caracteriza por su actividad comercial. Para 1982, se calculaba la existencia de 4,367 comercios legales y 4,224 puestos de mercadillo que generaban ocupación para el 53% de la PEA. En contraste, la minería del departamento, emplea sólo el 15% de la PEA y genera el 53% del Valor Bruto de la Producción departamental.

La situación económica, pues, se muestra favorable al país vecino del sur, por la mayor influencia de su actividad minera, industrial y comercial que se irradia hacia la frontera, a lo que se suma el considerablemente mayor gasto público en Arica que el asignado por el Estado Peruano a Tacna.

C. Situación Demográfica y Social de la Frontera Sur

En términos del potencial nacional, la población representa un importante indicador del poder de una nación, en la medida que determina la magnitud de su fuerza laboral y el uso de la misma para la defensa **28/**.

Las proyecciones de población al año 2055 en las actuales tendencias, arrojan cifras de alrededor de 18 millones de habitantes para Bolivia, 19 millones para Chile y 56 millones para Perú ^{29/}, por lo que es evidente que el problema alimentario peruano se agudizará, requiriendo de políticas perfeccionadas, cambios de patrones de consumo, desarrollo agro-industrial y generación de empleo.

A la fecha, Chile ha favorecido una presencia mayoritaria de población en Tarapacá con relación a Tacna, mediante una fuerte vinculación de su frontera norte con el núcleo central del país. A su vez, Bolivia ejerce una fuerte presión demográfica sobre la frontera de Madre de Dios. Y, aún cuando para Tacna, se estima una población

total de 348.3 miles de habitantes al año 2010, (311.4 urbanos y 36.9 rurales) ^{30/}. cabe hacer notar que el grueso de esa población futura será **migrante** de Puno o descendiente de ella, por lo que el problema del analfabetismo se constituiría en un serio obstáculo para el desarrollo de su capacidad productiva.

Por el contrario, en el caso chileno, el nivel educativo es superior al peruano-boliviano, con un bajo **índice** de analfabetismo, y el sistema de previsión social, e indicadores de mortalidad infantil sea también favorable a Chile. Por todo ello, la población peruana estaría en desventaja frente a la chilena, restándose así el potencial derivado del efecto del crecimiento demográfico.

D. Situación Psico-Social

La moral boliviana se caracteriza por su ambivalencia y dependencia de Chile y Perú, signadas históricamente . tanto por su antigua pertenencia e integración con Perú (**Virreynato**), como por el resultado de la Guerra del Pacifico.

La actitud del pueblo boliviano está muy condicionada a los estímulos de los medios de dominación (comunicación) social. La cohesión nacional es débil debido a la presencia de fuertes intereses **disgregadores** y a la opinión pública que es muy influenciada por los países vecinos, en especial

por Chile, Argentina y Brasil.

Para el caso chileno, existe un fuerte desarrollo de los medios de comunicación social nacionales, y de corrientes de opinión sólidas, críticas a presión de los medios de comunicación. La amplitud de su clase media y el alto grado de institucionalización le otorgan un elevado índice de cohesión nacional. El chileno es consciente de las limitaciones de sus realidad, pero ha afirmado sentimientos nacionalistas sólidos y ha relevado su autoestima personal.

En el caso de Tacna, la población migrante aún no se identifica con el espíritu de la población propia de frontera, generándose fenómenos de "vaciamiento" cuando hay tensión fronteriza. La cohesión nacional es inferior a la chilena y el sentimiento nacionalista de ser peruano es débil.

E. Comentarios

Las condiciones sociales, económicas y psico-culturales en la zona de frontera sur son favorables a Chile. La claridad de la acción geopolítica del gobierno y Estado chilenos contrasta con la ambigüedad e indecisiones de los gobiernos peruano y boliviano. Aún no se actúa para fortalecer el hinterland peruano y, en consecuencia el proceso de regionalización no tiene el impulso debido. La economía sigue concentrada en Lima Metropolitana y no se

vislumbran tendencias en sentido contrario. La presión sobre las fronteras peruanas es creciente y el abandono en que se encuentran es persistente. 31/ -

Pese a estas tendencias negativas, es de esperar que la participación de la población en el quehacer de sus propias regiones pueda impulsar planteamientos de desarrollo del departamento de Tacna que reviertan las presiones de otros países y garanticen la integridad nacional.

En este sentido, cobra importancia la educación y la formación del individuo, la cual debe ser coherente con el Proyecto Nacional definido para el país, y orientar el desarrollo de la ciencia y tecnología a la búsqueda de alternativas y soluciones a los problemas nacionales y regionales. Se hace imprescindible la adopción de una política de revaloración cultural, que reafirme la identidad nacional frente a la existente, promoviendo la coexistencia armónica y simultánea de diferentes expresiones culturales, y cuya base esté constituida por los grandes valores nacionales, que contribuyan a la cohesión y unidad de la nación 32/

Superar la desventaja existente con el país vecino del sur, implica reconocer la especial importancia de los recursos humanos para el desarrollo. Supone, pues, adoptar una estrategia de desarrollo centrada en los recursos humanos, en la que el ser humano, en su doble calidad de

productor y de consumidor, constituya el foco de todo proceso de desarrollo ^{33/}.

Solamente con un esfuerzo decidido en este campo se puede tener presencia **psico-social** e irradiarla a las fronteras, consolidando la identidad nacional, elevando el potencial nacional y frenando la penetración ideo-política y **geo-estratégica** de otros países.

3.4.- Perspectivas y Elementos Estratégicos para el Desarrollo de la Región Sur

El desarrollo de la región sur, en especial de **Moquegua** y **Tacna**, deberá articularse a la situación de Arequipa como frontera económica, ya que esta ciudad tiene un grado de desarrollo económico que, aunque inferior al alcanzado en Antofagasta, es comparativamente alto en el contexto nacional ^{34/-}; deberá, asimismo, propender a la articulación geopolítica transversal con **Puno** y Madre de Dios, otorgando primera prioridad al aprovechamiento de las aguas del lago **Titicaca**, que podrían irrigar 630,000 **Hás.** y generar 8 millones de kilovatios para potenciar su desarrollo ^{35/-}, y finalmente, optimizar el uso de los recursos suelo, **hidrobiológicos**, **metalogénicos** y de infraestructura existente en el área.

A. Potencialidades Frente a los Países Vecinos

Es importante, en primer lugar, revertir la tendencia al despoblamiento del área rural de Tacna y Moquegua, a través de la puesta en explotación de sus recursos, propiciando, en especial, la producción de olivo, trigo, cultivos andinos y ganadería variada, con miras a obtener los rubros considerados en la propuesta de especialización y complementariedad productiva del Instituto Nacional de Planificación (aceites vegetales, productos de molinería, textiles de lana y fibra, y conservas de frutas, principalmente) ^{36/}. Para ello, será necesario ampliar la frontera agrícola en base a irrigaciones, dentro de un esquema que permita el uso óptimo de los recursos hídricos de ambos departamentos, incrementando así la base de la producción agropecuaria y de generación de empleo, para solucionar las enormes demandas nutricionales y de trabajo que se prevén a futuro.

Al planificar el uso de los recursos hídricos, se deberá considerar el enorme potencial del lago Titicaca, teniendo en cuenta que el vecino país del sur tan sólo puede aspirar a ampliar el área agrícola de Tarapacá en 75% y a iniciar un desarrollo ganadero altiplánico limitado.

En la explotación de los importantes recursos pesqueros y mineros (83 yacimientos y más de una docena de elementos identificados) de la Región Sur, se prevé la importancia del puerto de Ilo como punto de entrada y salida de la zona, tanto para la exportación como para el transporte

masivo de productos a las áreas industriales del litoral peruano. En base a estos recursos, Perú podría lograr un positivo avance en materia de reducción de los desequilibrios en el grado de desarrollo alcanzado con relación a la zona fronteriza chilena, visto que este país sólo posee un modesto potencial minero en ella, (básicamente no metálicos, cobre, caolín y sulfato de sodio)

Es en el aspecto industrial en donde las potencialidades peruanas aparecen minimizadas ante el actual desarrollo del norte chileno, En efecto, Arica cuenta con una legislación de excepción que le ha permitido impulsar la industria electrónica, de ensamblaje de automóviles, conservera y de artículos suntuarios; mientras que en Iquique existe una zona franca industrial y comercial, a través de la cual exporta e importa, dinamizando la producción agropecuaria e industrial y el comercio, respectivamente. cabe indicar, además, que en el aspecto de la industria de armamentos Chile ha avanzado grandes pasos hacia la autosuficiencia en la concepción y producción de equipos y materiales para la defensa 38/.

También es ampliamente favorable a Chile el comercio fronterizo, Sin embargo, los estudios referentes a la posibilidad de establecer zonas francas en Perú, hacen ver que la imposibilidad de Tacna de poseer infraestructura portuaria, podría obviarse con provecho para la zona,

aprovechando la infraestructura existente en Ilo para la posible instalación de una zona franca, visto que ella debe, necesariamente, estar vinculada a un puerto o aeropuerto conexo

Entre los beneficios especiales de una zona franca industrial, se encuentran la promoción de una rápida industrialización, el incremento del uso de mano de obra, la atracción de inversión privada --tanto nacional como extranjera-, la reducción de los costos de inversión y el incremento de la productividad; y, como contribución al desarrollo regional, la descentralización industrial, el fortalecimiento de la base económica de la pequeña y mediana actividad agropecuaria, la generación de empleo y los beneficios económicos derivados de la provisión de servicios urbanos ^{40/}. Sin embargo, para el caso del sur peruano, parecería aconsejable desarrollar inicialmente una zona franca meramente comercial en Ilo, con miras a anular el comercio legal e ilegal de Tacna respecto a Arica e Iquique, reciclando los casi 350 millones de dólares que salen hacia Chile; y, en una segunda etapa, establecer una zona franca industrial, que aproveche e impulse el desarrollo de los recursos naturales nacionales.

En la selección de rubros prometedores de desarrollo industrial para el establecimiento de parques industriales o zonas francas, los criterios básicos usuales están referidos a su potencial de desarrollo, vale decir, a la

existencia de materias primas y personal calificado, al tamaño del mercado, y a la disponibilidad de infraestructura de transportes y servicios públicos, entre otros ^{39/}.

La creación de la zona franca comercial y los requerimientos del desarrollo **agropecuario agroindustrial**, exigirán la dotación de energía eléctrica en una magnitud relevante, pues está previsto el posible desarrollo de proyectos como el complejo del **cobre**, con seis plantas en **Ilo** y 6 en **Tacna** ^{41/}.

En todo caso, el sur peruano debe ser enfocado como una región económica, social, **psico-cultural** y geopolíticamente integrada, si se desea alcanzar su coherente desarrollo en el futuro.

B. Influencia de la. Propuesta de Desarrollo del Sur Peruano Sobre Bolivia y Otros Paises

El desarrollo del puerto de **Ilo**, la mejora y asfaltado de la carretera **Ilo-Desaguadero**, la creación de la Zona Franca comercial y el enfoque del sur como una sola región **cohesionada**, permitirían desarrollar el eje del **rio Heath**, desde **Puno** a Madre de Dios, prolongando la carretera proveniente de **Ilo**, con lo que sería posible absorber la presión geopolítica **brasileña** en la zona de **Iñapari-Puerto Maldonado** ^{43/}.

Por otra parte, la interconexión ferrocarrilera Puno-Desaguadero-Tucumán articularía la economía peruana con las economías boliviana y argentina, potenciando a Ilo como puerto de nivel en el Pacífico y posibilitando que Tacna tenga un desarrollo agroindustrial autosostenido, que permita el establecimiento de fronteras vivas, con miras a compensar la presión fronteriza del sur. En esta forma, Tacna se constituiría en la primera línea de contención económica y social, siendo Ilo-Moquegua, la segunda.

Está demás señalar que la acción estatal peruana a través del gasto reproductivo, la promoción de inversiones y la planeación estratégica de un sistema de ciudades intermedias, así como el desarrollo integrado de irrigaciones -centrales hidroeléctricas- agroindustria y producción minera industrial, se complementaría con la zona franca industrial en Ilo y su extensión a Tacna, evitando el contrabando y protegiendo la industria regional ^{44/}, y la seguridad y defensa nacionales ^{4M/}.

3.5.- Jurisprudencia Sobre el Uso de Aguas Internacionales

A. En el Ambito Internacional

En 1966, se realizó en Helsinki, como resultado de la labor del Instituto de Derecho Internacional, una conferencia internacional en la que participaron

distinguidos juristas de gran prestigio, así como especialistas que bien había representado a sus respectivos gobiernos en conferencias internacionales relativas al agua, hablan intervenido como asesores en diversas controversias relativas a los usos del agua, o habían desempeñado funciones importantes en las Naciones Unidas y sus organismos, en relación con los usos del agua y la protección del medio ambiente.

Habida cuenta de que los organismos bajo cuyos auspicios fueron elaboradas y la personalidad de los autores, así como el rigor científico, los conocimientos y la ponderación demostrados en su labor, el conjunto de artículos propuestos como resultado de la Conferencia, comúnmente conocidos como las Normas de Helsinki, constituyen la formulación más trabajada de un conjunto de normas jurídicas, de aplicación general a los usos del agua dulce que afecten a dos o más países vecinos. Consecuentemente, estas normas son referencia indispensable para cualquier país que pretenda realizar en relación con el uso de sus recurso hídricos disponibles, en zonas de frontera internacional con carácter de aguas internacionales 46/.

Se reproduce a continuación algunos artículos de dichas Normas, seleccionados por su pertinencia al presente estudio 47/ .

"Artículo II. Una cuenca hidrográfica internacional es un área geográfica que se extiende por el territorio de dos ó más Estados y está demarcada por la línea divisoria del sistema hidrográfico, incluyendo las aguas superficiales y freáticas que fluyen hacia una salida común."

"Artículo III. 'Estado ribereño de una cuenca' es un estado cuyo territorio abarca una porción de un cuenca hidrográfica internacional."

"Artículo IV. Todo estado ribereño de una cuenca tiene derecho, dentro de su territorio, a una participación razonable y equitativa en los usos y beneficios de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional."

"Artículo V.

1.- La participación razonable y equitativa en el sentido del Artículo IV se determinará según todos los factores pertinentes de cada caso particular.

2.- Entre los factores pertinentes que deben considerarse figuran los siguientes:

a) la geografía de la cuenca, en particular la extensión de la zona de desagüe en el territorio de cada estado ribereño;

b) la hidrología de la cuenca, en particular la contribución de agua por cada Estado ribereño;

c) el clima de la cuenca;

d) la utilización anterior de las aguas de la cuenca, y en particular su utilización actual;

e) las necesidades económicas y sociales de cada Estado ribereño;

f) la población que necesita las aguas...

g) los costos comparativos de medios alternativos para satisfacer las necesidades económicas y sociales de cada estado ribereño;

h) la disponibilidad de otros recursos;

i) la prevención del desaprovechamiento innecesario...de las aguas...;

j) la posibilidad de indemnización para dirimir conflictos,

k) el grado en que pueden satisfacerse las necesidades de un Estado ribereño sin causar perjuicio sustancial a un Estado co-ribereño.

3. Para determinar cual es su participación razonable y equitativa se consideran conjuntamente todos los factores

pertinentes y se llegaría una conclusión sobre la base de la evaluación del conjunto.

"Artículo VII. A un estado ribereño no se le puede negar, con el fin de reservar el aprovechamiento futuro de dichas aguas en favor de un Estado corribereño, el uso razonable que al presente hace de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional."

"Artículo VIII.

1. El uso razonable actual podrá continuar, a menos que los factores que justifiquen su continuación pierdan fuerza frente a la importancia mayor de otros factores que pueden conducir a la conclusión de que dicho uso debe modificarse o terminarse a fin de facilitar otro uso competitivo e incompatible con el primero.

El concepto central propuesto en estas Normas es el de cuenca hidrográfica (llamada también cuenca fluvial) como base para la elaboración de acuerdos entre países que compartan el territorio en el que fluya, sea superficial o subterráneamente, curso de agua comunes.

Técnicamente, "la cuenca fluvial, delimitada por su divisoria de aguas constituye la unidad espacial lógica de los estudios hidrográficos" ⁴⁸ -, es la unidad receptora de la naturaleza en el complejo proceso de devolver al mar el agua que cae en tierra;

de ese modo, la cuenca funciona como unidad autónoma 49/.

Desde un punto de vista científico y económico, la utilización del concepto "cuenca" para la elaboración de normas Jurídicas relativas a los cursos de agua internacionales parece ser el método apropiado para tener en cuenta la interacción que produce en toda la zona drenada por un sistema fluvial 50/.

Sin embargo, el concepto de cuenca hidrográfica como base de los acuerdos entre países vecinos o de un acuerdo multinacional de carácter general, no fue universalmente aceptado, ni lo ha sido hasta la fecha.

En 1970, por recomendación de la asamblea General de las Naciones Unidas, la Comisión de Derecho Internacional emprendió un estudio del derecho de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación. La Comisión designó una Sub-comisión, la que a su vez recomendó consultar a los estados diversos puntos y propuso, para tal fin, un cuestionario que contenía entre otras, la siguiente pregunta:

e el concepto geográfico de cuenca hidrográfica internacional la base adecuada par el estudio de los aspectos jurídicos de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación?"

Efectuada la consulta, se obtuvo respuestas muy divergentes respecto a la pertinencia de tal concepto, como base adecuada

para llegar a acuerdos de carácter general sobre el uso de aguas internacionales.

De los 25 Estados que contestaron el cuestionario, aproximadamente la mitad se opone decididamente al uso del concepto de cuenca, como base de los trabajos de la Comisión.

La mayoría de los Estados rechazaron el concepto propiciando el uso de la definición contenida en el tratado de Viena de 1818, según el cual río internacional es el que separa o atraviesa el territorio de dos o más estados. Fueron de esta opinión Austria, Brasil, Canadá, Colombia, Ecuador, España, Nicaragua, Polonia, la República Federal de Alemania y Sudán. en su mayoría, se trata de estados situados , predominantemente, aguas arriba de lo cursos de agua.

La mayoría de los estados que apoyan el concepto de cuenca hidrográfica, fluvial o de drenaje son, predominantemente, estados de aguas abajo. Entre ellos están Argentina, Barbados, los Estados Unidos de Norte América, Filipinas, Finlandia, Hungría, Paquistán, Suecia, Venezuela y los Paises Bajos.

Turquía se opuso decididamente al concepto señalando que *"las cuencas hidrográficas son parte del territorio de los estados y río pueden ser tratados diversamente del resto de su territorio. Los cursos de agua son uno de los recursos naturales de los estados, que ejercen su soberanía plena y completa sobre los que se encuentran en su territorio"*.

El Paraguay sostuvo que *"es un derecho de los pueblos, a la soberanía sobre los recursos naturales, los cursos de agua que nazcan y concluyan dentro del territorio de un estado no deberían ser reglamentados por normas internacionales, aunque estén comprendidos dentro del *divortium aquarum* regional o de una cuenca hidrográfica internacional."*

Se preparó un proyecto de resolución que sirviera de base a los debates de la Comisión, en el que se propuso una referencia específica a las normas de Helsinki. Esta proposición fue rechazada por mayoría de 41 contra 25, con la abstención de 32 países.

El Instituto de Derecho Internacional sostiene que *"todo Estado tiene derecho a usar las aguas que atraviesan o bordean su territorio, salvo las limitaciones impuestas por el derecho internacional..."*; sigue indicando que *"Este derecho tiene por límite el derecho de uso de los otros Estados interesados en el mismo río o en la misma cuenca hidrográfica."*

Asimismo, el Instituto considera que *"Un Estado no puede efectuar trabajo o uso de las aguas de un río o de una cuenca hidrográfica que afecten gravemente las posibilidades de uso de las mismas aguas por otros Estados sino a condición de asegurarles el goce de las ventajas a que tiene derecho...así como de la compensación adecuada"*

por las pérdidas y daños sufridos". continua diciendo "En caso de objeción, los estados entraran en negociaciones con el fin de llegar a un acuerdo razonable".

Además, aún cuando quienes usan el agua son personas, familias, empresas privadas e instituciones diversas, el estado es, internacionalmente, responsable por dicho uso, dentro de su territorio. Al respecto, la declaración de Madrid de 1911 del Instituto de Derecho Internacional establece que : **52/**

"Ninguno de los estados utilizará o permitirá que se utilice en aguas de su territorio de una manera que cause un perjuicio grave a su aprovechamiento por otro Estado o por particulares, etc., de otro Estado".

Algunos tratados bilaterales que contienen disposiciones relativas al uso de aguas internacionales, recogen y aplican este principio (por ejemplo, el acuerdo de los ríos Fronterizos, de 1971, entre Finlandia y Suecia) **53/**. Ningún país se ha pronunciado en contra.

B. Acuerdos Bilaterales del Perú con los Países Fronterizos del Sur:

b.1 Con Bolivia

El 30 de julio de 1955, los ministros de Relaciones Exteriores del Perú y de Bolivia suscribieron la

"Convención Preliminar para el Estudio del Aprovechamiento de las Aguas del Lago Titicaca", en virtud de la cual ambos países acuerdan, sujeto a ratificación posterior, y en forma resumida, lo siguiente: **54/** .

1.- Estudiar el aprovechamiento común de las aguas del Lago Titicaca, asignando para tal fin los recursos , esfuerzos y facilidades necesarias.

2.- Encargar a la Comisión Mixta Peruano Boliviana que fuera creada el 20 de abril de 1955, la determinación y los estudios socio-económicos de las zonas de influencia adyacente al Lago Titicaca.

Esta Convención fue aprobada por el Gobierno peruano por Resolución Legislativa No 12408, del 31/10/1955, promulgada el 05/11/1955, y por el gobierno boliviano, por Ley No. 905 del 12/12/1986.

El 19 de febrero de 1957, los Plenipotenciarios del Perú y de Bolivia suscribieron el "Convenio para el estudio socio-económico preliminar del aprovechamiento de las aguas del lago Titicaca", acordando sujeto a ratificación posterior, y en forma resumida, los siguiente:

1.- Adoptar un Plan para el estudio económico preliminar del aprovechamiento común de dichas aguas, sin alterar fundamentalmente sus condiciones de

navegabilidad, sus facilidades para la pesca, no afectar sustancialmente el volumen de agua. •Y que tome en consideración los índices económicos o valores intrínsecos del agua utilizada, que se estiman de carácter preliminar, en:

US 0.001 por KWH de energía cinética

US 0.001 por metro cúbico de agua para riego

2.- Acordar la compensación por perjuicios o retribución por menores beneficios en Convenio posterior, a la terminación de 3os estudios económicos.

3.- Negociar, conjunta o separadamente, con firmas responsables y de prestigio mundial, para contratar los estudios. El contrato será estudiado por la Subcomisión Mixta para el Estudio del Aprovechamiento de las Aguas del Lago Titicaca, la que recomendará su aceptación y suscripción a la Comisión Mixta Peruano-Boliviana, que lo aprobará. Ambos gobiernos licitarán internacionalmente los estudios definitivos y financiación parcial o total del proyecto.

Este Convenio fue aprobado por el Gobierno Peruano por Resolución Legislativa No. 12857 del 21/11/1957, y por el Gobierno Boliviano, por la misma Ley No. 905 del 12/12/1986 que aprobó la Convención Preliminar. Entró en vigencia el 20/02/1987, luego del canje de instrumentos de

ratificación realizado en Lima, entre los ministros de relaciones exteriores del Perú y Bolivia.

En Julio de 1988, fue suscrito el programa de Acción de **Puno** por los Ministros de Relaciones Exteriores de Perú y Bolivia, en el que se registran, entre otras cosas, las siguientes decisiones:

Constituir la Sub-Comisión mixta para el Desarrollo de la Zona de Integración del Lago **Titicaca**", que reemplaza a la anterior "Sub-Comisión Mixta para el Estudio del Aprovechamiento de las aguas del Lago **Titicaca**, con el encargo de conducir las gestiones necesarias para realizar los estudios y ejecutar los proyectos acordes con sus fines.

La Sub-Comisión constituida conducirá sus labores con autonomía y su Sección peruana estará presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, el **INP**, La **ONERN**, la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina y la Corporación de Desarrollo de **Puno**.

2.- Son fines de la Sub-Comisión, entre otros, impulsar decididamente el Estudio Integral de la Cuenca del Lago **Titicaca** dinamizar los programas y proyectos **binacionales** tendientes a desarrollar los recursos del Lago **Titicaca**, teniendo cuidado de no afectar negativamente el eco-sistema del Lago.

En resumen, se puede afirmar que se ha llegado a un acuerdo respecto al Lago Titicaca, por el cual se establece un condominio del Perú y Bolivia en el uso de las aguas. El Lago no puede ser utilizado independientemente por uno o por el otro, sino de mutuo acuerdo, por que son **condominios**.

En ninguno de los compromisos contraídos formalmente, se hace mención al concepto de "cuenca hidrográfica" o "cuenca fluvial" o "cuenca de drenaje", como base para el enfoque de los estudios o desarrollo de los proyectos. Jurídicamente, no existe obligación por parte del Perú, de considerar todas las aguas de la cuenca de Titicaca como comprendidas en la situación de condominio.

Sin embargo, técnicamente, no puede ignorarse las opiniones vertidas en diversos eventos internacionales en **favor** de dicho concepto -particularmente las normas de Helsinki-, a pesar de no haber sido universalmente aceptado, e incluso, de haberse producido opiniones francamente contradictorias al mismo.

La posición peruana al respecto sostiene que el condominio se extiende hasta los afluentes primarios del Lago, mas no a los afluentes de los afluentes, a partir de los cuales, inclusive, y en todos los recursos aguas arriba de los mismos, se mantiene la **soberanía** irrestricta de la nación, y, por tanto, la posibilidad de hacer usos unilateralmente de ellos, con ajuste a las normas vigentes del derecho internacional, es decir, como

la única restricción de que dicho uso no ocasiona perjuicios sustanciales a país vecino, en cuyo caso, procedería algún tipo de compensación ⁵⁷⁷.

b.2.- Con Chile:

Los únicos cursos de agua internacionales que el Perú comparte con Chile, son los canales de Uchusuma y del Maure, o canal azucarero, que nacen en territorio peruano, penetran en territorio chileno, y regresan luego a territorio peruano, abasteciendo a la ciudad de Tacna y la zona agrícola cercana.

Respecto a estos canales, el Tratado de 1929 establece en su artículo segundo ⁵⁷⁸, lo siguiente:

"...Chile cede a perpetuidad a favor de Perú, todos sus derechos sobre los canales de Uchusuma y de Maure, llamado también azucarero, sin perjuicio de la soberanía que le corresponderá ejercer sobre la parte de dichos acueductos que queden en territorio chileno después de trazada la línea divisoria a que se refiere el presente artículo. Respecto a ambos canales, Chile constituye en la parte que atraviesa su territorio, el más amplio derecho de servidumbre a perpetuidad a favor de Perú. Tal servidumbre comprende el derecho de ampliar los canales actuales, modificar el curso de ellos y recoger todas las aguas cantables

en su trayecto por territorio chileno, salvo las aguas que actualmente caen al río Lluta y las que sirven a las azufreras del Tacora".

Obviamente, cualquier trabajo de ampliación o modificación de estos canales, a ser efectuado por la parte peruana en territorio chileno, requerirá de autorización del gobierno chileno para introducir temporalmente a su territorio el personal peruano, los equipos, materiales y otros elementos necesarios para tales fines **59/**.

NOTAS

- 1/. **Mercado Jarrín, Edgardo**, "Coyuntura Geopolítica Latinoamericana",. IPEGE No. 9, 1983, Lima-Perú.
- 2/. Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional Tomo I, Ed: 1983. CAEM, Lima-Perú.
- 3/. **Mercado Jarrín, Edgardo**; Supra 1/.
- 4/. Chile; ¿Geopolítica del Mal Vecino? Revista Tensión Año 1, No. 1, mayo 1980.
- 5/. Supra **4**.
- 6/. Supra 1.
- 7/. Supra 1.
- 8/. Tratado Peruano Chileno, suscrito en Lima el 03 de Junio de 1929 y Protocolo complementario suscrito en Lima el 03 de junio de 1929.
- 9/. Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional, Tomo I. Ed. 1983 del CAEM, Lima-Perú.

- 10/. **Stephen M. Schwebel**. Relator Especial. Primer informe sobre Derecho de los Usos de los Cursos de las Aguas Internacionales para Fines Distintos de la Navegación. Comisión de Derecho Internacional, ONU, 1979.
- 11/. Artículo II, III, V y VII. Supra 10.
- 12/. **Nozaki, Tsuquo**. "La Derivación del Agua del Lago Titicaca", Dic, 1981, Lima-Perú
- 13/. **CAEM** supra 9. Capítulo I, de la Segunda Parte.
- 14/. **López Más, Julio**. "El Proyecto de Regionalización, Un Debate Nacional". El Problema Regional Hoy. Ed. Tarea, Lima-Perú 1983.
- 15/. Ley 23878, Plan Nacional de Regionalización., Propósitos Permanentes de Desarrollo Nacional, INP 1988, Lima-Perú.
- 16/. Supra 15, Lineamientos de Regionalización
- 17/. Supra 15.
- 18/. **Mercado Jarrín, Edgardo**. Demografía y Geopolítica, "La Población del Perú en el Año 2050", CPIA, Lima 1985.
- 19/. **Mercado Jarrín, Edgardo**; "Perú: Perspectivas Geopolíticas", CONCYTEC-IPEGE, p.77, 1993, Lima-Perú.
- 20/. Propuesta del Presidente de la República, julio de 1986.
- 21/. Supra 18.
- 22/. **Reyes, Julio**. "Ocupación del Espacio Territorial; Plan Nacional de Desarrollo a Largo plazo: Elementos para la Definición de la Estrategia"; INP, 1988, Lima-Perú.
- 23/. Supra 18.

- 24/. La Zona Franca de **Iquique** fue creada en virtud del Decreto Ley 1233 publicado en el diario oficial el 04-11-75
- 25/. Cárdenas Núñez, Gilberto; **Area** de Desarrollo Regional; Cálculo de la Salida de Divisas por el Contrabando **Tacna-Arica, PI-MICTI**, 1981, Lima-Perú.
- 26/. Convenio Comercial Perú-Chile del 17/10/1950. El **D.L.** 20153 de Tránsito Comercial Fronterizo no ha sido reglamentado.
- 27/. **Bocchio** Rejas, Luis. "Caracterización del Departamento de **Tacna** y su Desarrollo", Forum Alternativas de Desarrollo **Hydroenergético** del Sur. **CORDETACNA**, JUNIO 1983.
- 28/. Supra 2, Sección IV: Expresión **Sicosocial** del Poder Nacional.
- 29/, **CELADE**, Centro Latinoamericano de **Demografía**, **CEPAL**, 1985.
- 30/. **INP**. **Prognosis** del Comportamiento Socio-Económico al año 2010, Elementos para la **definición** de una Estrategia Plan Nacional de Desarrollo a Largo Plazo, 1988.
- 31/. Cárdenas **Núñez**, Gilberto. Política de Educación y Cultura, Supra 29.
- 32/. Mercado **Jarrín**, Edgardo. ^v
- 33/. **ONUDI**. Desarrollo Acelerado de Recursos Humanos para la Industrialización 1985-2000. Segunda Conferencia General de la **ONUDI**.
- 34/. Vera, José Carlos. "Ubicación del Perú y de la Región Sur Peruana en los Ejes de Desarrollo Sud-Americanas.

Forum...Supra 26.

- 35/. Supra 12.
- 36/. Desarrollo Productivo, Supra 29.
- 37/. **Roel Montellano , Carlos;** Cómo Desarrollar la Frontera Sur", IPECE No. 1, 1985.
- 38/. **Pellegrini Delgado, Carlos;** "Las Industrias Militares: El Caso Chileno". Revista Limitación de Gastos.
- 39/. **Kelleher, Tomas;** "Planificación de Zonas Francas de Exportación". Funcionario **ONUDI**. Boletín Banco Popular del Perú, Marzo 1988.
- 40/. **Guzmán, César;** Beneficios de las Zonas Francas, Citado por el diario El Comercio 31-01-81. Lima Perú.
- 41/. **FGU_Kronberg Unternehmens Beratung CMBG CONSULTING + ENGINEERING;** Objetivos y Estrategias de desarrollo Industrial como Base para Parques Industriales y Zonas Libres. Fundación Alemana para el Desarrollo Internacional, Cali Colombia. Marzo 1980.
- 42/. **INDUPERU.** Rol, Actividades y Trabajos, Mayo 1980. Lima-Perú.
- 43/. Supra 18.
- 44/. Supra 33.
- 45/. Supra 18.
- 46/. Primer Informe sobre el derecho de los usos de los cursos de aguas internacionales para fines distintos de la navegación. **Stephen M. Scewbel,** relator Especial, Comisión de Derecho Internacional , ONU, 1979.
- 47/. **Annuaire de l'Institut de Droit International,** 1961, vol. 49, tomo II.

- 48/ **R.J. Moore, Water, Earth and Man.** R.J. Cherley; "The Basin Hidrological Cycle", Londres 1969.
- 49/. Resolución 2669 (XXV) de la Asamblea General, del 8 de Diciembre de 1970.
- 50/. **Recueil de Traités**, vol. 825. Naciones. Unidas.
- 51/. Convención Preliminar para el Estudio y Aprovechamiento de las Aguas del Lago **Titicaca**; M. de **RR.EE.**, Lima.
- 52/. Convenio para el Estudio del Estudio Económico Preliminar del Aprovechamiento de las Aguas del Lago **Titicaca**, M. de **RR.EE.** Lima-Perú.
- 53/. Programa de Acción de **Puno**, del 15/07/88, M. de **RR.EE.**, Lima-Perú.
- 54/. **Román Heredia, Carlos M.**; Jefe del Departamento de Bolivia, Sub-secretaria de Política Bilateral, M. de **RR.EE.**; Lima-Perú.
- 55/. **Basadre, Jorge**; "Historia de la República del Perú", T. VIII, Ed. Universitaria, 1969, Lima-Perú.
- 56/. Tratado Peruano-Chileno suscrito en Lima el 3 de Junio de 1929, aprobado, promulgado y ratificado por ambas partes, M. de **RR.EE.** Lima-- Perú.
- 57/. **Salinas, José**; Jefe del Departamento de Chile, Sub-Secretaria de Política Bilateral. M. de **RR.EE.**, Lima-Perú.
- 58/. **Ob.** Cit. 54.
- 59/. **Ob.** Cit. 54.

IV ACTUAL PLANTEAMIENTO GEOPOLITICO PERUANO HACIA EL SUR

4.1.- Introducción

A raíz de la Guerra del Pacifico, las relaciones Perú-Chile han estado signadas por un permanente ambiente de tensión. Esta situación da lugar a un conjunto de acciones económicas, sociales, culturales, políticas y militares por parte de ambos países en su afán de expansión o de recuperación territorial por parte de Perú.

A partir de 1990, la nueva administración de país, considera como objetivo central en sus relaciones internacionales, la **inserción** económica y financiera, **convirtiéndose** éste en uno de los pilares de la política exterior peruana. La inserción en el marco de las tendencias internacionales de globalización económica e integración política y fronteriza nacionales, condujo a que el Gobierno Nacional del Perú buscara la reducción de las tensiones internacionales entre el país y todos los países fronterizos, en especial con Ecuador y Chile, como parte del Programa de Reconstrucción Nacional; así, el Presidente de la República manifestó:

"El Perú y sus vecinos gastan ingentes recursos en gastos de defensa que bien pudieran destinarse a elementales obras de desarrollo. El Perú ha tomado la iniciativa para revertir esta tendencia y lograr una paz

sin tensiones y poder así contribuir a que ésta genere desarrollo y sobre estas bases se construya una democracia sólida. He visitado Ecuador y entablado conversaciones con Chile para sentar las bases de una paz duradera, sosten del desarrollo de nuestros países."

Luego continúa: 4/ .

"Es decir, se conjugan la política de distensión, en el marco del ámbito externo, con los grandes objetivos del Programa de Reconstrucción Nacional."

En mayo de 1993 M^o se firmó la llamada Convención de Lima, como una forma de dar por cumplidas las obligaciones establecidas en el Tratado de 1929, y que Chile tenía pendientes.

La polémica sobre la conveniencia del régimen jurídico acordado en la Convención fue uno de los elementos que impidió su ratificación por el Congreso Constituyente Democrático del Perú, lo cual no impide considerar las nuevas intenciones nacionales del planteamiento geopolítico peruano hacia el vecino del sur.

La crítica central a la Convención, considera los siguientes puntos, como aquellos que son cuestionables:

- a) La oportunidad de la firma de la Convención.

b) Si esta forma es la más satisfactoria para Perú.

c) Si debe o no ser aprobada por el Congreso
Constituyente Democrático del Perú.

En cuanto a la forma, se señala que las servidumbres de un puerto y del ferrocarril son menoscabadas debido a que cuando se habla de una concesionaria organizada como sociedad anónima, tal organización queda sometida a las leyes de Chile e inscrita en el registro de Arica, quedando severamente comprometidas las servidumbres y la restricción de soberanía a Chile que eso implicaba.

Por otro lado, desde el punto de vista económico, considerando las nuevas tendencias internacionales, Chile presenta mejores ventajas que Perú para orientar su producción hacia el mercado de la Cuenca del Pacífico. Actualmente, Japón es su principal socio comercial.

La posición oficial actual de Perú considera la Convención conveniente, porque tal acuerdo permitiría que los ingentes recursos que se gastan en defensa puedan destinarse a obras de desarrollo. Se pretende una paz sin tensiones y así poder contribuir al desarrollo fronterizo y nacional, construyendo además, una democracia sólida. Se conjugan la política de distensión con los objetivos del Programa Económico vigente. 71 -

El argumento de los gastos de defensa que se pueden destinar al desarrollo, y el cambio de tensión por distensión, se sustenta en que Perú ya ha tenido dos desastres militares y un severo cercenamiento de su territorio, considerando además que de 1968 a 1980 el Perú invirtió aproximadamente 8,000 millones de dólares en armas que hoy son chatarra. **8/** -

Además, un vocero del Gobierno considera que el esfuerzo armamentista peruano durante los últimos 20 años se calcula en alrededor de 40,000 millones de dólares, en la inútil confrontación con Chile. **9/**

El argumento central del cambio de enfoque geopolítico, se basa en que se considera que los objetivos nacionales estuvieron errados en el Perú -confrontación con Chile y recuperación de Arica el año 1979-, debido a que la correlación de fuerzas materiales que fue de 3 a 1 a favor de Chile desde 1929 hasta 1968, fue revertida desde el año 1976 a 1979, convirtiéndose en una de 1.5 a 1 a favor de Perú, y luego se perdió tal posición siendo favorable a Chile nuevamente en la actualidad. **10/** -

Oficialmente el Gobierno Peruano tiende un puente de distensión no armada cuando a través del intercambio de Notas de Cancillería, basados en la Convención de Lima, plantea nuevos términos para la relación Perú-Chile "s-

a través del estudio de un programa sobre difusión y profundización de la historia de ambos países, de manera que los valores patrióticos que encarnan los grandes hombres del pasado, fortalezcan los vínculos de solidaridad y la aspiración coincidente de un futuro compartido; la respuesta del Canciller chileno expresa la plena coincidencia sobre el tema. 12/ .

4.2,- La Integración Fronteriza en el Sur Peruano:

Perspectiva:

En 1989 el Gobierno Peruano creo la ZOTAC dispositivo que luego fue modificado , y complementado. 15/ La esencia de la creación de la Zona de Tratamiento Especial de Tacna fue la de promover el desarrollo socio-económico de la región Moquegua-Tacna-Puno. 16/ .

El principal instrumento de acción de la ZOTAC es el arancel especial, que permite la operatividad de la Zona, así como la captación de ingresos como fuente de recursos para el desarrollo de la Región. Así, el artículo primero del D.S. 057-90-PCM, explicita que el arancel especial se fija en 10% para ser aplicado al ingreso de bienes provenientes de los depósitos francos a la Zona de Tratamiento Especial de Tacna. 17/ .

Esta disposición generó la principal acción económica del Estado peruano para enfrentar la expansión económica

chilena, que se caracteriza por diversos elementos propios de un país con fuerte ingrediente geopolítico en la conducción política de su Estado.

A. Geopolítica de Chile Hacia el Norte.

Los criterios centrales del pensamiento geopolítico chileno son: ^{1-8/} -

- 1.- La importancia creciente del Pacífico.
- 2,- La Importancia geopolítica de la ubicación estratégica de Chile.
- 3.- La responsabilidad de Chile por la defensa continental y su propio destino.
- 4.-- La concepción de Chile como una potencia del Pacífico Sur.

Recientemente, el criterio central del enfoque chileno con respecto al mar y su proyección a la Cuenca del Pacífico, es la tesis del "Mar Presencial", que consiste en la continuidad espacial existente entre los territorios continentales y Antártico e Isla de Pascua, El concepto de Mar Presencial ha sido incorporado en las definiciones de la ley chilena de pesca y agricultura en 1991.

El problema para Perú, y en especial para Tacna, se debe a que como Perú no tiene posesiones insulares, la proyección del paralelo correspondiente a la línea de la Concordia corta las proyecciones hacia el mar de la costa sur del Perú. Tal punto de vista está orientado a que Chile tenga una mayor porción de mar y de costa real hacia la Cuenca del Pacífico.

Hacia el norte, Chile ha desarrollado un núcleo de cohesión secundario constituido por el eje Arica-Iquique, el cual tiene como objetivos los siguientes:

- 1.- La integración con Argentina, Brasil y Bolivia, en especial a través del Mercosur.
- 2.- Desarrollo comercial a través de la Zona Franca de Iquique, destinada a captar ingresos del mercado peruano y del mercado boliviano.
- 3.- Aprovechamiento del mineral estratégico litio, para cuyo tratamiento se requiere abundante agua, que pretende obtener de la cuenca del Titicaca, fronteriza con Perú y Bolivia. 20/ .
- 4.- La declaración de Arica como Zona Franca Industrial y la construcción completa de la carretera Arica-La Paz, busca consolidar el eje comercial con Bolivia en desmedro de los ejes

peruanos Ilo-La Paz o Tacna-La Paz.

- 5.- La creación de la zona franca de extensión de "Chacalluta", en Arica, a fin de crear un parque industrial manufacturero con puerto y aeropuerto cercanos.
- 6.- La proyección chilena de constituirse en sede de importantes proyectos de inversión internacional, integrado a los circuitos contemporáneos de producción e inversión mundial. Los países vecinos serian importantes proveedores de materias primas, mano de obra o de servicios no calificados, para el procesamiento e industrialización por parte de industrias ubicadas en Chile.
- 7.- La atracción del norte chileno a los capitales internacionales con perspectivas comerciales en la Cuenca del Pacifico; la reinversión de sus excedentes en Argentina y Perú, en especial en sectores primarios (Quellaveco), en sectores financieros (AFP y banca) y en sectores de servicios básicos como electricidad (EDENOR);

El giro geopolítico chileno presenta dos componentes:

- 1.- Continuar con la proyección hacia el centro de América Latina, con mayor énfasis en aspectos económicos que políticos, con el objeto de acceder a los recursos que tanto requiere para su desarrollo industrial y comercial: agua y materias primas.

La fórmula chileno-boliviana de 1975

que suponía compensaciones territoriales cordilleranas por parte de Bolivia, muestra la permanente atención de Chile por los recursos de los cuales carece.

- 2.- El afán de Chile de constituirse en un gran centro comercial-industrial de alta tecnología a nivel mundial para su proyección hacia los mercados internacionales a través de la Cuenca del Pacífico.

Ya Chile obtuvo la promesa de los EE.UU., para suscribir un pacto de libre comercio. En tal sentido, Chile entraría a pertenecer al bloque geoeconómico de Canadá-EE.UU-México. Así, los Estados Unidos fortalecerían sus vínculos económicos y políticos con el país que ha tratado de identificarse con los planteamientos geopolíticos norteamericanos en el sentido de que el

Tratado de Libre comercio no sería exclusivamente con México, dentro de los países latinoamericanos.

23/.

Pero la cuenca del Pacifico no sólo son los países del TLC, donde la perspectivas de ingreso para Chile chocan con una serie de restricciones establecidas en el propio Tratado. Chile piensa en la Cuenca del Pacifico como un nexo con los países asiáticos, tal como declarara el Ministro de Hacienda chileno, Alejandro Foxley, en el sentido de considerar que Japón es un mercado más importante que los Estados Unidos para las exportaciones chilenas. 24/.

Es así que Chile encuentra una real competencia con el Perú por captar inversiones e incrementar su comercio exterior; pero en las actuales circunstancias, por el desarrollo relativo mayor de Chile en cuanto a su inserción económica y financiera en el mercado internacional, está en una posición más favorable que la del Perú. El Perú, que practica una política de apertura de su economía desde 1990 y debido a que no ha desarrollado suficientemente sus ventajas competitivas, aún no logra ser una plaza importante para la inversión extranjera. 25/*

B. Geopolítica del Perú hacia el Sur

El acuerdo Perú-Bolivia de enero de 1992 26/., por

el cual Perú concede a Bolivia una zona franca industrial y comercial de 162 hectáreas y una zona franca turística de 5 hectáreas en Ilo, además de facilidades portuarias por 99 años renovables, buscó acercar a Bolivia al mar peruano, tratando de captar el comercio internacional boliviano por puertos peruanos.

Tales acuerdos fueron ratificados en 1993, y cuyo avance fue evaluado de la siguiente manera:

"Los señores presidentes Alberto Fujimori y Jaime Paz Zamora comprobaron con satisfacción la renovada dinámica y el decisivo impulso que a las relaciones peruano-bolivianas imprimen los Convenios de Ilo, sus instrumento complementarios, la creación de la Autoridad Binacional Autónoma de la Cuenca del Sistema del Lago Titicaca-Río Desaguadero-Lago Poopo-Salar de Colpasa y el Acuerdo de Cooperación Amazónica, que representan un cambio hacia la modernidad, el aprovechamiento conjunto de sus recursos y su geografía, así como un paso vigoroso hacia el desarrollo, en el marco de objetivos compartidos de amistad, cooperación e integración.

En relación a los avances en el cumplimiento de los Convenios de Ilo suscritos el 24 de enero de 1992, el presidente Fujimori destacó las medidas y obras que

mejoran la operación y eficiencia del puerto de Ilo, y el inicio del proceso de la licitación para adjudicar la administración del mismo al sector privado el 30 de octubre de 1993, el que deberá ser puesto en funcionamiento el 24 de enero de 1994, segundo aniversario de la suscripción de los Convenios de Ilo- 'Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz'.

Para este efecto, el presidente del Perú informó sobre la constitución del comité especial encargado de la promoción de la inversión privada en dicho puerto, y la contratación de los servicios especializados de la consultora holandesa 'Haskoning', que se encuentra elaborando el estudio básico para la privatización del terminal marítimo de Ilo.

Por su parte, el presidente Paz Zamora puso relieve que el 12 de agosto se abrirán los sobres de las licitaciones internacionales para constituir las empresas promotoras de la zona franca industrial y la zona franca turística (Boliviamar)."

Por otro lado, hacia Chile se plantean dos acciones principales:

1.- Una económica, a través de la Zona Franca de Tratamiento Especial de Tacna ZOTAC -, que le permite combatir parcialmente el contrabando de

mercaderías que ingresan por la frontera peruano-chilena; de esta manera Perú ha captado importantes recursos financieros para el desarrollo de la Región José Carlos Mariátequi.

2.- Una política de acercamiento para con Chile, a fin de generar un ambiente de distensión que dé paso a una integración económica y política, que permita el ahorro de los importantes gastos de defensa que supone una frontera en tensión.

De esta manera, Perú cambia uno de los pilares geopolíticos fundamentales existentes en los últimos 100 años, 1979-1989, de recuperación territorial, por una política de integración fronteriza, con perspectivas hacia la Cuenca del Pacífico.

Sin embargo, una alternativa de desarrollo para la frontera sur peruana con Chile, requiere de cuatro elementos principales: **28/**.

- 1.- Mantener la vigencia de dos fronteras peruanas: con Bolivia y con Chile, impidiendo que Chile ceda a Bolivia territorio que fue peruano y que se interpondría entre Chile y Perú.
- 2.- Limitar en lo posible la presión económica chilena sobre territorio peruano, a través de la

ZOFRI ^{29/} y de la zona franca o de extensión de Iquique, en Mica --Complejo Chacalluta-, sobre el comercio e industria de Tacna y Moquegua.

- 3.- Romper el aislamiento geográfico de Tacna, vinculándola establemente con Bolivia y consolidando la influencia peruana en el Altiplano boliviano, atrayendo su comercio exterior hacia puertos peruanos.
- 4.- Resolver el problema hidroenergético, clave para el desarrollo de la infraestructura fundamental para el desarrollo agropecuario, agroindustrial, industrial y de comercio exterior del sur peruano.

Análisis Integral de las Posibilidades Competitivas de Perú y de Chile

El aislamiento histórico de Tacna al perder Arica, ha tratado de ser resuelto por el Perú a través de la Convención de Lima ^{30/} que incluye en el primer artículo el tratamiento del Muelle Norte en Arica, el edificio de la agencia aduanera, la estación terminal del ferrocarril, considerándose cumplidas las obligaciones pendientes por parte de Chile.

El Muelle Norte entregado en uso puede atender dos barcos diarios de hasta 12,000 T.M. Actualmente el tonelaje de comercio entre Tacna y Arica no supera las 600 T.M. al año. Además es posible utilizar las instalaciones del puerto de Ilo, que actualmente no funcionan a plena capacidad, a fin de no depender excesivamente de Arica.

La actividad de la ZOTAC tendrá que reorientarse progresivamente hacia la actividad industrial manufacturera, a fin de poder enfrentar seriamente el dinamismo que creará en Chile el complejo Chacalluta, orientando su producción fundamentalmente hacia exportación, de esta manera será posible:

1.- Dar empleo estable a la actual población ocupada o desocupada, y a la población migrante.

2.- Contrarrestar la tendencia que quiere imponer Chile, de convertir al sur peruano en abastecedor de materias primas para la industria chilena.

Contrarrestar el comercio chileno de productos provenientes de Iquique, en forma de contrabando, y que afectan a la industria peruana.

4.- Dar lugar a un desarrollo permanente de la frontera, logrando así una descentralización efectiva.

5.- Vincular al Perú con Argentina y Brasil a través de redes viales que terminen en Ilo o Tacna, aprovechando el comercio de exportación en especial de Brasil, hacia la Cuenca del Pacífico.

NOTAS

- 1/. Mercado Jarrín, Edgardo; "Perú: Perspectivas Geopolíticas", CONCYTEC-IPEGE, p. 231, 1993, Lima-Perú.
- 2/. Couturier, Hernán; "64 Años de Espera", El Peruano, 11/08/1993, p. A--7, Lima-Perú.
- 3/. Fujimori Fujimori, Alberto; "El Modelo Peruano: ¿Está Funcionando?", (Discurso en el Council on Foreign Relations, en Nueva York), El Peruano 01-10-1993, Lima Perú.
- 4/. Oh. cit.
- 5/. Los Acuerdos Complementarios al Tratado de 1929, "Convención sobre el Cumplimiento de las Obligaciones Establecidas en el artículo Quinto del Tratado de 1929 y Segundo de su Protocolo Complementario y Sobre su Régimen Jurídico", está integrado por 25 artículos, y fueron suscritos por Oscar de la Puente Raygada, Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, y por Enrique Silva Cima, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, en la Ciudad de Lima el 11 de mayo de 1993,
- 6/. Benavides Correa, Alfonso; "64 años de Espera: El Peruano p. A-5 - A-7, 11/08/1994, Lima-Perú.

- 7/. Supra 2.
- 8/. Op. Cit.
- 9/. Op. Cit.
- 10/. Op. Cit.
- 11/. Nota No. 204 - Cancillería de Perú, "Notas para Impulsar un Mayor Acercamiento entre los Pueblos Peruano y Chileno", 11/05/1993.
- 12/. Op. Cit.
- 13/. D.S No. 071-89-PCM.
- 14/. D.S. No. 089-90-PCM.
- 15/. D.S. 028-90-PCM.
- 16/. D.S. No. 057-90 PCM.
- 17/. El Peruano, 15/11/1993, p. B-15, Lima-Perú.
- 18/. Mercado **Jarrín**, Edgardo; Supra 1/.
- 19/. Op. Cit. p. 234.
- 20/. El Abrazo de **Charaña**, 1975.
- 21/. Supra 18/.
- 22/. **Orwe**, William A.; "Chile espera y Desespera", América Economía, Enero 1993.
- 23/. Op. Cit.
- 24/. Op. Cit.
- 25/. Cárdenas **Núñez**, Gilberto; "Zona Franca o Franca Desesperación", Revista de Historia y Economía No. 1; Fac. de CC.EE.-UNMSM, 1993, Lima-Perú.
- 6/ Convenios de Ilo: 'Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz', enero de 1992, Ilo-Perú.
- 27/. El Comercio; "Perú y Bolivia emitieron un Comunicado

de Prensa Conjunto", **110**, 30 de julio de 1993, 31-07-
1993.

28/. Supra 1/.

29/. Zona Franca Industrial de Iquique.

30/. Supra

CAPITULO V

DESARROLLO DE LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO

5.1. introducción

Uno de los elementos importantes para el desarrollo de demanda internacional de zonas francas lo constituye el proceso de internacionalización de la producción e inversión. Dicho proceso si bien ha sido una práctica que explica los flujos internacionales de capital, actualmente viene siendo experimentado por países que han logrado en las dos últimas décadas sorprendentes tasas de crecimiento en la producción y participación significativa en el comercio mundial y por ende han logrado obtener excedentes financieros que buscan en el exterior oportunidades atractivas.

La demanda por zona franca a nivel internacional es una alternativa para la colocación del capital extranjero en zonas francas distinta a la forma tradicional de recepción de capital. Tanto para la ZOFRI-ILO como para el resto de las existentes a nivel mundial el proceso de internacionalización de la producción e inversión constituye un atractivo para su funcionamiento como destinos para dichos capitales.

Sin embargo, es importante considerar que: ^{1/}

...los inversionistas internacionales en zonas francas no

suelen ser las grandes y bien establecidas empresas multinacionales que han venido operando a nivel mundial durante varias décadas, sino empresas menores cuya inversión en zonas francas frecuentemente representa una de las primeras iniciativas manufactureras significativas en una nación en vías de desarrollo. Un segundo cambio es la aparición en las zonas francas de un creciente número de inversionistas de otros países en vías de desarrollo".

La demanda por zona franca por parte del inversionista nacional se debe a las siguientes razones:

1.- Las ventajas que ofrece el establecer la actividad productiva al interior de la zona franca versus el resto del territorio nacional. Si bien esta razón también la comparte con el inversionista internacional es más significativa para el inversionista nacional dado su campo de acción y experiencia, que es mínima, en los mercados externos.

2.- Los factores coyunturales de la economía nacional con respecto a cambios de política económica que llevan a presentar la zona franca como una alternativa atractiva para los negocios e incluso para el traslado físico de la planta que se encuentra ubicada en otras localidades, un ejemplo es el retiro o la disminución de ciertas preferencias regionales, el establecimiento y desarrollo de una infraestructura para llevar a cabo la actividad

productiva, etc.

La situación inicial o punto de partida de **Ilo** para albergar una zona franca era tan inadecuada que se lo consideró como inapropiado para tales efectos. ^{2/}.

Sin embargo, una vez fundada la **ZOFRI-ILO**, con la debida personería jurídica y organizado un mínimo equipo de gestión ^{3/}, a partir de 1991 se iniciaron un conjunto de trabajos y estudios destinados a suplir las graves deficiencias de infraestructura de **Ilo**. ^{4/} empezó, sin tener aún un primer estudio de factibilidad, la habilitación urbano industrial: estudio de suelos, **diseño** de lotes, alternativas de infraestructura básica, **priorización** de obras e inicio de inversiones. ^{4/} Y es que la gerencia de **ZOFRI-ILO** recayó en una persona especialista en parques industriales, y como consecuencia, el enfoque de la zona franca se redujo al enfoque de un parque industrial. ^{5/}

Se avanzó con la maqueta de la zona, los expedientes técnicos de agua para 15 hectáreas (0.6 **lts/seg** factibles); de energía (0.2 MW factible), y el de vías internas y accesos. Se inició la construcción del Cerco **Perimétrico** (200 metros lineales), con una altura de 2.5 metros.

Asimismo, se contrató la realización de un estudio de mercado para **ZOFRI-ILO**, en el cual se concluye con las siguientes apreciaciones:

a) No existe un modelo único, ni siquiera uniforme, del desarrollo de zonas francas en América Latina.

b) La presencia del capital nacional es una característica del cuadro mundial de zonas francas industriales. *Latinoamérica* no es la excepción.

e) El concepto de extraterritorialidad o enclave tiende a relativizarse.

d) Existe un marcado avance del proceso de privatización de zonas francas en *Latinoamérica*.

e) Sin desarrollo de infraestructura de apoyo no es posible desarrollar con éxito una Zona Franca Industrial.

La propia evaluación de la marcha de *ZOFRI-ILO* por los *funcionarios* de la misma, indica lo siguiente: ✓

3.1.- *Problemática.*

A pesar de tratarse de un proyecto de trascendencia nacional, ZOFRI-ILO no ha contado con el financiamiento de sus gastos de funcionamiento, durante el ejercicio de 1991. En tal sentido, se adoptó la modalidad del Programa de Gobierno Regional.

- *No existe una política descentralizada y moderna de la*

inversión en mecanismos complementarios, tales como puerto, aeropuerto, telecomunicaciones y vías que permitan acompañar con éxito el proceso de implementación integral de ZOFRI-ILO.

- El agudo problema hidro-energético que agobia a la Región constituye un cuello de botella para la consolidación operativa de ZOFRI-ILO."

Evidentemente que esos factores del entorno eran de prioridad uno y se pudieron coordinar con los niveles regional y nacional para priorizar las obras de agua y energía; sin embargo, la preocupación principal era el financiamiento operativo (remuneraciones). El entorno cobró importancia a raíz de los convenios con Bolivia.

5.2.- Situación Comparativa de Algunas Zonas Francas de América Latina y la de Ilo.

A. Iquique y Chacalluta, CHILE

Localizadas en la I Región, con sede central en la ciudad de Iquique. Se rige por el Decreto con fuerza de ley No.341 de 1977, que establece un área de extensión delimitada por el perímetro de la I Región de la que Arica forma parte.

Existen dos parques industriales (Iquique y Arica) bajo

la administración de la Zona Franca Industrial de Iquique SA. El parque industrial ZOFRI-Arica se localiza en la zona denominada Chacalluta, al norte de la ciudad. Cuenta con una superficie total de 130 has., en las que las empresas industriales han mostrado su interés. A diciembre de 1902, se hablan registrado como usuarios en la zona de extension de Arica 27 empresas industriales.

Se espera que en el parque, actualmente en construcción, se instalen industrias de confecciones, metalmecánica, químicos, electrónica, textiles, madera y muebles, plásticos y alimentos.

Al comparar este "menú" con respecto al deducido para la ZOFRI-ILO en función de sus limitaciones de infraestructura y de adminstración, se desprende, en primera aproximación, que ambas estarán compitiendo entre si en el afán de desarrollar la industria liviana de bajo consumo de agua, energía y contaminación ambiental mínima.

En lo que respecta a infraestructura de soporte, el parque dispone de los servicios de apoyo siguientes:

- Aeropuerto internacional.
 - Carretera Panamericana que conecta el Perú con Chile.
 - Carretera internacional a Bolivia.
 - Ferrocarril Arica-La Paz.
- Puerto.

la administración de la Zona Franca Industrial de Iquique SA. El parque industrial ZOFRI-Arica se localiza en la zona denominada Chacalluta, al norte de la ciudad. Cuenta con una superficie total de 130 has., en las que las empresas industriales han mostrado su interés. A diciembre de 1992, se hablan registrado como usuarios en la zona de extension de Arica 27 empresas industriales.

Se espera que en el parque, actualmente en construcción, se instalen industrias de confecciones, metalmecánica, químicos, electrónica, textiles, madera y muebles, plásticos y alimentos.

Al comparar este "menú" con respecto al deducido para la ZOFRI-ILO en función de sus limitaciones de infraestructura y de adminstración, se desprende, en primera aproximación, que ambas estarán compitiendo entre si en el afán de desarrollar la industria liviana de bajo consumo de agua, energía y contaminación ambiental mínima.

En lo que respecta a infraestructura de soporte, el parque dispone de los servicios de apoyo siguientes:

- Aeropuerto internacional.
 - Carretera Panamericana que conecta el Perú con Chile.
 - Carretera internacional a Bolivia.
- Ferrocarril Arica-La Paz.
- Puerto.

Dentro de la Zona Franca de **Iquique** se desarrollan actividades comerciales e industriales menores (envasado de productos y confección de ropa) y también se ubican el grueso de las fábricas y talleres industriales (ensamblado de aparatos eléctricos, vehículos de transporte, material de defensa, fibra de vidrio, alimentos, material de embalaje, envases, artículos de pesca y estructuras metálicas).

Las ventas totales ascendieron a 900 millones de dólares en 1991; se han casi duplicado de 1987 a 1991. Hasta 1993 llegaron a alrededor de los 1,500 millones de dólares. La participación del mercado externo se ha incrementado de un tercio a 50% en el periodo de 1990 a 1993.

Las plantas mayores son ensambladoras que emplean tecnología sencilla. Existe una planta de fabricación de redes de pesca con capital japonés que utiliza tecnología de punta y casi no emplea mano de obra.

Existe cierto grado de articulación con la producción nacional en las industrias ligeras y en las pesadas. La tecnología de armamento de la fábrica **Cardoen** es chilena y utiliza, por ejemplo, derivados del cobre y del acero producidos en Chile para los blindajes.

La importación y exportación de bienes se hace sin restricción alguna. Si la exportación tiene como destino el

mercado interno, con excepción de la I Región, se sujeta a las normas de comercio exterior nacionales (arancel de 11%, más 18% de IVA). La I Región goza de un arancel especial del 6% y de la exoneración del IVA (impuesto al valor agregado) para compras realizada en la zona franca. Las operaciones dentro de la zona franca **están** exentas de los impuestos a las ventas y servicios, al igual que las maquinarias, lubricantes y combustibles necesarios para las operaciones productivas.

Los servicios de control de las importaciones corresponden a la Dirección de Aduanas de Chile. A través de un sistema **interconectado**, la aduana y ZOFRI registran y fiscalizan en ingreso de **mercancías**. Las reexpediciones las realiza ZOFRI quedando el control aduanero en las fronteras de la I Región.

La ZOFRI no tiene servicios de **aduanaje y desaduanaje**, pero existe una **visación** de los documentos de mercancías de ingreso y de salida (entre US\$ 1.50-9.75).

La ZOFRI esta conectada de sur a norte con la carretera Panamericana y con excelentes autopistas con el resto del país. La Panamericana está conectada con la carretera transversal a Mendoza (Argentina) y con otra transversal a La Paz (Bolivia).

Hay servicio regular de vuelos con Bolivia y Argentina.

La frecuencia de vuelos internacionales es *interdiaria* y de vuelos nacionales entre dos y cuatro al día.

Iquique ofrece un buen puerto donde acoderan barcos de gran calado con muchas frecuencias mensuales.

Tiene acceso al puerto con conexión a Bolivia, Argentina y Brasil.

La *ZOFRI* cuenta con cabinas públicas de fax y teléfonos con *discado* directo internacional. El servicio es sumamente *aficiente* y pertenece a *ENTEL* de Chile, empresa pública.

Esta zona franca ofrece servicio de resguardo de mercadería, traslado y estiba, servicio de almacenaje en frío o de congelamiento, y servicio de resguardo y protección de productos depositados durante las 24 horas del día. Estas tarifas se fijan mediante reglamento y se reajustan trimestralmente conforme a la variación del índice de precios al consumidor.

La *ZOFRI* presenta infraestructura de almacenes públicos, placa comercial (exhibición y ventas, con 253 locales), placa financiera con 14 empresas bancarias, oficinas administrativas y servicios externos y placa de servicios con 16 locales de propiedad particular que prestan servicios de transporte, comunicaciones, agencia de aduanas, cambio de monedas, correos.

Una situación diferente se presenta a la fecha cuando la Zona Franca de Iquique ha visto disminuida fuertemente su actividad. La caída en el nivel de ventas a las empresas establecidas en Iquique es el resultado entre otras causas a la competencia de la ZOTAC, a la existencia de otras zonas francas de Bolivia, a la rebaja generalizada de aranceles en Chile, a las menores trabas, a las importaciones que han acordado los países limitrofes. Un diario chileno informó que durante el primer semestre de 1993 las ventas de Iquique dirigidas al exterior registraron un descenso de 21.2%, en tanto que las ventas a la primera región de Chile (región norte) aumentaron en 19.3% y al resto del país en 6.0%.

En Arica, en 1993 el Presidente Aylwin inauguró la primera etapa de la zona franca industrial de Chacalluta en el intento de Chile de mantener su hegemonía comercial en la zona continental sur; en el sector industrial (15 mil metros cuadrados) del parque Chacalluta se han instalado 6 fábricas: Laboratorios Astorga, Confecciones Carol, INDECOL Ltda., Muebles IMAFI (con 1,500 metros cuadrados c/u); GEUSER S.A. (con 2 mil metros cuadrados) y Plásticos Pacífico (con 9 mil metros cuadrados). También se han establecido 6 entidades de servicio: ENTEL Chile, Agencia Multiservicio, Asesorías Profesionales, la Mutual Seguridad, La Compañía de Teléfonos y un restaurante; además la empresa de transporte internacional Imboltrans.

La estrategia chilena para el fortalecimiento de Arica incluye otros proyectos como:

. La sociedad de Autogestión Chileno - Boliviana, que los gobiernos de Chile y Bolivia firmaron en agosto último; un convenio para la creación de una sociedad de autogestión conjunta que trabajará la integración a través de un corredor internacional que unirá Santa Cruz y Arica.

. Proyecto de Desarrollo Turístico en Chinchorro, pues está en gestión una ley que permitirá adquirir bienes raíces en Arica a extranjeros de países vecinos.

. Proyecto Hídrico, por el cual se ha inaugurado nuevas instalaciones de servicio de agua de ESSAT, que permitirá asegurar el abastecimiento de agua de Arica por 20 años.

B. Manaus, BRASIL

Creada en 1957, fue concebida originalmente como área de libre importación; posteriormente (1967) tomó la forma de modelo de desarrollo regional con incentivos especiales. Se provocó inicialmente una mayor concentración geográfica de las empresas, con el fin de cubrir la infraestructura física y de servicios necesarios para su desarrollo; así surgió el Distrito Industrial (DI); los incentivos especiales fueron extendidos a toda la Amazonía Occidental (25% del territorio nacional).

Algunos indicadores muestran el gran avance económico del modelo de industrialización en la Zona Franca de **Manaos**. Las, ventas producto de la actividad industrial, alcanzaron en 1989 US\$ 7,000 millones; 69% de los cuales correspondieron al sector eléctrico-electrónico y se estima que en un futuro ésta llegue a US\$ 10,000 millones. La formación bruta de capital fijo fue de US\$ 4,134.4 millones y la formación bruta de capital total fue de US\$ 13,505.1 millones, para 1989.

El éxito del DI de **Manaos** es atribuido a cuatro factores.

a.1.- A la voluntad del Gobierno del Brasil de desarrollar el **Nor-Oeste** de su territorio.

a.2.- A su ubicación estratégica, próxima a carreteras, puertos, aeropuertos y grandes centros poblados.

A la calidad de los servicios e infraestructura física.

a.4.- A la oferta de lotes subsidiados.

Sin embargo, la principal debilidad del modelo es la escasa capacidad de **competitividad** externa, pues sólo una **pequeña** fracción de la producción es exportada, lo cual puede perjudicar el crecimiento industrial ante el avance

de la liberalización comercial en Brasil.

Las 796 empresas existentes en 1990 generaron 140,925 empleos directos; el 43% de este total fue generado por sólo el 24% de las empresas, principalmente en las ramas eléctrica y electrónica.

La Zona Franca de **Manaos** no es un enclave ni una plataforma exportadora, sino un polo de desarrollo regional industrial (zona procesadora de importaciones). La mayor parte de su producción tiene como destino el mercado local (solo 5% de sus ventas las realiza en el exterior), principalmente Sao Paulo y **Río** de Janeiro. Hay una **fuerte** participación de empresas nacionales y existe gran **integración** con insumos locales.

El impresionante desarrollo industrial alcanzado por esta zona franca **industrial** ha permitido un desarrollo tecnológico de relativa importancia, generándose también procesos de transferencia tecnológica (Moto Honda más de 90% de integración nacional para varias de sus líneas de producción y 100% en un novísimo tipo de motocicleta de 125 cc.).

En esta zona franca se han desarrollado líneas industriales especializadas, concentradas sobre todo en el área de electrónica (68% del capital fijo, 68.7% de la facturación total). Otras líneas son la fabricación de

vehículos de dos ruedas, producción de relojes, venta de productos ópticos, químicos, metalúrgicos y plásticos. La facturación de textiles es marginal.

Los incentivos se orientan a promover las exportaciones. Existe cuota especial de importación cuando es solicitada por la empresa. Exoneración del impuesto sobre operaciones de cambio, para contratos referidos a los pagos por la importación de insumos destinados a las exportaciones; del impuesto sobre operaciones relativas a la circulación de mercancías, de la tasa del 3.1% cobrada por la Superintendencia de la Zona Franca (SUFRAMA) como arancel por la liberación de la mercancía, del impuesto a la renta para proyectos industriales y agropecuarios (por 10 años).

Se otorga una cuota-premio correspondiente al 30% del saldo líquido verificado entre las operaciones de importación y exportación. Exoneración del impuesto a la importación para las mercaderías extranjeras ingresadas a la Zona Franca de **Manaos** destinadas al consumo interno; industrialización, instalación y operación de industria o servicio de cualquier naturaleza. Exoneración del impuesto a las exportaciones desde la zona franca para cualquier tipo de producción. No existe el control previo a la exportación.

La Zona Franca de **Manaos** se conecta internacionalmente con Bolivia, Perú y Venezuela; tiene vuelos regulares al

resto del Brasil. Existe un servicio fluvial regular de carga y de pasajeros entre Manaos y Belem do Pará, que permite luego sacar los productos al mercado brasilero por la vía terrestre.

C. Cartagena, COLOMBIA.

La influencia de las zonas francas en este país está circunscrita fundamentalmente al área donde están localizadas. Colombia tiene 8 zonas francas de las cuales 5 están operativas generando 6.927 empleos directos; albergan a 78 empresas (88 trabajadores por empresa en promedio). Su producción total es de US\$ 120.4 millones, 590 fue exportado y el resto destinado al mercado interno.

La experiencia colombiana en zona franca es reciente pues hasta inicios de los 80 sólo Barranquilla (1958) y Palmaseca (1974) desarrollaban actividad industrial. Son en estas zonas francas en donde se da una alta concentración de empresas instaladas (70%), de empleo (60%), de producción total (83.5%) y de exportaciones (76.4%).

Las zonas francas en este país pueden ser industriales o comerciales. Sin embargo se trata actualmente de potencializar a las primeras como productoras de bienes y servicios, de servicios turísticos y de servicios tecnológicos.

Las **francas** no son una **oridad** nacional, pero se trata de avanzar sobre la conveniencia de privatizar su propiedad y administración, ya que actualmente se encuentran en manos del Estado.

Financiada al 100% por el Banco Mundial (US\$ 15 millones); los resultados no fueron los esperados. El proyecto total de **zona franca** comprende 6 **islas** de diferentes tamaños, que hacen un total de 38 hectáreas. En 1990, según el Banco Mundial, tenían 13 empresas y en 1993 sólo cuatro.

Las empresas desarrollan tecnologías livianas. Sin embargo se destaca el caso de la Cartagena **Shrimp Co.** que ha desarrollado una tecnología capaz de aumentar notablemente el **tamaño** del camarón, cuyas larvas son traídas del Ecuador.

Las actividades industriales desarrolladas en esta zona franca son muy heterogéneas; no es posible hablar de especialización. Existen actividades de procesamiento de camarones y madera que emplean recursos naturales, y otras como la industria de acondicionadores de aire que emplean insumos importados. El **50%** de su producción se destina al mercado interno.

La ley de 1985 dio un giro importante en la materia de zonas francas para Colombia. Se otorgaron **excenciones** del

impuesto a la renta, aduanas, libertad cambiaria, libre repatriación de capitales y agilización de trámites; y se definió el carácter fundamentalmente exportador de la actividad industrial en la zona franca.

En 1990 se dio una reglamentación complementaria que flexibilizó la práctica de estos mecanismos. Se permite la venta al mercado interno de hasta 49% de la producción anual, o un porcentaje superior siempre que se cumpla con algunos requisitos (VA no inferior al 35%; si es que sustituye importaciones; y que se trate de producción que se ajuste a un contrato adjudicado por licitación pública internacional por entidades estatales).

Se flexibilizó también el acceso al crédito interno y se estableció que la importación al país de los bienes producidos en las zonas francas se someterán a la política general de importaciones, lo que permite a las empresas de las zonas francas beneficiarse del programa de liberación del Pacto Andino.

Adicionalmente, se dispuso una rebaja de 10% en la tasa preferencial para la carga de exportación originada en la zona franca.

Las tarifas portuarias de Cartagena tienen un costo mayor de 50% respecto de una zona franca comercial. El servicio de transporte terrestre es suministrado por

empresas privadas. El costo por tonelada fluctúa entre 6,600 pesos (a Sincelejo) y 28,000 pesos (a Buenaventura). El costo aproximado del transporte aéreo de carga por mercado de destino para menos de 45 Kilos fluctúa entre US\$ 1.65 (Quito) y US\$ 8.85 (Roma) por Kilo.

El costo de transporte marítimo desde Cartagena a los Estados Unidos (puertos del Atlántico y del Golfo) para contenedores de 20 pies (17 toneladas) es de US\$ 2,500.

Las naves industriales de la Isla No.1 y 2 cuentan con cinco y dos pares telefónicos respectivamente, para la comunicación interna y externa con las dependencias de la zona franca. El servicio de telex se presta a todas las industrias, el de larga distancia nacional tiene un recargo de del 6% de impuesto a las ventas y el de larga distancia internacional incluye 10%. Existen tarifas reducidas para algunos países en horarios y días específicos.

D. Barranquilla, COLOMBIA.

Tiene 734 mil metros cuadrados y sólo utiliza la tercera parte. Genera el 59% de la producción total de las zonas francas, 83% de las exportaciones, 55% del empleo. Tiene 40 empresas instaladas, de las cuales 4 pertenecen a inversionistas extranjeros, 4 empresas mixtas (reducida participación del capital colombiano) y el resto (32) de capital nacional.

E. Ilo, PERU.

El D.L. 704 de 1991 (Ver Anexo No. 1) que reemplaza a la legislación anterior, señala como objetivos de las zonas francas industriales, estimular la inversión y desarrollo tecnológico, generación de empleo, divisas, de nuevas industrias de exportación, de polos de desarrollo regional, y de mayor valor agregado; se plasman en una serie de incentivos.

Un área total de 164 hectáreas, que se localiza en el puerto de Ilo (Moquegua), con extensión de sus incentivos al departamento de Tacna, dándole de esta manera un alcance regional a los mecanismos de atracción y contención de factores de producción. Una ventaja de la ZOFRI-ILO es su ubicación al inicio de un corredor interoceánico que se inicia por un lado, en los Estados de Rondonia y Acre del Brasil y por otro, Bolivia y la Cuenca del Plata.

El comercio entre la zona franca industrial y el resto del país se realiza bajo circunstancias especiales. El ingreso de productos a la zona franca industrial goza de los incentivos del régimen de promoción a las exportaciones. La salida de productos de la zona franca industrial es permitida bajo los regímenes de admisión temporal, internamiento temporal y reposición de stocks e importación aplicable a terceros países hasta por el 20% de las ventas totales anuales.

otros incentivos son la posibilidad de llevar la contabilidad de las empresas en moneda extranjera, trámites aduaneros sin intervención de agentes, régimen laboral sin estabilidad.

Las zonas francas industriales pueden crearse a iniciativa del sector público o privado; pueden existir zonas de capital privado, mixto o estrictamente público.

El tratamiento a la inversión extranjera se inscribe dentro de una esquema de políticas de apertura al capital extranjero, cuyo espíritu se encuentra en el D.L. 662. Se busca promover inversiones en todos los sectores de la actividad económica en cualquiera de las formas empresariales a contractuales permitidas por la legislación nacional. De esta forma se garantiza igualdad de derechos y obligaciones entre inversionistas extranjeros y nacionales dentro de un régimen de estabilidad jurídica que asegure la continuidad de las reglas establecidas.

La reinserción financiera del Perú en el sistema financiero internacional hará factible que el Programa de Conversión de Deuda en Inversión (1988) sea un mecanismo a ser utilizado en el futuro. También facilitará la consecución de líneas de financiamiento a través de organizaciones multilaterales (BM, BID, CAP), coinversiones, de entidades promotoras de zona franca industrial; negociación de Acuerdos Comerciales para

productos de la ZOFRI-ILO con los países originarios de los capitales invertidos en la zona, y las convenciones arancelarias (Mercado Común Andino, Mercado Común del Sur, GATT, SGP), con el fin de ampliar el acceso a los mercados y desgravar los mismos.

El terminal marítimo de Ilo cuenta con una amplia zona de influencia que abarca no sólo los departamentos de Arequipa, Cusco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna también la República de Bolivia.

encuentra conectado con la carretera Panamericana Sur, vías asfaltadas; con los Centros Mineros de Toquepala y Cuacone y con las ciudades de Moquegua, Tacna y Arequipa. La carga no transita por la ciudad, ya que el terminal se encuentra unido a la carretera de salida de la ciudad por un tramo afirmado de 700 metros.

Tiene una línea férrea standard que pertenece a la empresa minera Southern Perú Cooper Corporation y une el puerto con los Centros Mineros de Toquepala y Cuacone.

Cuenta con un campo de aterrizaje de 2,500 metros de largo. Actualmente se encuentra en operación la pista de Taxco para ser utilizada por aeronaves de baja envergadura. La pista principal se encuentra en proyecto de remodelación. Actualmente hay servicios de itinerario.

Tiene un muelle de atraque directo de naves y cuatro amarraderos. La administración del puerto pertenece a ENAPU (Empresa Nacional de Puertos) y se encuentra en proceso de privatización.

El área techada de almacenaje es de 1,560 metros cuadrados, con una capacidad estimada de 1,500 toneladas. El área descubierta esta compuesta por cuatro zonas, con diferente calidad de piso construido, que hacen un total de 51 mil metros cuadrados; con una capacidad de carga de 12,000 toneladas, sin contar el área de la zona cuatro (15,000 metros cuadrados).

Posee dos tanques subterráneos, con sus respectivos surtidores, para 4,000 galones cada uno, gasolina y petróleo respectivamente.

Conclusión de la Situación

La experiencia latinoamericana al respecto arroja resultados modestos. La zona franca de Manaus es uno de los pocos ejemplos de mayores logros en la generación de puestos de trabajo (60,000 en 1985). Sin embargo, las zonas francas industriales han empezado a diversificarse hacia industrias de alta tecnología, como es el caso de la producción de servicios de digitación y procesamiento de

datos en República Dominicana, la industria de fabricación de redes en Chile o la de producción de camarones en Colombia, demostrando el interés de inversionistas y países en promover además de inversión, transferencia tecnológica,

El ambiente social, político y de negocios del país, es también una consideración fundamental para promover la inversión. México y las Islas del Caribe son consideradas social y políticamente estables. América del Sur se encuentra en un proceso de estabilización económica tratando de adecuarse a la globalización de la economía mundial.

Dentro de los aspectos de infraestructura, es de principal interés la disponibilidad de medios de transporte para el traslado de la producción: puerto, aeropuerto, ferrocarril, red fluvial y de autopistas, facilidades portuarias. Así mismo, las tasas de alquiler de terrenos, de servicios de abastecimiento de agua, energía, telecomunicaciones, disponibilidad de teléfonos y fax.

El establecimiento de una zona franca industrial en Ilo en el Perú, se produce con el objetivo de generar un polo de desarrollo local compensatorio al de Iquique, que ayude a generar empleo y a activar el ritmo de actividad económica, La posibilidad de impacto regional (Puno, Moquegua y Tacna) dependerá de los eslabonamientos que los inversionistas busquen en la zona franca y la posibilidad

que estos sean más competitivos que los importados, por calidad , costo de transporte o exclusividad,

La legislación sobre zona franca en el Perú es la más liberal de todas las que se han revisado, comparable sólo a la de República Dominicana en los ámbitos de los incentivos tributarios y de la iniciativa privada. La Amplia e inusual **excención** tributaria del D.L. 704, que le brinda a la zona franca industrial una posición de ventaja internacional, donde su acceso a mercados, la diferencias en productividad y costos de producción determinan la base de su **competividad** internacional.

En base a la experiencia observada en América Latina, se espera que el origen de los inversionistas para la zona franca industrial de no sean tanto capitales peruanos como extranjeros, que además de la conveniencia de repatriar utilidades puedan gozar de las ventajas y **excenciones** tributarias absolutas de este nuevo esquema. Así mismo, tendrían la oportunidad de desarrollar y mejorar capacidades **gerenciales** y técnicas a nivel internacional. En segundo lugar, la inversión esperada sería de origen latinoamericano (Países del JUNAC MERCOSUR) por representar una alternativa de salida a la Cuenca del Pacífico, sobretodo de Brasil y Bolivia. En tercer lugar capitales externos, principalmente de inversionistas del sudeste asiático, en la búsqueda de una mayor presencia en la región; particularmente de Corea del Sur y Hong Kong.

5.3.- Mejora de los Servicios en ZOFRI ILO

Con respecto a la situación que se encontró en 1990, el avance ha sido el siguiente:

A. Servicios Marítimos. 9 -

En la actualidad, además de las instalaciones con que se contaba en 1990 ^{10/-} se cuenta con un portacontenedor Sisu, 2 grúas Grave de 18 TM; 2 tractores Toyota; un elevador TOW-Motor de 13 TM; 5 tractores CLARK de 5,000 libras de capacidad; 3 elevadores Lancer BOSS, uno de 12,000 y 2 de 7,000 lbs. de capacidad; una grúa JONES de 10 TM; una grúa Sofiel Bantam de 15 TM; dos elevadores Clark de horquilla, de prensa y de bobina; vagonetas, vehículos y una balanza de 60 TM de capacidad.

Se pueden usar también equipos privados para manipuleo de carga. El remolcador tiene 690 HP y la lancha 290 HP. Cuentan con equipos de motobombas y extinguidores, de radio y líneas telefónicas directas. Así mismo tienen equipos de ayuda en la navegación como son boyas de luz, postes con luces de enfilamiento y un faro con luces de destellos.

B. Tarifas

A diciembre de 1993, Ilo ofrecía un 20% menos que Arica, 18% menos que Iquique y 47% menos que Antofagasta. Con

respecto a Matarani son 20% inferiores en promedio. La infraestructura de todos estos puertos es superior a la de Ilo, lo cual significa menor tiempo de carga y descarga.

C. Rutas Marítimas

En el Perú trabajan 58 empresas navieras, las cuales realizan un total de 89 itinerarios de y hacia el Perú. En promedio arriban al Perú 76 naves mensualmente. Casi todas las naves pasan por el Callao. A Ilo ingresan, en promedio, 3 al mes. De estas, una cubre regularmente rutas entre el Perú y ciudades del sudeste asiático: Hong Kong, Keeluanq, Basan Kobe, Nagoya, Yukohama, Ilo, Callao, Busan, Keelunq, Hong Kong. El circuito demora 4 meses en promedio.

Otras rutas esporádicas que consideran Ilo, son:

Valparaiso, Chavaral, Antofagasta, Ilo, Callao, Guayaquil, Panamá, Valencia, Barcelona, Salerno, Livorno, Génova.

- Houston, Tampico, New Orleans, Houston, Canal, Guayaquil, Callao, Ilo, Valparaiso, Callao.

- Ilo/Matarani, Callao, Paíta, Bilbao, Amsterdam, Rott, Hamburgo, Bremen, Amberes, La Havre, Bilbao.

Buenos Aires, Rio Grande, Paranaqua, Santos, Río de

Janeiro, Salvador, La Guaira, Puerto Cabello, Cartagena, Cristóbal, Buenaventura, Guayaquil, **Callao**, **Matarani**, **Ilo**, **Valparaiso**, Buenos Aires.

Las navieras establecidas en **Ilo** son: **Ermar**, **Tecnapo**, **Marko Busonich**, Faenas Portuarias, **UNIMAR**. Las agencias de Aduanas establecidas son **Gibson & Díaz**, **Tecnosur**, Despachos **Ilo** y **Expasa**.

La escasa oferta exportable de **Ilo** hoy, no justifica los **costos de** ingreso de una nave al Puerto. Se carece también de una cadena de frío (**agroindustriales** y mariscos) para la exportación. Además, las maquinarias y servicios conexos no son modernos.

D. Servicios Aéreos

Actualmente el aeropuerto en uso tiene 2,500 metros de largo por 45 metros de ancho. Un área de **taxeo** de 10,000 metros **cuadrados**; recibe aviones tipo **FOXKER 28** y se encuentra en acondicionamiento para recibir naves de mayor envergadura.

E. Infraestructura Vial Terrestre Nacional

Una perspectiva muy interesante sobre el Eje Longitudinal Sur la constituye la potencial interconexión de los puertos marítimos de **Ilo** y **Matarani**, en Arequipa: en

cuyo caso el Puerto de **Matarani** actuaría como un elemento complementario antes que competitivo.

El puerto de **Matarani** puede constituirse también en un elemento competitivo de **Ilo**, en el caso que no se tomen **precauciones** adecuadas para aprovechar y consolidar oportunamente las ventajas geopolíticas que ofrece la costa sur peruana en su conjunto.

El puerto de **Matarani** es un terminal de atraque, que comprende un muelle marginal de atraque directo con cuatro amarraderos y un amarradero para buques **roll on/roll off**. Esta **interconectado** con la ciudad de **Mollendo** por una vía asfaltada de 15 Km. y con la Panamericana Sur.

El movimiento del Puerto de **Matarani** es significativo: en 1992 el movimiento comercial total fue de 624,360 toneladas. Por sus instalaciones se exporta cobre concentrado, cátodos de cobre, borato de sodio, plomo, plata, harina de pescado, productos provenientes de fábricas de **Cusco** y Arequipa; y se importa trigo para el consumo de la región.

De igual forma, apoya el movimiento de exportación Boliviana, embarcando hacia mercados europeos y norteamericanos, productos mineros y agropecuarios. El puerto de **Matarani**, conjuntamente con el de **Ilo** constituyen la alternativa más cercana para la salida al Pacífico de la

República de Bolivia, y una opción económica atractiva para la salida de productos del Brasil.

En el caso que se creara un complejo privado de los puertos Ilo Matarani, los puertos podrían complementarse, concentrando en Matarani la carga a granel y en Ilo la carga de alto valor, como contenedores y vehículos. Para este efecto es necesario mejorar la conexión vial entre Matarani e Ilo y la conexión férrea entre Matarani y La Paz.

Se une con la Zona de Tratamiento Especial Comercial de Tacna (ZOTAC) que en su operación desde 1991 ha captado US\$ 24 millones; pero desde Julio de 1992 las importaciones han descendido en un 25%, principalmente debido a la política de apertura económica hacia el libre mercado. Como era previsible, la política de liberación de mercados ha puesto en competencia el régimen General de Importaciones respecto al régimen de la ZOTAC, motivando la reducción de afluencia de comerciantes a la ZOTAC, ya que estos encuentran, en muchas oportunidades, económicamente más favorable la compra de mercadería vía Lima.

En la subregión Tacna esta prevista la construcción de un puerto pesquero en el distrito de Ite, provincia Jorge Basadre; así como el desarrollo de infraestructura sobre 100 Hás. inicialmente, para dar cabida a la instalación de industrias pesqueras.

F. Distancias en la Comunicación Terrestre

Las distancias a los principales puntos de **intercambio** comercial son:

- Ilo-Moquegua, asfaltado: 99,25 Kms.
- Ilo-Tacna, asfaltado: 151,8 Kms.
- Ilo - Arequipa, asfaltado: 309.8 Kms.
- Ilo - Puno, vía Moquegua (99.5 Kms asfaltados) y 355 en total.
- Ilo - Cusco (Vía Arequipa 831.7 ms. asfaltado excepto Yura Chimbopata).
- Ilo - Cusco, vía Puno, 644 Kms, sin asfaltar.

G Vías a Países Vecinos

- A Brasil, vía Yura: 1,299.5 Kms.
- A Brasil, vía Juliaca: 1,424.2 Kms.
- A Brasil, vía Pucará: 1,215.3 Kms.
- A Brasil, vía Humalzo: 1,217.9 Kms.

Situación de las Vías:

- Inambari - Puerto Maldonado : 245 Kms. afirmado.
- Puerto Maldonado - Inambari: 184.9 Kms.
- Inambari - Pucará • 328.1 Kms. ⁹¹
- Pucará - Juliaca : 64.2
- Juliaca Puno : 41.8 asfaltado.

- | | | |
|------------------|---------|-----------|
| Puno - Humalzo | : 156 | afirmado. |
| Humalzo Moquegua | : 103.2 | fi |
| - Moquegua Ilo | : 94.8 | |
- A Bolivia, vía Desaguadero : 412 Kms., la mayor parte (320 Kms.) afirmado.
- A Chile, vía Tacna : 233.8 ms. asfaltado.

H. Infraestructura Urbana Actual

En la actualidad la existencia de servicios básicos es deficitaria lo que no constituye un soporte de desarrollo.
12/.

h.1.- Agua Potable

Deficitario para la demanda existente, debido a que la oferta actual no abastece los requerimiento de la población.

h.2.- Alcantarillado

Lo colectores terminan en el litoral, sin tratamiento alguno, generando contaminación. Las instalaciones están en mal estado. En la Zofri-Ilo no existen instalaciones propias aún.

h.3.- Energía

Interconectado al sistema Aricota-SPCC, deficiente por la crisis energética estacional de la región, y por las malas instalaciones de la ciudad.

5.4. Ilo y la Cuenca del Pacífico

La perspectiva de integración hacia el Pacífico, con el MERCOSUR, el Grupo Andino y el Grupo de los Siete, convierte a Ilo en una posibilidad de captación de inversiones de la Cuenca del Pacífico.

Así, en la visión del Presidente peruano: ^{13/}.

"En un futuro cercano, los puertos de no y Matarani se constituirán en una inmejorable opción de salida para las exportaciones de importantes regiones de Brasil, Paraguay e Incluso Argentina hacia la Cuenca del Pacífico."

El Eje Transversal: Ilo Puno - Bolivia se podría ver fortalecido por las perspectivas integracionistas entre los gobiernos de Perú y Bolivia.

El proyecto "Binacional de Amistad, Cooperación e Integración Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz" firmado entre los gobiernos de Perú y Bolivia en Enero de 1992, es un Convenio Marco que propicia un proceso de integración

comercial y cultural entre las dos naciones, que permitirá potenciar sustancialmente, si se ejecuta eficientemente, las alternativas de desarrollo comercial, industrial y turístico de la Región Sur. Este convenio dió paso a los siguientes convenios y acuerdos:

A. Convenio Perú-Bolivia sobre la Participación de Empresas Bolivianas en la ZOFRI ILO

En el marco del D.L. Nro. 704, la Junta de Administración de la ZOFRI ILO cederá la administración de un área de su terreno (del orden de 163.5 Hás.) a una Empresa Promotora Boliviana (mayormente conformada por personas jurídicas y naturales bolivianas) por un periodo de 50 años, renovables por periodos iguales por acuerdo mutuo.

Las inversiones Bolivianas en la zona gozarán de las mismas garantías que otorga el D.L. Nro. 662 a las inversiones extranjeras: y el régimen tributario, aduanero, laboral, cambiarlo y de comercio exterior aplicable será el establecido para la actuación del resto de empresas en la ZOFRI.

Así mismo, el Perú concede a Bolivia, bajo regímenes especiales, las más amplias facilidades para la utilización del puerto de Ilo y el uso de áreas requeridas para las obras de infraestructura que faciliten a Bolivia el uso de los servicios

portuarios, tales como silos y almacenes. El gobierno de Bolivia por su parte concederá al Peruano los mismos beneficios que se le otorgan en este Convenio y otorgará al Perú facilidades similares en la Zona de Puerto Suárez.

El convenio también compromete a ambos países a mejorar la infraestructura de transporte entre ellos, incluyendo el corredor ferro - lacustre **Matarani** La Paz y el ferrocarril Santa Cruz Puerto Suárez.

B. Convenio Perú - Bolivia sobre la participación de Bolivia en la Zona Franca Turística de Playa en **Ilo**.

El gobierno del Perú ha concedido a Bolivia la participación en una Zona Franca Turística de Playa en el litoral de **Ilo**, en una franja de 5 Km. de longitud, por un periodo de 99 años renovables, para el establecimiento de un proyecto turístico que se denominará "Playa **Boliviamar**". El régimen tributario, aduanero, laboral, **cambiarío** y de comercio exterior estipulados serán los mismos que **los** aplicables para las zonas francas.

C. Convenio Perú - Bolivia sobre Facilidades para el Tránsito de Personas entre Ambos Países

Para tal fin se ha establecido un sistema de control simplificado con el uso de Tarjetas de Tránsito y Turismo aplicables en puntos de enlace limítrofes claves.

D. Acuerdo de Libre Comercio Perú--Bolivia

Paralelamente, los dos países han puesto en vigencia un Acuerdo de Libre Comercio que liberaliza los gravámenes y restricciones de importaciones ordinarias de Perú a Bolivia.

Este acuerdo abre ventajas interesantes en el comercio bilateral, y en el comercio hacia los países del **MERCOSUR**, de la Cuenca del Pacífico y de la Cuenca del Plata.

El comercio entre Perú y Bolivia se ha intensificado en los últimos años. Para Bolivia, el Perú representa el quinto mercado de exportación, exportando US\$ 58.2 millones en 1992. Por otro lado, existen alrededor de US\$ 2 millones de inversiones peruanas en Bolivia.

E. Convenio Autoridad Binacional Autónoma de Cuenca del Sistema Lago Titicaca, Río Desquadero, Lago Poopo y

Salar de Coipasa.

Convenio por el cual se constituye la Autoridad Binacional Peruana - Boliviana en la Cuenca del TDPS, con carácter indefinido, con el fin de promover y conducir los programas y proyectos, normar el manejo, control, ordenamiento y protección de la Cuenca de acuerdo a un Plan Director Global Binacional.

Este Convenio marco y los cinco acuerdos diplomáticos de diciembre de 1992, ratificados por el Congreso Constituyente Democrático ^{14/}, permiten apreciar la posición del Perú hacia Bolivia, como un acercamiento acelerado, sin beneficio económico inmediato.

Perú ha ingresado al Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (CECP ó PEBC) en 1990; a la conferencia de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP ó PECC) en 1991; presentó la Solicitud de pertenencia al mecanismo de Cooperación Asia Pacífico (APEC) en 1991; abrió la Oficina de Coordinación para Asuntos Económicos, Comerciales y de Migración con sede en Hong Kong y con Jurisdicción en Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia (1992); y ha procedido a la creación del marco jurídico para la firma de convenios bilaterales en diversas áreas.

5.5.- La Inversión Productiva en Ilo

A julio de 1993 ya se hablan instalado en Ilo las siguientes empresas:

CUADRO No. III

EMPRESAS INDUSTRIALES INSTALADAS EN ZOFRI-ILO: FASE I

Clasificación CIIU	311	3220	3114
Nombre	Procesadora Industrial Ilo	Sicela Peruana Corporación	Pesquera I10
Descripción	Deshidratado de Ajos.	Fab. Prendas de Vestir	Conservas y Congelado de Pescado
Origen del Capital			
. Nacional	Peruano 50%	Peruano 100%	Peruano 100%
. Extranjero	Boliviano 50%		
Inversión Total			
(US \$)	140,000	1'000,000	2'491,000
. Inversión Fija	41,000	450,000	1'676,000
Inversión Intangible	68,000	50,000	60,000
. Capital de Trabajo	32,000	500,000	755,000

Demanda de Mano de Obra	287	346	1,350
. Empleo directo	62	336	450
. Empleo Indirecto	225	10	900

Producción proyectada	TM	Miles Unid.	
. año 1	1,207	328	Congelado: 40TM/día
. año 2	1,299	393	Excam/hiel:12TM/día
. año 3	1,358	472	Conser:275,caja/día
año 4	1,620	566	
año 5	1,690	679	

Mercado de Destino

. Interno		20%	20%
. Externo	80%	80%	80%

Ventas Anuales (US) 1'340,000 3'275,000 12'906,000

Asimismo, se han suscrito contratos de alquiler de lotes con ocho empresas interesadas en la producción de conservas, congelado de pescado, material quirúrgico, ensamblaje de computadoras, y explotación de recursos hidrobiológicos.

El afán del Gobierno peruano por atraer la inversión extranjera ha sido relatada detenidamente.

Cabe complementar tal análisis citando las declaraciones del propio Presidente: 16/.

*"Y aquí quiero hacer un anuncio muy importante, para las relaciones económicas y **comerciales de** nuestros países: he ofrecido a los **empresarios** coreanos un millón de metros cuadrados en el Perú, para una zona franca de empresas de Corea.*

*La construcción de esta zona franca, con mirada a la Cuenca del Pacífico, pero **también** a toda el área andina, correrá a cargo de empresas coreanas. Una de ellas puede ser **Daewoo.**"*

Posteriormente se pudo saber que **CONAFRAN** estaría considerando a San **Bartolo** o **Huacho** como posible ubicación de tal zona franca, con lo cual **Ilo** perderla casi toda su importancia.

5.6 Infraestructura para Ilo y la Integración Continental

Para Bolivia, la relación con el proyecto de vinculación con la Cuenca del Pacífico es muy importante. **Así, su**

Presidente explicó: 17/.

"Este es el nuevo polo dinámico de integración peruano-boliviana. Y el propósito es extenderlo hacia el interior del continente, hacia el corazón del Amazonas, la Cuenca del Plata, para llegar como eje vertebrador hasta el Océano Pacífico."

Tales perspectivas contrastan con las declaraciones del hoy ex-presidente de la Junta de Administración de ZOFRI-ILO, que no puede ocultar el fracaso de su gestión: 10/.

"Indicó que entre las acciones que se están tomando para dinamizar la zona y volverla atractiva a los inversionistas se encuentra el estudio de factibilidad que prepara una compañía holandesa con el fin de proceder a la licitación del puerto."

A los problemas del puerto en si, se añaden otros problemas que se presentan sobretodo en cuanto a la infraestructura del entorno, que actualmente se busca resolver. Así, se hace necesario contar con vías terrestres de acceso al puerto.

Se avanza en varios frentes. Así, el Presidente de la Región Mariátegui declaró:

"El tramo Desaguadero-Pichupichuni (parte de la

carretera de integración con Bolivia), cuya propuesta de financiación por el BID ha sido presentada en la reciente reunión del crédito de Uruguay, ya se encuentra en la etapa de asfaltado.

Asimismo, los caminos carreteros que vincularán el Puerto de Ilo con la Zona Franca y la habilitación de servicios básicos están muy avanzados y se ha previsto que hacia mediados de enero ya deben estar concluidas las obras."

En cuanto a la carencia de energía eléctrica en Ilo, declaró: **12/.**

...ya contamos con una carta aval de la firma Southern Perú, por la cual la Región Mariátequi, mediante el proyecto hidroenergético de San Gabán, venderá a dicha firma 40 megavatios de los 105 que generará esta hidroeléctrica."

5.7.- Articulación Carretera

Para la integración carretera Perú-Brasil con puerto de partida en Ilo, en el corto plazo se requiere aproximadamente de 65 millones de dólares para la mejora de la carretera del Proyecto, entre Ilo e Iñapari; en el

mediano plazo se prevé la ejecución de un eje carretero asfaltado y el mejoramiento de la infraestructura del puerto de Ilo a un costo de 365 millones de dólares, con un plazo de ejecución de 8 años. Los programas de desarrollo e integración nacional e internacional son: ²

CUADRO No. I V

OBRAS POR EJECUTAR

(En millones de dólares)

ACTIVIDADES	META	PRESUPUESTO BASE
. Construcción de carretera nueva, tramo Limapampa-Otorongo.	32 kms.	10.0
. Mejoramiento Carreteras Existentes.	134 "	25.0
. Construcción de Puentes y Obras de Arte Estimado		12.0
. Mejoramiento de Carretera Afirmada a Primera Categoría.	885 kms.	292.3
. Mejoramiento de Carretera Afirmada a Primera categoría (trocha y nueva)	166 "	62.3
. Mejoramiento de Carretera Asfaltada a		

primera categoría.	175 "	30.8
. Ampliación Infraestructura del Puerto de Ilo.	Estimado	44.9
Supervisión (7.5% obras)	Estimado	38.7

El Eje Nor-Oriental y Conexión Transoceánica: Región
Mariátegui-Región Inka-Brasil

A. Proyecto de Construcción de la Carretera Transoceánica

La Carretera Transoceánica en perspectiva permitirá conectar la ZOFRI-ILO con los mercados que miran hacia el Océano Pacífico, e interconectarse con otros mercados nacionales, brasileños, los del Río de la Plata y el Atlántico Sur.

La construcción total de la carretera representa 5,800 Km., de los cuales 4,600 corresponden a Brasil (que ya cuenta con un 94% de avance) y 1,200 al Perú; y serán interseccionados en el tramo ubicado entre las ciudades de Assis (Brasil) e Iñapari (Perú).

Con el desarrollo de este eje, se abren grandes perspectivas en el futuro de la Zona y el país, ya que

facilitará el comercio y el turismo, en importantes centros productivos y turísticos localizados en la Región Inka (Cusco, Apurímac y Madre de Dios), Arequipa y la Región José Carlos Mariátegui (Moquegua, Tacna y Puno).

A nivel internacional existen grandes expectativas de inversión en la explotación de las zonas de irradiación del proyecto de integración transoceánico: especialmente de inversionistas Japoneses y americanos.

Por un lado, Brasil tiene mucho interés en la construcción de la Carretera Transoceánica para la exportación (a Japón y USA) de soya de su Zona Oeste, por una ruta más rápida y barata que vía el Canal de Panamá o el Cabo de Hornos. También, tiene interés en captar energía de Perú del Proyecto del Gas de Camisea.

Se estima que en el corto plazo (1994-95) Brasil presentará un fuerte déficit de energía. Actualmente Porto Velho y Río Branco tienen interés en comprar 500 megawatts de Perú.

De otro lado existe gran interés de Japón, quien por años ha querido tener acceso a los minerales y recursos de la Amazonía, así como poder contar con un mercado más amplio para sus exportaciones de alta tecnología.

B. Acuerdo de Cooperación Amazónica Perú-Bolivia

Otro importante proyecto que fomentará el desarrollo del eje **Nor** Oriental. Partiendo del **Tratado** de Cooperación Amazónica suscrito en Brasilia en 1978, Perú y Bolivia acuerdan otorgar la máxima prioridad a una política de cooperación amazónica de desarrollo integral que entre otros aspectos considera **amplias** facilidades para la navegación comercial; establecer la cooperación adecuada para la conservación y utilización de recursos, favorecer el comercio de productos amazónicos, fomentar el desarrollo industrial y turístico, promover la investigación tecnológica y científica e intercambio de información.

C. Programa de Integración Perú-Brasil

Los gobiernos de Perú y Brasil tienen en perspectiva el acuerdo de un Programa de Integración para fomentar y orientar el desarrollo socioeconómico equilibrado del Departamento de Madre de Dios y el Estado de Acre, concurrir para una mayor integración de sus economías y proporcionar mejores condiciones para la evacuación de sus excedentes de producción a otras regiones y al mercado externo a través de los puertos sobre el Pacífico (110 y **Matarani**) y el Atlántico.

El programa en perspectiva incluye, entre otros proyectos, el mejoramiento de la interconexión vial entre Ilo - Iñapari Assis Brasil y Río Branco, el que permitirá garantizar una alternativa de transporte durante todo el año a la producción procedente de Madre de Dios, Puno, Acre, Rondonia, Norte de Mato Grosso y otras áreas adyacentes de Brasil, Perú y Bolivia.

5.8.- Las Limitaciones Gerenciales

Son tres ya los gerentes que ha tenido ZOFRI-ILO, y dos Presidentes de Junta de Administración. El último gerente recién asumió su cargo en abril de 1994. Pero las limitaciones, de los últimos gerentes y de los presidentes de la Junta, son evidentes, ya que su concepción de la Zona Franca se aleja de los grandes planteamientos políticos y geopolíticos elaborado por estudiosos y el Gobierno.

Así, frente a un concepto de Ilo y la Cuenca del Pacifico, sustentado en la globalización de la economía y en la perentoria necesidad de exportar hacia los mercados más grandes del mundo, el anterior gerente de publicidad y operaciones de ZOFRI-ILO, plantea: 22/.

"Para esto, (promoción y marketing), conjuntamente con ESAN estamos organizando seminarios y reuniones de trabajo, tanto en el Perú, como en los países donde ZOFRI-ILO tendrá incidencia (Bolivia, norte de Argentina y Sudeste

Brasileño)".

Sobre lo mismo, declara la actual Presidenta de la Junta de Administración: 22/-

"El problema está en que con los siete millones de dólares que recibimos el año pasado (1992) de la ZOTAC, aparte de concretar la primera fase del parque Industrial, poco se puede hacer en materia de publicidad. Es recién en estos momentos en que nos hemos lanzado a "vender Ilo". Se ha esperado tener todo listo para así ahuyentar cualquier escepticismo (del que hubo bastante), y ofertar nuestro producto ya terminado."

Sin embargo, los innumerables viajes realizados al exterior los diversos gerentes de ZOFRI-ILO les han permitido visitar zonas francas de América Latina y Asia; ZOFRI-ILO ya es miembro de la Asociación Mundial de Zonas de Procesamiento de Exportación (WEPSA), y de la Asociación de Zonas de Libre Comercio de América Latina y El Caribe (AZOLCA).

5.9.- El Puerto de Ilo y los Mercados

A. El Problema del Puerto

El Comité especial de Privatización del Puerto de Ilo declaró ganador del concurso internacional por invitación para la contratación de un asesor que se encargue de la promoción, al consorcio formado por el banco holandés ABN AMRO Bank y la firma local Prisma Inversiones y finanzas, con el fin de buscar potenciales inversionistas para la concesión respectiva. Dicho banco es uno de los más grandes de Europa y el No. 15 a nivel mundial.

Tiempo después, el Presidente de la CEPRI del Puerto de Ilo, ^{25/} indicó que el Puerto de Ilo tiene algunas desventajas:

... las limitaciones de la carretera que une Ilo con Desaguadero, que no permitirá la movilización fluida de carga boliviana hacia el Puerto de Ilo."

Asimismo señaló otra desventaja: ^{26/}

... el déficit económico que presenta en la actualidad la actividad del Puerto de Ilo, aproximadamente de US \$ 100 mil, debido a estar funcionando por debajo de su capacidad instalada."

Esto es en razón a que la capacidad instalada permitirla movilizar 350 mil T.M., mientras en la actualidad se atienden 120 mil T.M. anuales.

Asimismo, las inversiones requeridas para adecuar el puerto al funcionamiento dinámico de ZOFRI-ILO, ZOTAC, o de la zona franca industrial boliviana, sería de a 5 millones de dólares, fundamentalmente para equipos mantenimiento, pues: 27/.

...quedando descartado la construcción de un nuevo muelle, debido a su alto costo (US \$ 200 millones aproximadamente) y la rentabilidad del puerto no lo justifica."

B. La ZOFRI ILO y los Mercados

Existe una fuerte vinculación entre el desarrollo de una zona franca industrial y sus alternativas de salida y conexión a los mercados. En este sentido se puede considerar que uno de los factores que participa en la definición de un Polo Competitivo para la Zona es la competitividad de otros puertos con salida al Pacífico Sur distintos al Puerto de Ilo, así como otras opciones de salida hacia el Atlántico Sur. Otro elemento de competitividad está determinado por el comportamiento de otras zonas francas industriales y/o comerciales en el área de influencia del Proyecto.

Bajo este esquema los polos competitivos se encuentran alrededor del Puerto de Matarani, en Arequipa-Perú; los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta en Chile y la

alternativa de salida hacia el Atlántico a través del Puerto de Nueva Palmira en Uruguay.

C. Polos Competitivos de Salida al Pacífico

Para fines de evaluación del nivel competitivo que representan los puertos de Matarani, Arica, Iquique y Antofagasta para Ilo, se toma como referencia el análisis SWOT aplicado para estos puertos. El método SWOT, compara S (Strengths o Consistencia), W (Weakness o Debilidades), O (Opportunities o retos), y T (Threats o Amenazas) en los diferentes puertos, efectuando un análisis Portuario (características del Puerto) e inter Portuario (relación del puerto con su medio ambiente y sus interrelaciones).

Los principales aspectos de evaluación comparativa son: acceso por tierra, acceso por mar, equipo y almacenaje, mercado y competencia, y muestran los siguientes resultados promisorios para el Puerto de Ilo:

c. 1. Acceso por tierra

Ilo tiene la mejor posición (en términos de distancia) que el resto de puertos. Esta posición se mejoraría con la construcción de la Carretera hacia La Paz, la cual automáticamente también mejoraría el acceso vial a Matarani.

La conexión ferroviaria hacia La Paz es mejor desde Chile. La distancia de la línea férrea desde Antofagasta es la más larga. Sería muy ventajoso construir una línea férrea desde Ilo a La Paz, tal vez extendiendo la línea férrea que tiene actualmente la SPCC hasta Cuajone.

c.2.- Acceso por mar

El acceso por mar de Matarani es el más difícil de los cinco puertos. Ilo tiene buen acceso y un puerto relativamente profundo que lo ubican como el segundo mejor en el litoral norte chileno y sur peruano; sin embargo podría considerarse la construcción de un rompeolas para mejorar las condiciones de carga y descarga. Mica se está acercando a la máxima capacidad de ocupación de amarraderos.

c.3.- Equipo y almacenaje

Los puertos de Arica, Antofagasta y Matarani, son los mejores equipados. El área de almacenaje del Puerto de Ilo es limitado pero existe una gran área potencial disponible cerca de la ZOFRI ILO. El equipo para manipuleo no es alto, requiriendo prever inversiones tan pronto aumente el volumen de carga; sobretodo seria conveniente invertir en equipo avanzado para el manipuleo de contenedores, lo cual daría a Ilo

ventajas importantes sobre Matarani y Arica.

c.4.- Mercado

Antofagasta es el mejor ubicado para la carga de exportación del Sur de Bolivia y ya moviliza un volumen considerable de carga boliviana; sin embargo, el puerto ha resultado caro para las exportaciones en general. Arica y Matarani son puertos oficiales de tránsito boliviano en tanto que Ilo aún no lo es y tiene una frecuencia muy baja de llegada de naves.

c.5.- Competencia

Antofagasta es el puerto más grande y el que tiene mejor imagen de eficiencia. Ilo tiene la ventaja de tener reglas y regulaciones menos estrictas y una mejor relación entre Perú y Bolivia; aunque una mala imagen por ineficiencias en su operación y administración.

D. Polo Competitivo de Salida al Atlántico : La Hidrovía Paraguay-Paraná

El programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná es un acuerdo de integración y cooperación entre los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay en el fortalecimiento de la vía hídrica. La

Hidrovia comprende desde Cáceres, en Brasil, recorriendo por el Río Paraguay y el Río Paraná, **hasta la confluencia de este último en el Río de La Plata** y el Puerto **de Nueva Palmira, Uruguay, en** su extremo inferior.

El itinerario de **la vía navegable** tiene origen en Buenos **Aires. La Hidrovia** integra a la vez la gran red de navegación de la Cuenca del Plata. Estimaciones del tráfico de carga en ambos sentidos de la vía, señalan un movimiento anual de 5.08 millones de toneladas para 1990. **Se** supone que la implementación del proyecto incrementa el **tráfico anual a un nivel entre 8.6 y 12.19 millones de** toneladas. Los **productos** y áreas beneficiadas incluyen: granos y derivados (producidos por Argentina, Bolivia, **Brasil y Paraguay, con** destino a mercados externos); **combustibles** (de consumo regional), minerales (de **comercio de** y hacia la región), **madera, celulosa y papel** (producidos por Brasil, Paraguay y **Argentina, de** consumo interno **y** externo), **y otros.**

En este **contexto de competencia el desarrollo de la Zofri Ilo** representa un reto muy grande. **Ceteris Paribus,** en base a estimaciones planteadas por otros estudios se supone que **Ilo** requeriría alrededor de 20 años en lograr una posición en oferta de servicios y hegemonía regional comparable a las zonas competitivas

chilenas.

.10. El Avance de Ilo en 1994

En el anexo No. 3 se incluye el "Presupuesto Institucional Definitivo de la Junta de Administración de la Zona Franca Industrial de Ilo", en el cual se puede apreciar las principales características que presenta la actual gestión de ZOFRI-ILO:

A. Ingresos

Del total de ingresos de ZOFRI-ILO para 1994, el 5.06% provienen de los ingresos propios del sistema (ZOFRI-ILO).

Y es que el grueso del financiamiento proviene de ZOTAC alcanzando el 94.96% de los ingresos totales.

B. Remuneraciones

Por otro lado, el total de gastos en remuneraciones y en Transferencias corrientes supera los 789 mil soles; o sea, es superior a los ingresos propios de ZOFRI-ILO (553.4 mil

En la actualidad, laboran 43 personas en las oficinas administrativas, sin contar los empleados de vigilancia (120,000 nuevos soles anuales), constituyéndose una

relación de empleados administrativos por empresa instalada en la Zona. La relación egresos/número de trabajadores es de 254.1 mil soles anuales.

C. Ingresos Propios

La composición de los ingresos propios es la siguiente:

. Ingresos por operaciones	31.5%
servicios	5.4%
ro operacionales	63.1%
Total	100.0%

Quiere decir que la principal fuente de ingresos propios de ZOFRI-ILO es la venta de bases y los intereses.

D. Presupuesto de Funcionamiento

La estructura de este presupuesto equivalente al 13.14% del total de Egresos, es la siguiente:

. Remuneraciones	41.2%
. Bienes	3.9%
. Servicios	38.7%
. Transferencias Corrientes	13.7%
Bienes de Capital	2.5%
Total	100.0%

La carga administrativa es notable en este caso también, pues las remuneraciones superan el 40% de su presupuesto de funcionamiento.

E. Presupuesto de Inversión

La estructura de este presupuesto es la siguiente:

. Culminación de habilitación urbana	43.0%
• Carretera binacional Perú Bolivia	32.7%
. Estudios, Promoción y Marketing	10.6%
, Equipamiento y Mantenimiento de Servicios	13.7%
Total	100.0%

Se aprecia que lo principal es la habilitación urbana (parque industrial), lo cual caracterizó la gestión gerencial del periodo 1991--1993, pues la gerencia general tenía esa especialidad por haber dirigido el Parque Industrial de Tacna; su formación era de bachiller en economía en la U.N. de Tacna, y la dirección de la Junta de Administración estaba en manos de un ex-obrero metalúrgico y político, si ningún conocimiento técnico ni práctico de lo que es una zona franca.

Por primera vez, en cuatro años de gestión de la ZOFRI-ILC se intenta plasmar un plan estratégico. Al igual que hacer un estudio de factibilidad Técnico Económico que

excluye el análisis de precios de cuenta o sombra (ESAN), luego de iniciadas las obras, hoy se trata de hacer un plan estratégico como un estudio por administración directa, separando tal labor de la gestión gerencia' de la ZOFRI-ILO.

NOTAS

- 1/. ESAN; "Etudio de Factibilidad de la Zona Franca Industrial de Ilo", Tomo I, 1993, Lima-Perú.
- 2/. Ver capítulo I, Berger Inc, Ob. Cit.
- 3/, Ver anexo No, 4.
- 4/. ZOFRI-ILO; Memoria 1991, Setiembre de 1992, Ilo-Perú.
- 5/. Cárdenas Núñez, **Gilberto**; "Zona Franca o Franca Desesperación", Revista de Historia y Economía No. 1, Fac. de Ciencias Económicas, UNMSM, 1993, Lima-Perú.
- 6/. Ugarteche Galarza, Oscar; Consultor, 1991, Ilo-Perú.
- 7/. Supra 1, p.93.
ESAN; "Estudio de factibilidad Técnico Económico de la Zona Franca Industrial de Ilo"; Tomo IV, 1993, Lima-Perú.
- 9/, Ver Capitulo I.
- 10/. Supra 8.
- 11/. Ministerio de Transportes; Dirección de Secretaria Técnica.
- 12/. Supra 1, p. 5-25.
- 13/. Fujimori Fujimori, **Alberto**; El Peruano, 31-07-94, Lima-Perú.

- 14/. El 7 de mayo de 1993.
- 15/. Supra 5.
- 16/. **Fujimori Fujimori, Alberto**; "El Perú ha iniciado el camino del Despegue", El Peruano 09-06-93, p. VI, Lima-Perú.
- 17/. **Paz Zamora**; "Ilo es el Más Ambicioso de los Proyectos Binacionales", El Peruano 31-07-93, Lima-Perú.
- 18/. **Herrera, Ernesto**; "Pueblo Ileño está Preparado para Proceso de Integración:", El Peruano, 31-07-93, Lima-Perú.
- 19/. **Tamayo Jimenez, Oswaldo**; "Urge Fomentar mayor Inversión nacional y Extranjera en Ilo", El Peruano, 05-01-1993, Lima-Perú.
- 20/. Ob. Cit.
- 21/. El Peruano, 07-05-1993, Lima-Perú.

- 22/. **García León, Gisela**; "Servicios Complementarios", El Peruano, 31 de marzo de 1991, Lima-Perú.
- 23/. **Benavente de Gómez, Ruth**; " El Negocio de Ilo", El Peruano, 31-03-1994, Lima-Perú.
- 24/. Gestión; "Seleccionan al Consorcio que Promoverá Puerto de Ilo", 22-12-93, Lima-Perú.
- 25/. **León, Alberto**; "Plan de Privatización del Puerto de Ilo sería Aprobado en Breve", Gestión 06-09-94, Lima-Perú.
- 26/. Ob. Cit.
- 27/. Oh. Cit.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La preocupación de Chile por el desarrollo de la Zona Franca Industrial de Ilo (ZOFRI-ILO), por la Zona de Tratamiento Especial de Tacna (ZOTAC) y por los recientes convenios para una zona franca industrial y turística en Ilo para Bolivia es notable.

El comercio, turismo y otros servicios que los peruanos dinamitaban en Arica hasta 1992, ha devenido en severa crisis en el norte chileno e inclusive en Iquique.

El gobierno chileno viene debatiendo un proyecto de ley para otorgar a Bolivia el uso de una zona franca industrial en el norte de Chile (Arica), además de haberse inaugurado hace poco la primera etapa de una ZFI en Chacalluta, ubicada en Arica, con el propósito de contrarrestar el desarrollo comercial e industrial que pretende alcanzar ZOFRI-ILO, tratando de recuperar para Arica su antiguo dinamismo.

6.1.- Conclusiones

Como consecuencia de lo expuesto se puede concluir en lo siguiente:

1.- El desarrollo de los trabajos técnicos preliminares a la

dación de la ley 25100, inicial Ley de Bases de Zonas Francas de Zona de Tratamiento Especial, han estado referidos fundamentalmente a la problemática del Sur peruano, en especial de Tacna y Moquegua.

2. La Cuenca del Pacífico y la fuga de divisas hacia el vecino país del sur, le dieron y le dan carácter prioritario al desarrollo económico del sur del Perú, fin de contrarrestar la política de atracción del comercio y turismo bolivianos y peruanos por parte de otros países, buscando que se revierta la situación actual, con la atracción de capitales de riesgo al Perú. En este sentido, Ilo es hoy netamente superior, en cuanto a localización, a otros lugares del país.

Sin embargo, la infraestructura disponible no es la mejor para competir con los puertos y zonas francas de otros países de América Latina, siendo ésta una gran desventaja en la competencia internacional por los capitales de los países de la Cuenca del Pacífico.

- 3 Las tendencias a la integración y articulaciones económicas como forma de desarrollar las líneas de concentración o influencia geopolítica, privilegian Ilo y su relación con Tacna, Puno y Arequipa; y con países como Chile, Bolivia, Argentina y Brasil. Esta es la razón principal por la cual el Gobierno Peruano apoya, especialmente desde 1992, el desarrollo de esta Zona

Franca Industrial y no las ubicadas en otras regiones del país.

4, La ZOPRI -ILO ha concitado fuerte expectativa en diversos inversionistas nacionales y en diversas misiones de empresarios internacionales, y además es un instrumento de desarrollo para la Región "José Carlos Mariátegui" en el Sur del Perú. Su perspectiva es la constituir un punto de confluencia y desarrollo regional importante para el Perú, así como es el principal punto de salida de Brasil hacia el Pacífico.

- El impacto económico y social es muy importante tanto por sus efectos directos como por los indirectos, en una zona considerada de pobreza crítica. La creación de infraestructura y la posterior ubicación y funcionamiento de empresas comerciales e industriales demandarán trabajadores que hoy se encuentran, en apreciable número, sin empleo en el sur del

6.- CONAPRAN ha venido y viene cumpliendo progresivamente una tarea cada vez más técnica, dejando de lado la predominancia política de sus inicios. Los aspectos técnicos, administrativos y gerenciales han mejorado superando la confusión en el manejo del tema de las zonas francas. Sin embargo, aún le falta mucho en términos de orientación gerencia' y de promoción de la s zonas francas

para la inversión extranjera, en especial porque no se han preocupado de la calidad de las gerencias de las zonas francas, en especial de la de ILO:

- 7 La debilidad profesional y técnica de la Junta de Administración de ZOFRI-ILO, al incluir como miembros de la misma -y en especial en la Presidencia- a personas no conocedoras del asunto, ha afectado severamente la marcha del proyecto y su adecuada implementación, perdiéndose valioso tiempo en la dura competencia con los países y zonas francas vecinas, y en atraer las inversiones que buscan.

6.2.- Recomendaciones

En base a las conclusiones expuestas, se propone las siguientes recomendaciones:

- 1.- Reconocer que el carácter primordial del desarrollo de ZOFRI-ILO por su fundamental característica geopolítica, -considerada en los planes y programas de desarrollo regionales, y en el Programa General del Gobierno-, se está agotando aceleradamente si no lo ha hecho totalmente ya. Sin embargo, el Gobierno y el Estado peruanos tienen que tener en cuenta que las características contemporáneas de los capitales implican la transnacionalización del

diner la formación de organismos de gobierno regionales paralelos a gobiernos nacionales 2/., buscados concientemente por los gobiernos de América Latina desde la formación de ALALC (hoy ALADI) hasta los recientes MERCOSUR o la postulación de Chile al Tratado de Libre Comercio de EE.UU., Canadá y México; la integridad en el tratamiento, en busca de la generación de un Polo de Desarrollo competitivo en el Sur Peruano, orientado hacia la Cuenca del Pacífico, depende de la consideración de tales características. En esta línea de pensamiento, promover Ilo es fundamental; el marketing de la zona requiere la labor de expertos.

2. Priorizar e incluir en el programa de inversiones vigente, la habilitación completa de ZOFRILO, y el financiamiento para modernizar el muelle de ENAPU, dotar de infraestructura, maquinaria y equipos al puerto para que Ilo sea competitivo con relación a Iquique, Antofagasta y Arica, así como la ampliación del aeropuerto, dotación de agua potable y de energía eléctrica, principalmente, y otros del entorno que sean necesarios. En tal sentido, el entorno requiere de las siguientes inversiones:

- a) Carretera: de Ilo hasta la frontera con Brasil: 2,500 millones de dólares de inversión,
- b) Puerto: acondicionamiento y habilitación, así como su inclusión en lasa hojas de ruta de las principales compañías navieras internacionales: 25 millones de

dólares.

e) **Aeropuerto:** continuación de la habilitación hasta convertirlo en internacional: 60 millones de dólares.

d) **Suministro de agua:** desarrollo del proyecto de **SEDA-ILO** de aprovechamiento de las filtraciones de aguas de **Fasto grande**, y su canalización hasta **Ilo**: 25 millones de dólares. ^a

e) **Suministro de energía eléctrica:** Interconexión de **Ilo** con el sistema sur: 40 millones de dólares.

El financiamiento de tales obras puede ser de diversa fuente: el **asfaltado de la carretera** con un préstamo de la **CAP**; el tramo **Matarani-Tacna** con **Tesoro Público** y las **Fuerzas Armadas** (ejecución); el proyecto **SEDA-ILO** y **aeropuerto de Ilo** con recursos de la privatización de la **Refinería de Ilo**, y lo del **puerto** con su privatización.

- 3.- Impulsar la creación de fronteras vivas, económicas y sociales, que consoliden la influencia **geo-política** y **geo-económica** nacional en el sur peruano; que el desarrollo de **ZOPRI-ILO** - y de las respectivas inversiones productivas- sirva como núcleo o polo de desarrollo económico y social dinamizador de la Inversión productiva en la Región, contrarrestando la influencia perjudicial de otros países, generando empleo y bienestar a la población nacional, y posibilitando la plena expansión de las capacidades de inversión y generación tecnológicas

nacionales.

- 4.- Atender la demanda de las futuras inversiones, con la demostración, por parte del Estado peruano, de la seriedad y **consecuencia** con las normas legales dictadas. Debe iniciarse de inmediato la inversión en infraestructura en **ZOPRI-ILO** y en el entorno de la zona. La estabilidad en las reglas de juego es importante para atraer la inversión.
- 5.-- Es importante realizar un estudio completo de las repercusiones económicas y sociales del desarrollo de **ZOPRI-ILO**, y prever demandas de expansión urbana, de **energía** eléctrica y de agua al futuro.
- 6.- Es necesario fortalecer técnicamente **CONAFRAN** y, con cooperación técnica internacional, trabajar sobre el complicado marco normativo existente, simplificándolo y evitando la burocratización.
- 7.-- Es imprescindible profesionalizar y **despolitizar** la Junta de Administración de las Zonas Francas Industriales, modificando la prerrogativa del Alcalde de la ciudad, dónde se ubica la Zona Franca, de ser miembro nato de la misma; y del representante **político** del Gobierno Regional de ser el Presidente de la Junta, pues esto politiza la gestión (sobre gerencias e inversiones, p.ej.) y no garantiza la calidad técnica a las decisiones de la

Junta, y en especial de la gerencia general que depende de ella. Tales cargos y labores requieren ser eminentemente profesionales y técnicos. Es necesario mejorar el equipo gerencial de la zonas francas industriales, o bien incluir profesionales con experiencia en la administración de las mismas.

Las características de las gerencias en el mundo contemporáneo implican considerar que "el saber es hoy el único recurso significativo" 5/., y que el concepto de gestión está referido a que "el saber está hoy aplicado al saber" 6/., y que en consecuencia colocar como miembros de la Junta a personas no especializadas, y en las gerencias a otras personas tampoco especializadas, compromete seriamente la sobrevivencia de ZOFRI-ILO y de la primera experiencia peruana en zonas francas industriales, con la pérdida de lo invertido y el grave daño a las expectativas creadas para el desarrollo del sur peruano.

NOTAS

- 1/. Drucker, Peter F; "La Sociedad Poscapitalista", Apóstrofe, p.145, 1993, Barcelona-España.
- 2/. Op.Cit.; p. 151.
- 3/. Días Palacios, Julio; "ZOFRI-ILO: Realidad y Perspectivas"; Paper, p.12, agosto 1994, Lima-Perú.
- 4/. Op. Cit.; p. 12-13

5/. Supra 1, p.51.

6/. Op. Cit. p.51.

EPÍLOGO

1. La Respuesta del Gobierno Peruano a las Criticas Formuladas.

El Gobierno Peruano respondió oficialmente a las criticas, que **diferentes** sectores de la población, hicieron con **respecto a la** firma de la Convención de Lima.

Las principales respuestas fueron las siguientes: 1/-

- 1.- Con respecto a las Servidumbres.

"...consagran, por vía de cumplimiento, e incluso amplían, los derechos y servidumbres del Perú reconocidos por Chile en Arica."

- 2.- Con Respecto al "Muelle Norte".

"...la totalidad del Muelle Norte (24,000 m2) será

entregado para servicio del Perú, lo que ha sido corroborado plenamente por el Plano Especial, que es parte integrante de la Convención de Lima...El lado norte del Muelle Norte es el que está habilitado para el acoderamiento de naves de calado."

3.- Con Respecto a la Administración del "Muelle Norte".

"...Esto es, se ha pactado con Chile, a propuesta del Perú, que la modalidad empresarial de tal explotación sea similar a la permitida por la legislación nacional pertinente...Por lo demás es voluntad decidida del Gobierno de otorgar soberanamente la concesión a una empresa constituida íntegramente con capitales peruanos."

4.- Con Respecto al Predio "El Chinchorro".

.reivindica plenamente la propiedad del Estado peruano sobre el predio de "El Chinchorro"(...) compromete al Gobierno chileno a entregar al Gobierno peruano una compensación por las áreas de dicho terreno que han sido utilizadas indebidamente por Chile.(...)logró tal reivindicación a fin de dignificar la presencia peruana en Arica...En consonancia con lo anterior, será la Comisión

Técnica Binacional encargada de establecer las áreas de "El Chinchorro" utilizadas inconsultamente por Chile, así como las compensaciones correspondientes, la que determine tanto el valor de la tasación de tales áreas como la modalidad de compensación más conveniente para los intereses del Perú."

5.- Con Respecto al derecho de Servidumbre_ de Ferrov a

"El control binacional durante el trayecto del tren por territorio chileno, y no peruano, deja sin efecto el control de la Estación Satelital chilena -que detenía por tiempo dilatado el tren-, respeta el libre tránsito y salvaguarda un trato apropiado a los usuarios del ferrocarril."

6.- Respecto al Programa Difusión y Profundización de las Historia de los dos Paises..

*...el verdadero propósito de esta iniciativa, sometida a la consideración de la Comisión Mixta Cultural y Educativa, está orientado a difundir la historia de ambos países, a fin de que **los valores patrióticos que encarnan los grandes hombres de nuestro pasado fortalezcan los vínculos de solidaridad y aspiración** coincidente con un futuro*

compartido" por el Perú y Chile."

7. **Con respecto** a las **Negociaciones**

"...el largo proceso de negociación que ha llevado a la suscripción de las Convenciones de Lima, la participación de destacados especialistas e instituciones competentes, así como las consultas efectuadas con anterioridad a dicha firma con las instituciones tutelares de la Patria y el Congreso Constituyente Democrático, han asegurado un compromiso bilateral que significa la ejecución cabal del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario."

2.- **Las Convenciones de Lima y la Decisión Política**

El lunes 29 de agosto de **1994**, día previo a los **festejos** que anualmente se realizan el 30 de agosto en la ciudad de **Tacna**, el Gobierno Peruano (el Ejecutivo), pidió al Congreso Constituyente Democrático la devolución **de las dos** Convenciones de Lima y las **4** notas complementarias suscritas con el Gobierno chileno. Las razones pueden ser varias. Así, el diario El Comercio señalaba: ^{2/}.

"...el proceso de consultas realizadas por el CCD en los meses finales del año pasado (1993) ameritaban una renegociación de las mismas con Chile."

El texto continúa con lo siguiente: ^{3/}

"Ha sido una decisión que complace a la opinión nacional..."

Por otro lado, dado el especial momento que vive el país, se indica que:

la decisión presidencial ocurrió justo cuando se conmemoraba el 65 aniversario de la reincorporación de Tacna al seno de la Patria y el mandatario visitaba dicha ciudad, coincidiendo con la gira de Javier Pérez de Cuéllar. El gesto parecía destinado a cortarle al embajador una audiencia mayor en la ciudad sureña. Y eso tiene sabor de una movida política o electoral."

Manuel Moreira, Congresista vinculado al embajador Pérez de Cuéllar, expresa lo siguiente: ^{5/}.

"...estas convenciones fueron aprobadas sin conocimiento de las comisiones de relaciones exteriores de Diputados y del Senado del anterior Congreso; sin conocimiento de la Comisión de RR.EE. del nuevo Congreso,..., sin conocimiento de la comisión consultiva de la Cancillería, sin conocimiento de las autoridades patrióticas de Tacna y, en general, fueron decididas por dos ministros de Relaciones Exteriores, ninguno de los cuales es un diplomático profesional."

Por otro lado, varias personalidades opinaron al respecto:

"El embajador Hugo de Zeta manifestó que aunque algo tardíamente, el Poder Ejecutivo ha escuchado el clamor nacional que cuestionaba las referidas convenciones que - señaló- "herían el espíritu y la letra del Tratado de 1929 y del protocolo complementario."

Asimismo, Harold Forsyth señaló que este instrumento fue mal negociado y mal conducido: *"'*

"Era un documento desfavorable para los intereses del país y nunca debió ser firmada como ocurrió en mayo de 199'... La

rectificación, aunque haya tardado, es oportuna... El problema que se ha creado es una innecesaria tensión entre el Perú y Chile que se hubiera evitado desde un comienzo."

La reacción del gobierno chileno, aparte de llamar a Santiago de Chile a su embajador en Perú, fue una declaración del **canciller chileno** Carlos Figueroa: **s,**

"(que Chile)...no *está dispuesto a negociar*", las mencionadas Convenciones.

3. **Conclusión**

El manejo de los asuntos fronterizos y de relaciones internacionales, fundamental en el periodo actual de globalización de la economía, ha sido llevado y traído en base a criterios en los que brilla por su ausencia la perspectiva del desarrollo sostenido de mediano y largo plazo de la economía y sociedad peruana. La crucial importancia de estos aspectos para el desarrollo exitoso de inversiones en proyectos de desarrollo económico y social, puede hacer que un entorno no favorable conduzca a graves pérdidas de inversiones públicas. Lo contrario, un manejo coherente con visión de planificación estratégica del país,

optimizar el uso de los tan escasos recursos nacionales.

NOTAS

- 1/. Ministerio de Relaciones Exteriores; "Espíritu de Tratado de 1929 se mantiene inalterable en la Convención de Lima", El Peruano, 20-08-1993, p.A-4, Lima-Perú.
- 2/, Dominical; "Las Convenciones de Lima y la Política", p. 4, El Comercio 04-09-1994, Lima-Perú.
- 3/, Ob. Cit.
- 4/. Ob: Cit.
- 5/. Morelra Loredo, Manuel; "Corresponde al Nuevo Gobierno de 1995 negociar a cabalidad cumplimiento del Tratado de 1929", El Comercio, 04-09-1994, Lima-Perú.
- 6/. La República; "Tratado con Chile de 1929 tiene que cumplirse al pié de la letra", 31-08-1993, p. 4, Lima-Perú.
- 7/. Oh. Cit.
- 8/. La República; "Canciller Chileno descarta que se enfrien las relaciones con Perú", p.4, 31-08-1994, Lima-Perú.

BIBLIOGRAFIA

1. AMADO, JOSE; "ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES", PCUC CONCYTEC; FONDO EDITORIAL, 1989, LIMA-PERU.
- 2.- AMERICA CAMBIO;1992 Y HASTA MAYO DE 1993, ESPAÑA.
3. ANCHORDOQUE, ENRIQUE; "LAS ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES Y EL COMERCIO EXTERIOR"; REVISTA INTEGRACION LATINOAMERICANA NO 17, 1977.
- 4.- ANNUAIRE DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNACIONAL, 1961, VOL. 49, TOMO II.
5. ANTEZANA, JULIAN;"NECESIDADES Y POTENCIALIDADES DE DESARROLLO REGIONAL : EL CASO DE LA REGION MARIATEGUI", INP GTZ,1990.
- 6.- ARANAGA, DAVID; "LAS PRIORIDADES INDUSTRIALES EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO NACIONAL:1986-1990"; MICTI, 1986, LIMA-PERU.
- 7.- ARCE, LILIAN; "PROPUESTA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE INDUSTRIA DE EXPORTACION EN EL PERU"; CONVENIO BCRP-AID,1988, LIMA-PERU.
- 8.- ASOCIACION DE LOS EXPORTADORES DE LA ZONA FRANCA DE MANAUS "PRODUCTOS DE LA ZONA FRANCA DE MANAUS", MANAUS-BRASIL, 1988.
- 9.- ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION; "GLOSAS SOBRE SOBRE ZONAS FRANCAS",CEO/RESOLUCION 403.
- 10.- BASADRE, JORGE; "HISTORIA DE LA REPUBLICA DEL PERU",

- TOMO VIII, ED. UNIVERSITARIA, LIMA PERU, 1969.
- 11.- BCRP, CARDENAS N.G; GONZALES I. J, HILYCZA Y OTROS; "FOMENTO A LAS EXPORTACIONES", PROYECTO AID/BCRP, 1990.
 - 12.- BERGER, LUIS & INTERNATIONAL; "ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES EN EL PERU: ESTUDIO DE PRE-FACTIBILIDAD"; FOPEX, 1981, LIMA-PERU.
 - 13.-- BITAR, SERGIO Y OTROS; "CHILE:LIBERALISMO ECONOMICO Y DICTADURA POLITICA"; INSTITUTO DE ESTUDIOS PERUANOS, 1.991, LIMA-PERU
 - 14.- BOCCHIO REJAS, LUIS; CARACTERIZACION DEL DEPARTAMENTO DE TACNA Y SU DESARROLLLO", FORUM ALTERNATIVAS DE DESARROLLO HIDROENNERGETICO DEL SUR, CORDETACNA, 1983.
 - 15.- BONILLA, HERACLIO; "UN SIGLO A LA DERIVA"; IEP, 1980, LIMA-PERU.
 - 16.- CAEM, "PLANTEAMIENTOS DOCTRINARIOS Y METODOLOGIA DE LA DEFENSA NACIONAL", TOMO I, ED. 1983, LIMA-PERU.
 - 17.- CARDENAS NUÑEZ GILBERTO, "LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO, SITUACION Y PERSPECTIVAS", ZOFRI-ILO 1990.
 - 18.- CARDENAS NUÑEZ GILBERTO; "INFORME DE LA GESTION DE ASESORAMIENTO Y APOYO A LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO",1990, LIMA-PERU.
 - 19.- CARDENAS NUÑEZ, GILBERTO; "CALCULO DE LA SALIDA DE DIVISAS

- POR EL CONTRABANDO TACNA-ARICA", PI-MICTI, AREA DE DESARROLLO REGIONAL, 1981.
- 20.- **CARDENAS NUÑEZ, GILBERTO**; "POLITICA DE EDUCACION Y CULTURA-PLAN DE DESARROLLO DE LARGO PLAZO", INP-1989, LIMA, PERU.
- 21.- **CARDENAS NUÑEZ, GILBERTO**; "¿ZONA FRANCA O FRANCA DESESPERACION? REVISTA DE HISTORIA Y ECONOMIA, FAC. CC. ECONOMICAS, No. 1, UNMSM, 1993.
- 22.- **CASTANEDA R., LUIS**; "ZONAS FRANCAS LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL Y EL PROYECTO DE LEY DEL SENADO", ANALISIS TRIBUTARIO VOL I, No 6, JUN 1988.
- 23.- **CASTRO SUAREZ, PEDRO**; "TEORIAS DEL DESARROLLO"; UNMSM, 1992, LIMA-PERU.
- 24.- **CELADE- CEPAL**, 1985, BOLETIN INFORMATIVO.
- 25.- CENTRO DE DOCUMENTACION ANDINA (CDI); "MANUAL DE COMERCIO EXTERIOR", 1990, LIMA-PERU.
- 26.- **CEPAL**; "INCENTIVOS FISCALES A LA EXPORTACION"; ESAP-70 EP/ESEAIASE-6, 1970.
- 27.- COLOMBIA EXPORTA; "PROMETEDOR FUTURO PARA LAS ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES COLOMBIANAS", 1987, BOGOTA-COLOMBIA.
- 28.- COLOMBIA EXPORTA; "SEGURIDAD Y RENTABILIDAD PARA SU INVERSION", REVISTA No 25, MAYO 7, 1989,

BOGOTA-COLOMBIA.

- 29.- CONSULTORES Y ASESORES, **CYA**; "DIAGNOSTICO DE LA REGION TACNA-MOQUEGUA", 1989, LIMA-PERU.
- 30.- CONVENIO COMERCIAL PERU-CHILE 1941.
- 31.- **COTLER**, JULIO; "CLASES, ESTADO Y NACION EN EL PERU"; INSTITUTO DE ESTUDIOS PERUANOS, 1987, LIMA-PERU.
- 32.- **COTLER**, JULIO; "DEMOCRACIA E INTEGRACION NACIONAL"; IEP, 1980, LIMA-PERU.
- 33.- D. LEGISLATIVO 704 "LEY DE ZONAS FRANCAS", EL PERUANO 05-11-1991, LIMA-PERU .
- 34.- U.S. No 105-89-PCM; CREA LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO; EL PERUANO 24-12-89, LIMA PERU.
- 35.- **DIAZ PALACIOS**, JULIO; "ZOFRI-ILO; REALIDAD Y PERSPECTIVAS, PAPER, AGOSTO 1994, LIMA-PERU.
- 36.- **DRUCKER**, PETER F. "LA SOCIEDAD POSCAPITALISTA", APOSTROFE, 1993, BARCELONA-ESPAÑA.
- 37.- DURAN DE LA FUENTE, **HERNAN**; "INDUSTRIALIZACION, COMPETITIVIDAD E INSERCIÓN INTERNACIONAL", INP-GTZ, 1989, LIMA-PERU.
- 38.- EFICACIA. REVISTA No 36; "LAS ZONAS FRANCAS: IMANES PARA LA INVERSION"; AÑO 4, 1988, LIMA-PERU

- 39.- **ESAN**; "ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO", LIMA, 1993.
- 40.- **ESSER, KLAUS**; "PERU: UNA SALIDA A LA CRISIS", INP-GTZ, 1989, LIMA-PERU.
- 41.- **FERNANDEZ MALDONADO SOLARI, JORGE**; "ILO: PRIMERA ZONA FRANCA INDUSTRIAL", 1989, LIMA-PERU.
- 42.- **FGU-FRONBERG UNTERNEHMENS BERATUNG CMBG CONSULTINGB; ENGINEERING**, "OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL DESARROLLO INDUSTRIAL COMO BASE PARA PARQUES INDUSTRIALES Y ZONAS LIBRES "FUNDACION ALEMANA PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL, CALI-COLOMBIA; MARZO 1980.
- 43.- **FURTADO, CELSO**; "LOS ESTADOS UNIDOS Y EL SUBDESARROLLO DE AMERICA LATINA"; CAMPODONICO EDICIONES, 1971, LIMA-PERU.
- 44.- **GONZALES DE OLARTE, EFRAIN** (COMPILADOR); "NUEVOS RUMBOS PARA EL DESARROLLO DEL PERU Y AMERICA LATINA"; IEP, 1991, LIMA-PERU.
- 45.- **GONZALES DE OLARTE, EFRAIN Y OTROS**; "LA LENTA MODERNIZACION DE LA ECONOMIA CAMPESINA"; IEP, 1987, LIMA-PERU.
- 46.- **GONZALES DE OLARTE, EFRAIN, SAMAME, LILIAN**; "EL PENDULO PERUANO"; CONSORCIO DE INVESTIGACION ECONOMICA, IEP, 1991, LIMA-PERU.
- 47.- **GONZALES DE OLARTE, EFRAIN**; "ECONOMIAS REGIONALES DEL PERU",

- IEP, 1978, LIMA-PERU.
- 48.- GUSMAN, CESAR; BENEFICIOS DE LAS ZONAS FRANCAS, EL COMERCIO 31-01-81, LIMA-PERU.
- 49.- IANNI, OCTAVIO Y KAPLAN, MARCOS; "AMERICA LATINA Y ESTADOS UNIDOS: RELACIONES POLITICAS INTERNACIONALES Y DEPENDENCIA", IEP, 1973, LIMA-PERU.
- 50.- ICE; "COMERCIO EXTERIOR HACIA EL 2021: BASES PARA LA ELABORACION DE UN PLAN DE DESARROLLO DE EXPORTACIONES, 1988, LIMA-PERU.
- 51.- IGUÍÑEZ E. JAVIER; "EL DESARROLLO INDUSTRIAL Y LAS POLITICAS DE INDUSTRIALIZACION DEL PERU EN LOS AÑOS OCHENTA", JUNAC, 1990, LIMA-PERU.
- 52.- IGUÍÑEZ ECHEVARRIA, JAVIER; VELARDE, JULIO; "PAUTAS PARA UNA NUEVA ESTRATEGIA DE DESARROLLO PRODUCTIVO: DOS OPCIONES" INP-GTZ, LIMA, 1990.
- 53.- INDUPERU: ROL, ACTIVIDADES Y TRABAJOS, MAYO 1980, LIMA-PERU.
- 54.- INP, PROGNOSIS DE COMPORTAMIENTO SOCIO-ECONOMICO AL AÑO 2010, 1988
- 55.- INP; "ELEMENTOS PARA LA DEFINICION DE LA ESTRATEGIA, PLAN NACIONAL DE LARGO PLAZO", 1988, LIMA-PERU.
- 56.- INP; "POSIBILIDADES DE CREACION DE ZONAS FRANCAS EN EL PERU", 1989, LIMA-PERU.

- 57.- INTERCAMBIO; REVISTA No 54-55, "INDUSTRIALIZACION
COMPETITIVIDAD E INSERCIÓN INTERNACIONAL", INP GTZ, 1989,
LIMA-PERU.
- 58.- JEQUIER, NICOLAS; "EXPORT PROCESSING ZONES AND THE ROLES
OF TNCs", THE CTC REPORTER, No 25, work elsewhere,
1988.
- 59.- JUNAC, "COMO EXPORTAR A 123 PAISES", 1988.
- 60.- JUNAC; "POLITICA ECONOMICA E INDUSTRIALIZACION EN EL GRUPO
ANDINO 1980-1990", JUN/DT 300, 1990.
- 61.- KELLEHER, TOMAS; "PLANIFICACION DE ZONAS FRANCAS DE
EXPORTACION", BANCO POPULAR, MARZO 1988.
- 62.- LEY 23878, "PLAN NACIONAL DE REGIONALIZACION", INP.
- 63.- LEY No 25100, "LEY DE BASES DE LAS ZONAS FRANCAS Y ZONAS
DE TRATAMIENTO ESPECIAL", EL PERUANO 29/09/89, LIMA-
PERU.
- 64.- LOPEZ, CARDENAS Y OTROS; "EL PROYECTO DE REGIONALIZACION,
UN DEBATE NACIONAL. EL PROBLEMA REGIONAL HOY". ED. TAREA,
1983, LIMA-PERU.
- 65.- MAFEZ, MARAN FREE; "EXPORT ZONE, FACTS & FIGURES ON MAFEZ",
1985, KOREA.
- 66.- MARTINELLI, CESAR Y CHUNEY, JORGE; "EFECTOS DE LARGO PLAZO
DE LA CRISIS DE AJUSTE EN EL PERU", IEP, 1991,

LIMA-PERU.

- 67.- MAUCERI, PHILIP; "MILITARES:INSURGENCIA Y DEMOCRATIZACION: EN EL PERU, 1980-1988", IEP, 1989, LIMA -PERU.
68. MERCADO JARRIN, EDGARDO;; "COYUNTURA GEOPOLITICA LATINOAMERICANA", CPIA, 1987, LIMA PERU.
- 69.- MERCADO JARRIN, EDGARDO; "DEMOGRAFIA Y POLITICA, LA POBLACION DEL PERU EN EL AÑO 2010". CPIA, LIMA-PERU, 1985
- 70.- MERCADO JARRIN, EDGARDO; "PERU PERSPECTIVAS GEOPOLITICAS", CONCYTEC - IPEGE, 1993, LIMA-PERU.
71. MICTI, D.R. TACNA, "FORUM EL CONTRABANDO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO REGIONAL DEL SUR", 1980, TACNA-PERU.
- 72.-- MICTI, DIRECCION REGIONAL TACNA, "PARQUE INDUSTRIAL DE TACNA", 1980.
- 73.- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES; "PROGRAMA DE ACCION DE PUNO; LIMA PERU, 1988.
- 74.- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, PERU; "CONVENIO PARA EL ESTUDIO ECONOMICO PRELIMINAR DEL APROVECHAMIENTO DE LAS AGUAS DEL TITICACA", 1979, LIMA-PERU.
- 75.- MOGOLLON HUMBERTO Y OTROS, "PROYECTO INTEGRAL DE DESARROLLO DE UN COMPLEJO MINERO METALURGICO EN EL SUR DEL PERU, S.R.M. ING.S.R. ENERO 1989, AREQUIPA.
- 76.- MOORE J.R., WALTER; THE BASIN HIDROLOGICAL CYCLE, LONDRES,

- 1969, INGLATERRA.
- 77.- MORALES COSTA, LASTENIO Y ARANAGA MANRIQUE, DAVID; "LAS ZONAS FRANCAS Y OTRAS ALTERNATIVAS DE INVERSION Y DESARROLLO EN EL PERU; 1989, LIMA-PERU.
- 78.- NOZAKI, IZUGUO; "LA DERIVACION DEL AGUA DEL LAGO TITICACA."
- 79.- NAÑEZ LOZA, ROLANDO; "EL GOBIERNO CENTRAL Y LAS REGIONES: PROCESO DE DESCENTRALIZACION Y LAS TRANSFERENCIAS INTERGUBERNAMENTALES", REVISTA MONEDA No. 49 Y 50, BCRP, 1992, LIMA-PERU.
- 80.- ONU-COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL, PRIMER INFORME SOBRE DERECHOS DE USO DE LOS CURSOS DE LAS AGUAS INTERNACIONALES PARA FINES DISTINTOS DE LA NAVEGACION, 1979.
- 81.- ONU; RECUFIL DE TRAITES, VOL 825.
- 82.- ONU; RESOLUCION 2669 (XXV) DE LA ASAMBLEA GENERAL.
- 83.- ONUDI "DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS PARA LA INDUSTRIALIZACION 1985-2000", SEGUNDA CONFERENCIA", ANUAL, 1988, MANAUS-BRASIL.
- 84.- ONUDI-PNUD; "PROGRAMA DE APOYO DE NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO DE LA ASOCIACION DE ZONAS FRANCAS DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE (AZULCA)" II ENCUENTRO DE ZONAS FRANCAS; 1988, MANAUS BRASIL.

- 85.- PEDRAO, FERNANDO; "LOS POLOS DE DESARROLLO COMO ALTERNATIVA DE POLITICA EN LOS PAISES LATINOAMERICANOS"; ILPES, ED.SIGLO XXI, MEXICO.
- 86.- PELLEGRINI DELGADO, CARLOS; "LAS INDUSTRIAS MILITARES: EL CASO CHILENO". REVISTA LIMITACION DE GASTOS.
- 87.- PINTO, ANIBAL Y KNAKAL, JAN; "AMERICA LATINA Y EL CAMBIO EN LA ECONOMIA MUNDIAL", IEP, 1973, LIMA-PERU.
- 88.- PLAN DE ACCION DEL TITICACA, "APRUEBAN ZONAS FRANCAS PARA BOLIVIA UBICADAS EN PUERTOS DE ILO Y MATARANI", LIMA-PERU.
- 89.- POLITICA INTERNACIONAL, REVISTA DE LA ACADEMIA DIPLOMATICA DEL PERU; "PERU-BOLIVIA:CONVENIOS DE ILO, 24 DE ENERO DE 1992", No 28, 1992, LIMA-PERU.
- 90.- PORTER. , MICHAEL; "LA VENTAJA COMPETITIVA DE LAS NACIONES", ED. VERGARA, 1991, BUENOS AIRES-ARGENTINA.
- 91.- R.S. No 050-90-PCM, "APRUEBAN REGLAMENTO INTERNO DE LA JUNTA DE ADMINISTRACION DE LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO", EL PERUANO ABRIL/1990, LIMA-PERU.
- 92.- R.S: No 051-90-PCM; "DESIGNAN A LAS JUNTAS DE ADMINISTRACION DE LAS ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES DE MATARANI Y DE ILO." EL PERUANO 25/04/1990, LIMA-PERU.
- 93.- REVISTA ANTIOQUEÑA DE ECONOMIA Y DESARROLLO; " ZONA FRANCA DE RIONEGRO REUNE CONDICIONES PARA OPERAR CON EXITO", CAMARA

- DE COMERCIO DE MEDELLIN, 1988, MEDELLIN COLOMBIA.
- 94.- REYES, JULIO; "OCUPACION DEL ESPACIO TERRITORIAL". PLAN NACIONAL DEL DESARROLLO 1990-2010", INP, 1989, LIMA-PERU.
- 95.- ROEL MONTELLANOS, CARLOS; COMO DESARROLLAR LA FRONTERA."
- 96.- ROMAN HEREDIA, CARLOS; MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE BOLIVIA , INFORME 1988.
- 97.- SAXE FERNANDEZ, JOHN; "PROYECCIONES HEMISFERICAS DE LA PAX AMERICANA"; IEP, CAMPODONICO EDICIONES S.A., 1971, LIMA-PERU.
- 98.- SHIMABUKURO, IRIS; DIAGNOSTICO DEL SECTOR INDUSTRIAL, INP-GTZ, 1989.
- 99.- STEIN, STEVE Y MUNGE CARLOS; "LA CRISIS DEL ESTADO PATRIMONIAL EN EL PERU", IEP- UN. MIAMI, 1988, LIMA-PERU.
- 100.- SUNKEL, OSVALDO Y PAZ, PEDRO; "EL SUBDESARROLLO LATINIOAMERICANO Y LA TEORIA DEL DESARROLLO", ILPES 1986, 10a ED. SIGLO XXI, BOGOTA COLOMBIA.
- 101.- TENSION No 1, REVISTA, CHILE :GEOPOLITICA DEL MAL VECINO?, MAYO DE 1980.

- 102.- THE ECONOMIST; "EL MUNDO EN 1991", Nos 3,5 Y 6. EL COMERCIO, 1991.
- 103.- TIRONI, ERNESTO (COMPILADOR); "PACTO ANDINO, CARACTER Y PERSPECTIVAS"; IEP, 1978, LIMA-PERU.
- 104.- TIRONI, ERNESTO; "PACTO ANDINO: DESARROLLO NACIONAL E INTEGRACION ANDINA", IEP, 1978, LIMA PERU.
- 105.- TRATADO PERUANO CHILENO Y PROTOCOLO COMPLEMENTARIO 1929.
- 106.- UGARTECHE, OSCAR Y OTROS; "ESTUDIO DE MERCADO ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO"; TOMO I, AGOSTO 1991, LIMA-PERU.
- 107.- UGARTECHE, OSCAR Y OTROS; "ESTUDIO DE MERCADO ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO"; TOMO II, AGOSTO 1991, LIMA-PERU.
- 108.- UNCTAD; "PAISES DESARROLLADOS: POLITICAS INDUSTRIALES Y PROTECCIONISMO", REVISTA INTEGRACION LATINOAMERICANA No 47, 1985, MANILA-FILIPINAS.
- 109.- VERA, JOSE CARLOS; "UBICACION DEL PERU Y DE LA REGION SUR PERUANA EN LOS EJES DE DESARROLLO SUDAMERICANOS", FORUM-TACNA.
- 110.- VILLACORTA, JORGE; "IMPORTANCIA DE LAS ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES PARA EL DESARROLLO DE LAS REGIONES FRONTERIZAS", MICTI, 1987, LIMA-PERU.
- 111.- WARR, PETER G.; "ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES Y POLITICA COMERCIAL", FINANZAS Y DESARROLLO, 1989.

- 112.- ZOFRI ILO, MEMORIA 1990; REGION JOSE CARLOS MARIATEGUI,
ILO-PERU, 1990.
- 113.- ZOFRI-ILO; BOLETIN INFORMATIVO No. 001-90, ILO-PERU.
- 114.- ZOFRI ILO; "MEMORIA 1991", 1992, ILO-PERU.
- 115.- ZOFRI ILO; "ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO", AÑO 1, No 1,
JULIO DE 1990, ILO-PERU.