Análisis del Proyecto Ilo (Integración Perú–Bolivia)

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

PRESENTACIÓN

En la Biblioteca de la Sociedad Geográfica de Lima se encuentra la "Colección Ilo", grupo de cinco tomos que muestran el desarrollo del Proyecto Ilo, editado en La Paz, Bolivia-1994, por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, con financiamiento del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, dentro del Proyecto Boliviano "Corredores Bolivianos de Comercio Intermodal".

El suscrito, en calidad de miembro del Consejo Directivo de la Sociedad, fue encargado de su revisión y análisis respectivo para uso por la Sociedad Geográfica de Lima y su difusión correspondiente; labor que se ha asumido con especial dedicación dada la importancia trascendental de la Colección, en sus alcances y perspectivas, para el futuro de la integración sudamericana y de las relaciones entre el Perú y Bolivia.

I. INTRODUCCIÓN

Dentro de las Políticas de Integración Latinoamericana, el gobierno del Perú ha propiciado un proceso de intervinculación fronteriza y de aprovechamiento mutuo de servicios y zonas francas con la República de Bolivia y que ha dado lugar a una serie de Convenios Bilaterales, conformándose el marco jurídico internacional de base para

la amistad, cooperación, e integración Peruano-Boliviana.

Es así como se suscribe la Declaración de Ilo y el Convenio Marco con el que se da inicio al Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz" en la fecha del 24 de enero de 1992, entre los presidentes del Perú y de Bolivia.

Un comentario previo global sobre el proyecto binacional, desde el punto de vista geopolítico, obligadamente tiene que ser enfocado desde los aspectos de la realidad de cada país, sus aspiraciones e intereses, y en este sentido, por parte del Perú, bajo ningún criterio se debe dejar al libre albedrío todo el desarrollo de este gran proyecto, pues hay que tener en cuenta las perspectivas conyunturales, de mediano y de largo plazo, con las que se irá conformando una estructura de influencia directa en las relaciones futuras con Bolivia, e indirectas con Chile y demás países involucrados.

En este sentido, se tendrá que ser muy cuidadoso en el logro de equilibrio político, económico y social para el desarrollo administrativo y ejecutivo del proyecto, salvaguardando la soberanía y seguridad nacionales. Asimismo, para cuando se hayan concretado las metas de ejecución y se inicie la etapa de operación, se deberán mantener las necesarias garantías de dirección, gestión y control en lo jurídico, legal y administrativo, siempre con el respaldo efectivo de la seguridad y defensa nacionales.

II. ANÁLISIS

Entrando al análisis de los cinco tomos de la "Colección Ilo", se puede concluir que su edición tiene capital importancia para el proyecto y cumple el objetivo trazado por el gobierno de Bolivia de promocionar el mencionado y trascendental proyecto. Asimismo, se considera imprescindible que el gobierno del Perú tome y concrete iniciativas semejantes que pudieran coadyuvar al desarrollo del proyecto dentro del equilibrio más cuidadoso y cubriendo complementaciones y vacíos de interés nacional para el Perú. Esta direccionalidad tendrá que incluir, de manera concreta, lo correspondiente al Perú en Puerto Suárez (Bolivia), sus accesos e implementaciones para el empleo de los servicios concedidos en uso al Perú.

A continuación, se presentan extractos de los dos primeros tomos, por ser sus contenidos de fundamental importancia para formarse una visión objetiva del Proyecto Ilo, sus realidades y perspectivas.

Los subsiguientes tomos III, IV y V son enteramente de información complementaria orientadora para dar el

marco histórico y de registro de la evolución de las ideas y de las gestiones sobre el desarrollo del Proyecto Ilo.

Tomo I: DOCUMENTOS

Este tomo transcribe todo el texto de los Convenios Binacionales y que, en conjunto, conforman el marco jurídico del Proyecto Ilo, siguiendo el objetivo de promocionarlo, fundamentalmente en el sector privado boliviano, llamado a ser el motor en la ejecución del proyecto y su operación posterior.

Su contenido cumple con mostrar, en la parte "Declaración de Ilo", la transcripción de la declaración suscrita entre los presidentes del Perú y Bolivia y firmado en Ilo, el 24 de enero de 1992.

Asimismo, en la parte "Convenio de Ilo", se muestra la transcripción de los siguientes documentos:

–CONVENIO MARCO: Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz".

–Convenio sobre la Participación de Empresas Bolivianas en la Zona Franca Industrial de Ilo.

–Convenio sobre la Participación de Bolivia en la Zona Franca Turística de la Playa de Ilo.

–Convenio sobre el Tránsito de Personas entre los Territorios de Ambos Países.

–Convenio para Promover el Desarrollo del Transporte Internacional Terrestre entre Perú y Bolivia.

–Pre-Convenio sobre el Enlace de Comunicaciones entre Perú y Bolivia.

–Pre-Convenio sobre Transporte Ferroviario Internacional entre Perú y Bolivia.

También, en la parte "Comunicado de Prensa Conjunto y Convenio", se transcribe el comunicado de prensa conjunto, con motivo de la visita al Perú del señor presidente de la República de Bolivia, los días 29 y 30 de junio de 1993; además del "Convenio sobre Promoción y Protección recíproca de Inversiones entre Perú y Bolivia".

En la parte "Acuerdos Complementarios de los Convenios de Ilo", se incluyen las transcripciones de una serie de documentos sobre el Proyecto que se expresan por sí solos.

En la parte "Notas Reversales", se publican los documentos cursados por los ministros de Relaciones Exteriores del Perú y de Bolivia, entre las fechas 1° de noviembre de 1991 y 18 de mayo de 1993.

En la parte "Resoluciones: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto", se presentan las dos Resoluciones Ministeriales N° 26/94 y 27/94 de fecha 21 de enero de 1994, resoluciones internas del gobierno

de Bolivia que protocolizan el Convenio Marco del Proyecto Ilo y reconocen la adjudicación de Buena Pro a la Asociación de Empresas Boliviano-Peruanas "Mariscal Andrés de Santa Cruz", para la constitución de la Empresa Promotora de la Zona Franca Industrial de Ilo; y también, a la Asociacion de Empresas Boliviano-Peruanas S.A. "Stella Maris" para la constitución de la Empresa Promotora de la Zona Franca Turística de Playa Boliviamar.

En la parte final de este tomo, se muestran mapas con las siguientes ilustraciones:
1. Mapa Carretera Binacional.
2. Mapa Corredor Ilo/Arica-La Paz-Santa Cruz; Puerto Suarez-N. Palmira.
3. Mapa de Localización y Distancias.
4. Cuatro mapas específicos del Puerto de Ilo, ubicación de la Zona Franca de Bolivia. Detalles Viales, Playa Boliviamar y detalles de zonas del terminal marítimo de Ilo.

Tomo II: "REALIDAD POLÍTICA Y ECONÓMICA"

Este tomo procura mostrar las acciones realizadas por el Estado boliviano y los avances alcanzados en la implementación de los Convenios Binacionales en el plazo transcurrido de dos años, así como las perspectivas futuras del Proyecto Ilo.

Algo notable que, entre sus líneas, se percibe es cómo el gobierno boliviano promociona el Proyecto Ilo, con extraordinaria vehemencia, poniendo énfasis en el futuro de interés nacional y –si se quiere– binacional, donde la tarea futura recaerá en el sector privado empresarial de Bolivia y del Perú.

Este Segundo Tomo, tiene un contenido distribuido en diez partes, incluida la Presentación, mostrada como Primera Parte, y efectuada por el Coordinador Nacional del Proyecto Ilo, Sr. Valentín Abecia López.

La Segunda Parte de este tomo, contiene las palabras del viceministro de Relaciones Exteriores y Culto en la Inauguración del Ciclo de Conferencias a nivel nacional, donde Ilo es presentado a Bolivia como una realidad política y económica.

En esta ocasión, el señor viceministro expresa, en sus palabras, el significado de Ilo para la política y economía de Bolivia y que, por tanto, está ligado a los objetivos de esa nación.

Estos objetivos son:

–Ilo es la respuesta para ayudar a aminorar los daños del enclaustramiento marítimo boliviano.

–Ilo es la oportunidad para

integrar Paraguay y Brasil y acceder al Pacífico a través de rutas que se están tratando de abrir, por la carretera Corumbá-Santa Cruz-La Paz-Ilo; como también, las perspectivas del nuevo proyecto de Rondonia-Brasil, a través de Guayaramerín, Riberalta, San Borja, La Paz e Ilo.

La Tercera Parte de este tomo muestra "La Visión de la Política Exterior Boliviana con referencia al Proyecto Ilo", conferencia desarrollada por el secretario nacional de Relaciones Internacionales y Culto de Bolivia, Sr. Jaime Aparicio Otero.

En ella, se expresa que es vital desarrollar, para Bolivia, una estrategia coherente y transparente de acción destinada a que su natural gravitación sea simultánea en el Pacífico, en el Amazonas y en la Cuenca del Plata. Que permita a Bolivia ser un país de vínculos múltiples, de unión entre océanos y cuencas, de partida y destino de vías fluviales, de integración de mercados y de alternativas de acercamiento del mundo andino con el amazónico y reparar su fragmentación.

Para ello, Bolivia debe encaminar su energía integradora en un cauce convergente que articule todos los convenios bilaterales y procesos subregionales hacia un espacio económico regional.

En este contexto, las relaciones con el Perú, el Proyecto Binacional de Desarrollo del Ecosistema del Lago Titicaca y el desarrollo del Proyecto Ilo, forman parte fundamental de una visión comprometida con un proceso de integración efectiva y de resultados concretos en la región.

En la Cuarta Parte de este tomo, se muestra "El Criterio Peruano sobre el Proyecto Ilo", en conferencia expuesta por el embajador del Perú en Bolivia, Dr. Javier Gonzáles Terrones.

En ella, se destaca que el Perú ha concebido el Proyecto Ilo en un contexto internacional de importancia para su desarrollo. La ubicación geográfica del Puerto de Ilo es estratégica para la comunicación con los países de la Cuenca del Pacífico.

Los intereses económicos mundiales están a la búsqueda de la unión del Atlántico con el Pacífico, siendo Ilo una de las mayores posibilidades actuales para articular a los países más importantes de América del Sur.

Con la firma de los Convenios de Ilo se conjuga el deseo de la política exterior peruana, de buscar una auténtica integración con Bolivia, y que obedece a una necesidad de reencausar un destino históricamente natural de integración de pueblos hermanos.

La visión peruana del proyecto Ilo, pasa por la necesidad de ir creando los instrumentos legales, jurídicos y económicos para provocar un clima de estabilidad propicio para inversiones, metas que se han cumplido en su casi totalidad, siguiendo un plan de mejoramiento

del puerto, que abarca el abaratado de los costos portuarios, por el cual la administración de los servicios estará operando en manos privadas; se tiene Zona Franca Industrial y se está trabajando en el mejoramiento de la carretera binacional en el tramo peruano. Adicionalmente, existen obras conexas al Proyecto Ilo, como la carretera costanera que unirá Tacna-Ilo-Matarani, revalorizando una ruta turística importante que albergará Boliviamar, teniendo en cuenta que Matarani forma parte del esquema del Proyecto Ilo.

Paralelamente, se está trabajando en la unión física a través del transporte terrestre que une los estados brasileños de Acre, Rondonia y Mato Grosso con Ilo y, también, la vía intermodal entre el Atlántico y Pacífico, constituyendo Bolivia un nexo importante en la conexión de la hidrovía Paraguay-Paraná con el Puerto de Ilo, ampliándose las posibilidades de intercambios económicos y turísticos.

En la Quinta Parte de este tomo se muestra "La visión económica del Proyecto Ilo", conferencia del presidente de la Comisión de Política Internacional de la H. Cámara de Diputados de Bolivia, Sr. Douglas Ascarrunz Eduardo.

En ella, se menciona que más del 80% del comercio mundial se realiza a través de las vías marítimas y fluviales y que, dentro de ello, Bolivia exporta e importa grandes cantidades de graneles más que de carga empacada. El flujo de entrada de todo el trigo que se importa, más de 200,000 toneladas, ingresa como graneles a través de los puertos de Chile, muy ocasionalmente de Matarani. Se exporta al granel en hidrocarburos y toda la producción agropecuaria, como la soya en granos, hacia los puertos del Atlántico, en su gran mayoría.

En el caso del comercio boliviano, un 55% de las exportaciones e importaciones se realizan a través de los puertos del Pacífico.

El gran problema de los exportadores bolivianos radica en los costos del transporte, pues existe una diferencia de por lo menos $ 60 (dólares americanos), que es el costo para llegar desde el corazón de Bolivia hasta uno de los puertos del Atlántico.

Teniendo en cuenta que, del movimiento mundial de carga, el 40% se desplaza en graneles líquidos, el 30% en graneles agrícolas o mineros y el restante 30% es carga general, y que de la carga general el 67% se acondiciona en contenedores; entonces, para el desarrollo del Proyecto de Ilo y en las instalaciones del puerto se tiene que tener presente los conceptos del tráfico de carga en graneles y contenedores y, también, el tiempo de descarga de elevado costo por día de estacionamiento del barco, alrededor de $ 30,000 (dólares americanos) por día de un barco de 20,000 toneladas.

En resumen, desde el punto de vista económico, el puerto deberá ser de adecuada factibilidad, tener

capacidad de servicios a precios competitivos y ser parte de sistemas intermodales suficientes y competitivos y guardar un equilibrio de oferta y demanda en volúmenes económicos.

Desde estos puntos de vista, a pesar de todos los esfuerzos que se han hecho Ilo todavía no es parte de un importante flujo económico ni del Perú ni de Bolivia, y obviamente, se requiere hacer de Ilo parte de un sistema económico para darle viabilidad. El funcionamiento de una Zona Franca va a permitir, en cierta manera, que Ilo pueda competir con la Zona Franca de Iquique, que es por donde actualmente se interna la mayor cantidad de mercadería a Bolivia, generándose así las condiciones que le permitan multiplicar su actividad.

Bolivia utiliza mayormente, para salir al Océano Pacífico, los puertos de Matarani, Mollendo, Antofagasta, Arica e Iquique. Los puertos peruanos están cargando menos del 20% del total de la carga de entrada y salida de Bolivia. En los últimos años Arica, con algunas medidas que se han tomado, ha logrado desplazar el 90% de la carga que había sido conseguida por Matarani. Ilo debe analizar estos hechos si quiere ver con optimismo el futuro.

Como se ha analizado, el prestigiar un puerto y hacerlo viable requiere de mucho trabajo y un esfuerzo combinado de diversos elementos que deben necesariamente concurrir. La factibilidad económica, resultado de un balance favorable de oferta y demanda de servicios, es el elemento central que contribuirá a definir su viabilidad política.

En la Sexta Parte de este tomo, se muestra, "El Enfoque Empresarial del Proyecto Ilo", conferencia del empresario privado, Sr. José Guillermo Torrez.

En la conferencia se expresa, respecto de la concepción referida al Convenio, la importancia de una salida franca al Océano Pacífico, mediante una concesión de 50 años renovables, que permita la administración y gestión de todas las operaciones que se desarrollen en la misma, con categórica ventaja de existir para los usuarios la exención de impuestos creados y por crearse y la no tributación de aranceles portuarios y aduaneros para todos los bienes que ingresan a Bolivia y salgan de este país desde y hacia cualquier parte del mundo.

La concesión del Corredor Marítimo, con las ventajas indicadas para el comercio exterior boliviano, introduce un estímulo económico en la reducción de los costos de exportación, no sólo en el sistema tarifario y tributario, sino también en lo expedito de la agilización de las operaciones que redundan directamente en el aspecto financiero al minimizar el tiempo de lucro cesante.

Bolivia siempre fue, y lo seguirá siendo, un país exportador de minerales, a pesar de la actual depresión del precio de los mismos en los

mercados internacionales.

Con relación a las importaciones, es honesto reconocer que la industria boliviana ha alcanzado niveles de limitada expansión, con una tecnología y costos de manufacturación difícilmente competitiva con la de otros países industrializados, imperativos que han ido creando la conocida preferencia del consumidor por todo tipo de bienes y productos procedentes del exterior, por la Cuenca del Pacífico.

Esta complementación de exportaciones e importaciones por la misma vía, dentro de un relativo equilibrio en la balanza comercial, es un hecho que, potencializado con eficiencia, es sintomático de ser siempre creciente en el orden económico.

En la Sétima Parte de este tomo, se muestra "El Enfoque Regional del Proyeco Ilo", conferencia por el alcalde de la Ciudad de Ilo, Sr. Ernesto Herrera Becerra.

En ella, además de señalar los datos socioeconómicos de la ciudad-puerto, se analizan las dos fuentes económicas más importantes:

La Minería:

Alrededor de la explotación del cobre por medio de la Southern Perú Copper Corporation, que explota las minas de Toquepala y Cuajone y produce 300,000 tn. métricas anuales de cobre blister y, además, de la refinería de cobre de la Empresa Minero Perú, que procesa 180,000 tn. métricas de cobre de cátodos electrolíticos, ocupando alrededor de dos mil trabajadores en forma directa.

La Pesca:

Con fábricas de harina de pescado y refinería de aceite que producen un promedio de 100,000 tn. anuales para exportación, ocupando alrededor de un mil trabajadores entre pescadores y procesadores de harina.

Complementariamente, están la infraestructura vial con instalaciones en el terminal marítimo, carreteras y ferrovías para el transporte terrestre y el aeropuerto, actualmente en expansión.

Dentro de la estrategia de desarrollo regional, se presenta el Proyecto de Integración Transversal con alcance nacional e internacional.

Nacional:

Compromete la macro región sur peruana con Arequipa, la Región Inka (Cusco, Madre de Dios, Apurímac) y la Región Mariátegui (Puno, Tacna y Moquegua); tres regiones con actividades importantes en la economía peruana: minería, agricultura, turismo e industria, como base de un desarrollo articulado regional.

Internacional:

Carretera binacional Ilo-Desaguadero-La Paz-Cochabamba-Santa Cruz-Pto. Suárez.

Carretera Interoceánica Ilo-Puno-Pto. Maldonado-Río Branco-Santos.

Esquema vial planteado para integrar la franja transversal de Latinoamérica, Atlántico-Pacífico, para el siglo XXI.

Zona Franca Industrial de Ilo y Boliviamar.

Como avances de la parte peruana por elevar el nivel socioeconómico de la región involucrada, se presenta las privatizaciones siguientes:

En el Campo de la Minería:

–Yacimiento de cobre Cerro Verde, en Arequipa, adquirido pr CYPRUS de EE.UU. en 430 millones de dólares americanos.

–Yacimiento de cobre Quellaveco, en Moquegua, adquirido por Mantos Blancos (Consorcio Sudafricano-Chileno) en 8 millones de dólares americanos.

–La refinería de cobre de Ilo, que será vendida con un precio base de 63 millones de dólares americanos.

–La Empresa Southern invertirá 180 millones de dólares americanos en la modernización de sus procesos de producción.

En el Campo Pesquero:

–La ventas de harina de pescado se han incrementado a 50 millones de dólares americanos en la zona sur del mar peruano; cinco empresas de harina de pescado, una empresa de aceite y una fábrica conservera serán privatizadas.

En el Campo de Impacto Ambiental:

–La Southern invertirá 100 millones de dólares americanos en cinco años para:

* Eliminar la contaminación marina por relaves.

* Construcción de planta de ácido sulfúrico a partir de los humos de fundición de cobre.

* Enrocado ribereño al norte de Ilo para separar las escorias sólidas del mar.

En el Campo Energético y de Abastecimiento de Agua:

–Construcción del Proyecto Kovire, en Tacna, que incrementará un metro cúbico por segundo de agua a la laguna de Aricota para producir 8 Mw más en la Central Hidroeléctrica y llegar a 200 Mw, que alimentará la primera etapa de la zona Franca de Ilo.

–A mediano plazo, la construcción de las Centrales Hidroeléctricas de Pasto Grande (Moquegua), Vilavilani (Tacna) y San Gabán (Puno) y el Proyecto "Abastecimiento de Agua Potable de Pasto Grande".

–Para recircular las aguas servidas se construyen las Lagunas de Aeración y Facultativas que rescatarán las aguas de Ilo para su uso en reforestación, Proyecto de $ 4'000,000 (cuatro millones de dólares americanos).

En el Campo Vial:

–Inauguración de las dos pistas de 2.5 km. de largo en el Aeropuerto de Ilo, construídas a un costo de $ 2'000,000 (dos millones dólares americanos).

–Puesta en servicio de la Carretera Tacna-Ilo-Costanera con asfaltado de 120 km.

–Terminado de la Carretera Costanera Ilo-Mollendo-Matarani.

–Mejoramiento de la Vía Binacional con afirmado. En el año 1995 se asfaltará dicha carretera en la parte peruana.

En la Octava Parte de este tomo, se muestra "El Balance del Proyecto Ilo", conferencia del Coordinador Nacional Boliviano del Proyecto Ilo, Sr. Valentín Abecia López.

En ella se expresa que, transcurridos dos años desde que se firmaron los Convenios de Ilo, se hará un Balance General del Proyecto Ilo, de los avances efectuados por Perú y Bolivia; pero con él se plantean los significados, los roles y retos que Ilo representa para Bolivia, constituyendo el nudo gordiano de las elucubraciones que se han efectuado en Bolivia.

Se expresa que Ilo es competencia, es alternativa, es posibilidad, es la puerta que se abre al Pacífico, pero queda claro, no es soberanía, Ilo no es Bolivia; por tanto, no es "la salida al mar".

Ilo es una opción física de mejorar el comercio exterior de Bolivia; Ilo acerca, con facilidades mercantiles que no hay en otros puertos, al Mar. Ilo es un toma y daca, facilidades portuarias y comerciales versus inversiones y desarrollo de la región.

Los empresarios bolivianos podrán invertir en el Puerto, en la Zona Franca Industrial y en la Zona Franca Turística; por tanto, buscarán opciones rentables y eficientes en la prestación de servicios y desarollarán actividades acordes a las necesidades del mercado.

La figura consiste en que los puertos que sirven a Bolivia sobre el Pacífico compitan en facilidades, en precios, en mejores condiciones, en oportunidades, en fin, que compitan en todas las dimensiones que Bolivia pueda requerir y ofrecer.

Esto no significa una posición "anti-chilena". Que no se interprete erróneamente el criterio boliviano, pues la carga de ultramar no puede seguir siendo monopolio de un puerto, eso es realismo.

Por eso y por mucho más, Bolivia, está obligada a buscar alternativas en el Perú, en Matarani e Ilo que son y deben ser las opciones más viables.

Sobre las facilidades correspondientes en Puerto Suárez (Bolivia) a otorgar al Perú, en estos dos últimos años no se ha avanzado nada; no obstante, la alcaldía de Puerto Suárez ha ofrecido terrenos para que el Perú instale Zonas Francas y le insufle movimiento a toda la región.

Por otra parte, se ha propuesto al gobierno del Perú la conformación de una Coordinadora Binacional del Proyecto Ilo, organismo que tendría como prioridad ensamblar los cronogramas, conseguir el financiamiento, promocionar e interesar a empresarios, estructurar nuevas posibilidades de desarrollo, de todo lo que significa el MACRO PROYECTO ILO. La propuesta está en estudio.

En la Novena Parte de este tomo, se muestra "El Criterio Social sobre el Proyecto Ilo", conferencia del director de Radio "FIDES", Sr. Eduardo Pérez Iribarne.

La conferencia conceptúa sobre las fronteras, analizando el criterio

de fronteras de acercamiento frente a fronteras que dividen, enfocando a Ilo en un nuevo contexto.

Se expresa que no se trata de modificar el actual mapa boliviano-peruano, en relación al Puerto de Ilo. Tampoco se pretende borrar las actuales fronteras en el triangulo Bolivia-Perú-Chile. Pero debiéramos esforzarnos por lograr, con creatividad y espíritu de futuro, una nueva realidad económico-social en esta circunscripción territorial.

Se necesitarán inversiones importantes en el área, pero Ilo es de interés no sólo binacional sino multinacional y, sobre todo, de interés ciudadano, porque la política debe buscar el beneficio directo e indirecto de la mayor cantidad de gente posible. Sólo así se podrán concretar buenos negocios con perspectiva económica. Ilo debiera ser para los bolivianos un primer paso para acabar con las fronteras del pasado, sin dejar de respetarlas con sus limítes actuales, pero sobrepasándolas económicamente.

Ilo podría convertirse en un hito fronterizo boliviano hacia el Océano Pacífico. Pero no un hito físico que marque la entrada o salida del territorio. Ilo ha sido y seguirá siendo ciento por ciento peruano. Pero en una nueva concepción de que las fronteras no dividen sino que sólo marcan territorios estatales, rígidos. Tenemos que proyectar Ilo hacia el futuro. Las facilidades del Perú nos permiten planificar un porvenir diferente.

En la Décima Parte de este tomo, se muestra "La Macro Visión del Proyecto Ilo", conferencia del presidente de la SubComilago, Sr. Julio Sanjinés Goytia.

La Conferencia gira alrededor del Proceso de Integración Perú-Bolivia, basado en la adecuada y científica utilización de la Cuenca Hidrológica compartida, que es la Cuenca Endorreica del Lago Titicaca, de 145,000 km^2.

Expresa, que la proyección hacia el Puerto de Ilo y la creación de Zonas Turísticas e Industrial son consecuencia de haberse iniciado un proceso de Integración como es el del Lago Titicaca entre Perú y Bolivia.

Cabe señalar que Ilo está siendo considerado como un mega-puerto que servirá como terminal de exportación de los estados brasileños colindantes con Bolivia y Perú, que están a 1,200 kms. del Pacífico y a 4,000 kms. del Atlántico. En el próximo siglo el desarrollo económico de los países de la Cuenca del Pacífico, como Japón, Korea, Taiwan, Singapur, etc., hará que las áreas periféricas de Argentina y Brasil sean de interés para los países de la Cuenca del Pacífico. A su vez Argentina y Brasil considerarán a los países de la Cuenca del Pacífico como mercados potenciales.

Tomo III: MODELO INTEGRADOR " TIWANACU"

Este tomo contiene una presentación del modelo integrador de la cultura TIWANACU (Historia). "El Modelo del Estado Integrador de Tiwanacu y su Expansión al Litoral Pacífico", por Carlos Ponce Sanginés.

Tomo IV: EDITORIALES Y ARTICULOS

Este tomo contiene artículos escogidos y publicados en diversos diarios y revistas que se han escrito en Bolivia referidos al Proyecto Ilo (Prensa).

Tomo V: CONTRATOS DE ADJUDICACION

Este tomo contiene la transcripción de importantes documentos internos que establecen jurisprudencia sobre el Proyecto Ilo.

III. CONCLUSION

1.– El Proyecto Ilo no sólo tiene alcance e influencia binacional sino de ámbito multinacional, puesto que su ejecución y operación concreta movilizará los intereses de intercambios entre el Perú, Bolivia, Chile, Brasil, Argentina y Paraguay.

2.– Despertará, asimismo, los intereses de mercado de exportación e importación en los países de la Cuenca del Pacífico, sobre todo, los de Asia, Oceanía y América del Norte.

3.– El éxito del Proyecto Ilo marcará un desarrollo sostenido a los territorios involucrados y sus poblaciones.

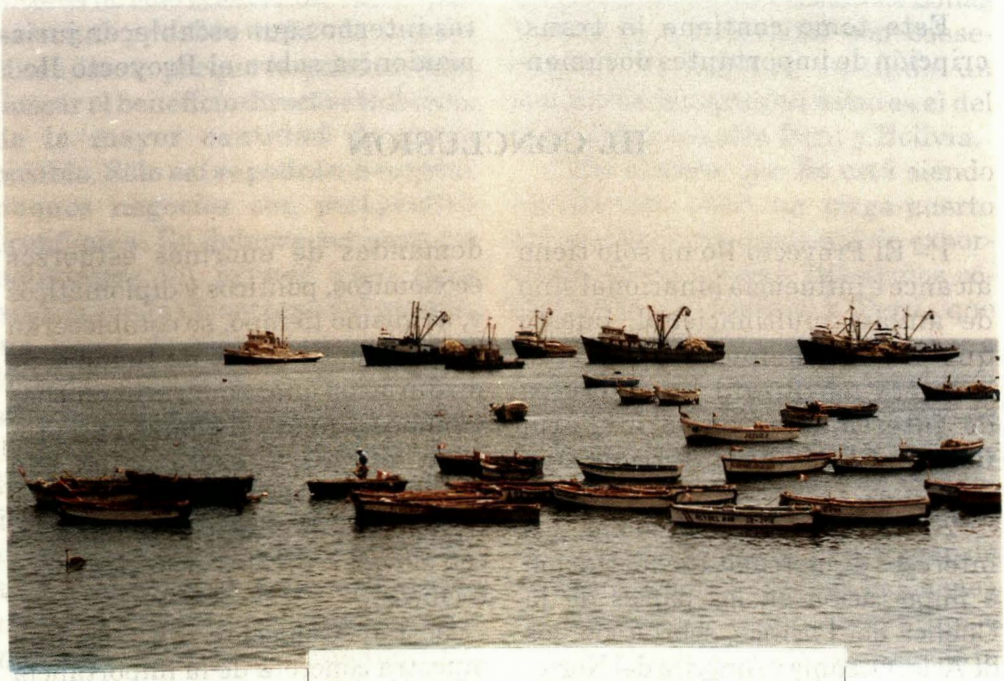
4.– Dadas las enormes perspectivas del Proyecto Ilo, se generarán demandas de enormes esfuerzos económicos, políticos y diplomáticos y, al mismo tiempo, se establecerán retos de aptitudes y de tiempos de maduración que requerirán muchos estudios, investigaciones, programas, planes y estrategias con exigentes grados de ciencia y tecnología y de potenciales humanos con elevados niveles profesionales y técnicos.

5.–La "Colección Ilo", es una muestra concreta de la importancia que tiene para Bolivia el Proyecto Ilo, en los aspectos político, económico y social y de todas las aspiraciones e intereses que se ha generado dentro del sentimiento boliviano de salida al mar.

6.– El Perú tendrá que asumir el reto de velar celosamente por el desarrollo del Proyecto Ilo, en armonía con el bienestar y seguridad de la Nación Peruana.

7.– El gobierno peruano deberá perfeccionar su Política Marítima en todo lo relacionado a los Intereses Marítimos del Perú, de acuerdo con la Constitución Peruana, referidos a las Convenciones de Ilo.

8.– El gobierno del Perú deberá proteger el Patrimonio Nacional y tomar todas las acciones necesarias y correspondientes a los compromisos que demande el Proyecto Ilo, con estricta reciprocidad en todos los aspectos y campos de acción política, económica y social relacionados con el desarrollo de los servicios, en las zonas francas concedidos al Perú en Puerto Suárez, Bolivia.



Considerado un mega-puerto, Ilo servirá como terminal de exportación de los estados brasileños, colindantes con Bolivia y Perú.