Del Pacífico al Atlántico

From the Pacific Ocean to the Atlantic Ocean

Contralmirante (r)
Ramón Arróspide Mejía

SUMILLA

Ancestralmente el hombre peruano, que conquistó el Océano Pacífico y que extendió su dominio a gran parte del continente sudamericano, se hizo presente también en nuestra Amazonia, en donde se asentaron las tribus de los omaguas, aguarunas, etc., extendiéndose para lograr nuevos y seguros espacios de vida.

La llegada de los españoles con sus ansias de conquista, de oro y riquezas, conocedores de la existencia de El Dorado y el País de la Canela, y observar la existencia de ríos caudalosos al otro lado de la Cordillera de los Andes que no desembocan al Océano Pacífico, los hizo pensar en la existencia de otro mar y mayores riquezas.

Es así que en Cusco, por disposición de Francisco Pizarro, su hermano Gonzalo partiera a realizar el primer tránsito interocéanico, hace más de cuatro centurias.

En la actualidad existen sólo dos pasos estratégicos entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico: por el Canal de Panamá y por el Estrecho de Magallanes o el Paso de Drake. La posición geográfica del Perú en Sudamérica, lo hace que tenga las mejores posibilidades para ser un eje de comunicaciones Pacífico-Atlántico.

El artículo "Del Pacífico al Atlántico" muestra las principales posibilida-

ABSTRACT

Ancestrally, Peruvian man who conquered the Pacific Ocean and who extended his domain to a great part of the South American continent, became a presence also in the Amazon region where he settled the tribes of the Omaguas, Aguarunas, extending to achieve new and secure spaces.

The arrival of the Spanish with their eagerness for gold and wealth, experts of the reality of El Dorado and the Country of the Cinnamon, and observe the existence of mighty rivers on the other side of the Andes that they do not flow towards the Pacific. This made them think of the existence of another sea and great wealth.

It is so in Cusco, from where on order of Francisco Pizarro, their brother Gonzalo left to carry out the first interoceanic traffic more than four centuries ago.

At the present time there exist two strategic steps between the Pacific Ocean and the Atlántic Ocean, the Panama Canal and for Straits of Magallanes. The geographical position of Peru on the South America, makes it to have the best possibilities to be a Pacific-Atlantic communication axis.

The article from the Pacific to the Atlantic shows its possibilities, advantages and disadvantages for interoceanic intercourse as much as:

des, ventajas y desventajes que ofrece el Perú para esta comunicación interocéanica, considerando que:

"Todas las vías interocéanicas o transcontinentales son BUENAS, y constituyen el principal elemento en el proceso de desarrollo", dependiendo su selección de otros factores, como económicos, de seguridad, desarrollo, orográficos y políticos".

El artículo resalta que el análisis de las vías no considera su importancia en el hecho de la vía misma, sino como generadora de un proceso de integración y desarrollo.

Muestra, además, cómo, en su tránsito, integra las poblaciones que se encuentran en su ruta, crean polos de desarrollo, unen las áreas donde se encuentran los recursos naturales con sus centros de producción y consumo, aumenta las posibilidades de puestos de trabajo e inversión, y lleva, en los pueblos que cruza, nuevas posibilidades de educación, cultura, salud, riqueza y mejores condiciones de vida.

"All interoceanic or transcontinental ways are GOOD, and they are the main element in the development process", depending on the selection of other factors, as economic, security, development, orografics and political."

The article emphasizes that the analysis of the ways doesn't consider their importance in a way, but only as generator of an integration and development process.

It also shows, how its traffic integrates the populations that are along their route creating development pole, how they unite the areas where the natural resources meet with their production centers of production and consumption. The possibilities of work and investment increase, and they bring new possibilities of education, culture, health, wealth and better conditions of life in the areas affected.

DEL PACÍFICO AL ATLÁNTICO

Al tratar el tema "Del Pacífico al Atlántico", debemos relacionarlo históricamente con el río Grande o río Amazonas, pues muchos son los caminos que partiendo de nuestras costas cruzan la sierra dominando los Andes para seguir por vías fluviales o largos caminos terrestres y llegar a las costas del Atlántico.

Pero, sin lugar a dudas, uno de los principales y más antiguos es el que se siguió hacia el Oriente peruano, luchando con una selva inhóspita y salvaje, para descubrir el río Amazonas y continuar hasta las aguas saladas del Atlántico, hecho que se realizó hace 456 años, casi medio milenio atrás.

Esta brava aventura comienza con la Conquista del Perú, en uno de los momentos más tormentosos del debilitamiento y derrota del gran Imperio Incaico que, después de la muerte del inca Huayna Cápac (1520), considerado como uno de los más geniales soberanos y guerrero incomparable, el violento conflicto entre sus hijos Huáscar y Atahualpa, facilitó a las tropas invasoras españolas la aniquilación del poderío incaico creado a través de más de 300 años y que terminó con la muer-

te de Huáscar, por orden de su hermano, y de Atahualpa asesinado posteriormente por los españoles, conmoviendo al imperio incaico y haciendo factible su conquista.

El espíritu aventurero de los primeros españoles, con sus ansias de conquista, buscando territorios que añadir a la Corona, de España, además de riquezas y laureles de héroes, así como con sus armas modernas y el uso de caballería, dominaron los cuatro suyos, e incorporaron a la colonia y virreinato español, Tumbes, Piura, Trujillo, Lima, Ica, Arequipa, Cusco, Puno, Chachapoyas, y otras ciudades de la costa, sierra y selva. Los españoles conocieron así, en su trato con los pobladores indígenas, la existencia de tierras en el más allá, en donde, según versiones, existía otro gran reino, tan rico que afloraba el oro en las turbulentas aguas de los caudalosos ríos. También supieron de grupos del incario retirados donde suponían existía iguales o mayores riquezas que en el Cusco. Conocieron así de El Dorado y del País de la Canela, observaron ríos caudalosos que no desembocaban al Océano Pacífico, y que les invitaban a pensar en la existencia de otro mar más allá de los Andes.

Pero también, por el lado de los conquistadores, las ambiciones de poder y de riqueza condujeron a la muerte de los tres socios de la empresa –la conquista del Perú–, Diego de Almagro derrotado y muerto por Hernando Pizarro, Francisco Pizarro ejecutado (1541) por Diego de Almagro el Mozo, en venganza por el asesinato de su padre y la muerte de Hernando de Luque, y también a otros levantamientos y luchas intestinas.

Mientras estas luchas y guerra civil sucedían entre los años 1537-1541, Gonzalo Pizarro fue designado, por su hermano Francisco Pizarro, gobernador, capitán general, adelantado y alguacil mayor de la Nueva Castilla, para que emprendiera una de las más hermosas y viriles peregrinaciones hacia la conquista del País de la Canela y de El Dorado, las tierras de los omaguas y así, sin saberlo, descubrir uno de los ríos más largos y caudalosos del mundo, lo que se logró sólo siete años después de la conquista y fundación de la Ciudad de los Reyes.

Gonzalo partió del Cusco, donde formó su expedición, con 180 soldados, 100 caballos, muchos puercos y carneros; sacó también unos 3,000 indios de la región y gran cantidad de auquénidos. En total gastó 60,000 escudos en pertrechar la entrada al País de la Canela, pero todo lo consideró bien invertido apreciando las ganancias que le depararía la incitante empresa, llegando así a San Francisco de Quito (donde el Cabildo lo recibió y lo reconoció el 10 de diciembre de 1540), ciudad señalada para pertrecharse convenientemente para la definitiva penetración al país canelero. Con tal propósito entró en contacto con el capitán Francisco de Orellana, el Tuerto, quien era fundador de Santiago de Guayaquil y teniente gobernador. Este aceptó un segundo cargo en la jornada y regresando a Guayaquil logró enrolar a veintitrés vecinos, gastando 40,000 pesos en pertrecharlos, hecho lo cual salió con ellos rumbo a Quito para después unirse a Gonzalo Pizarro y continuar la aventura. (Fig.N° 1).

José Antonio del Busto Duthurburu, nos dice en el Tomo III, Volumen 1, de la Historia Marítima del Perú: "El Río Grande de las Amazonas, descubierto por

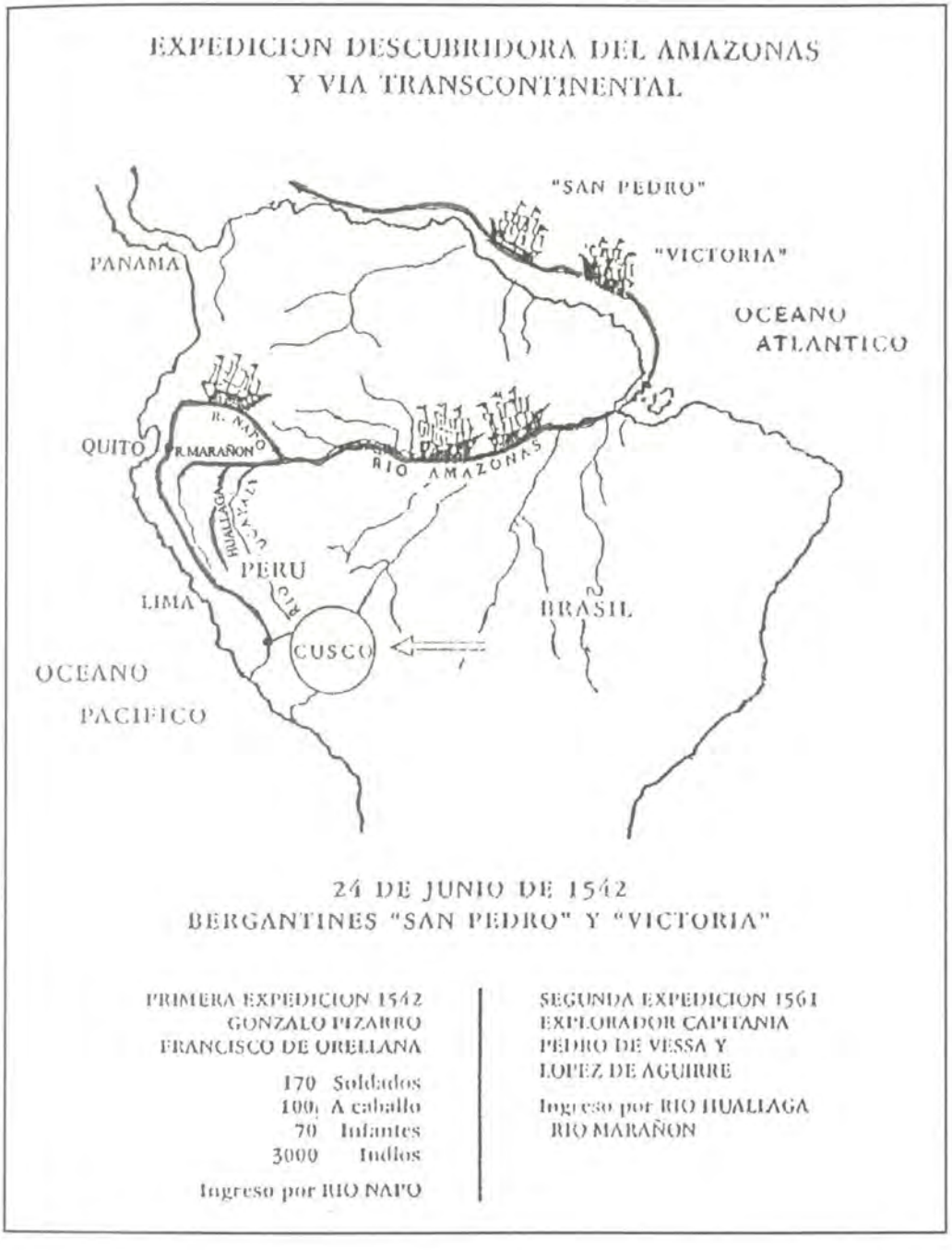
EXPEDICION DESCUBRIDORA DEL AMAZONAS
Y VIA TRANSCONTINENTAL
"SAN PEDRO"
"VICTORIA"
PANAMA
OCEANO
ATLANTICO
QUITO
R. NAPO
R. MARAÑON
RIO AMAZONAS
HUALLAGA
UCAYALI
PERU
RIO
LIMA
CUSCO
BRASIL
OCEANO
PACIFICO
24 DE JUNIO DE 1542
BERGANTINES "SAN PEDRO" Y "VICTORIA"
PRIMERA EXPEDICION 1542
GONZALO PIZARRO
FRANCISCO DE ORELLANA
170 Soldados
100 A caballo
70 Infantes
3000 Indios
Ingreso por RIO NAPO
SEGUNDA EXPEDICION 1561
EXPLORADOR CAPITANIA
PEDRO DE VESSA Y
LOPEZ DE AGUIRRE
Ingreso por RIO HUALIAGA
RIO MARAÑON

Figura N°1

Francisco de Orellana el 12 de febrero de 1542, sólo pudo ser cabalmente explorado más tarde por el capitán Pedro de Ursúa y el tirano Lope de Aguirre con sus soldados marañones, en 1561. Estas dos expediciones, la descubridora y la re-descubridora, fueron las únicas que lo recorrieron a lo largo del siglo XVI. Orellana bajó al Amazonas por el Río de la Canela, hoy Napo; Ursúa y Aguirre partieron del Río de los Motilones, el actual Huallaga, para aprovechar luego los caudales del Río de los Bracamoros, el Marañón, y del Río de Cocama, el Ucayali. Unos y otros expedicionarios se quedaron extasiados con la grandeza del gigante fluvial. El Guadiana, el Duero, el Guadalquivir, todos eran pequeños a su lado; acaso se tuvo que pensar en el Nilo. Pero la corriente los siguió arrastrando, mostrándoles selvas con mujeres que guerreaban y aldeas de paisaje multicolor: Aparia, Omagua, el País de las Picotas, la Tierra de Caripuna, y muchos sitios más. De todos los expedicionarios queremos destacar la presencia de uno, acaso el más incoloro de todos los soldados, pero, sin duda, un enamorado del paisaje: Alonso Esteban, el español que sirvió con Orellana, Ursúa y Aguirre, cabiéndole, por tanto, la gloria de ser el único hombre de su centuria que salió dos veces al Atlántico por la boca del Gran Río".

Así se descubrió el Río Amazonas, con una expedición que partió desde el Cusco; expedición netamente peruana. Y pocos años después, en 1561, el capitán Pedro de Ursúa y don Lope de Aguirre, que formaron parte de los valientes que acompañaron a Gonzalo Pizarro y a Francisco de Orellana, en una nueva expedición también netamente peruana, saliendo esta vez por el río Huallaga, redescubrieron el Río Amazonas y lo dominaron saliendo varias veces al Océano Atlántico.

La frustración de los españoles al no encontrar las riquezas esperadas y la decisión de los Reyes de España, de concentrar su apoyo y esfuerzo a la Cuenca del Plata, postergó las exploraciones de la cuenca Amazónica por casi tres siglos, en que no hubo actividades importantes. La larga y difícil realización de la construcción del Canal de Panamá también distrajo la atención y retrasó el estudio de este proyecto de tránsito interoceánico.

Muchas son las expediciones y exploraciones llevadas a efecto, desde el comienzo del Siglo XVI, pero aquí sólo se presentan algunos hechos de significativa importancia. Como que en 1843, antes de la Construcción del Canal de Panamá, el ingeniero paiteño Rudecindo Zavaleta presentó un proyecto ferrocarrilero desde Lambayeque para llegar al Marañón, Río Amazonas y al Atlántico.

El 28 de julio de 1867, el Presidente de la República Mariano Ignacio Prado, también antes que se comenzara la construcción del Canal de Panamá, en el punto culminante de su mensaje al Congreso elogió el resultado de la expedición realizada por el prefecto de Loreto Benito Arana y un grupo de marinos en los buques *Morona, Napo y Amazonas,* calificándolo como un gran acontecimiento que ofrecía una brillante página a nuestra historia y de fecundos resultados para el porvenir la comunicación con el Atlántico por los ríos Mairo, Huallaga y Amazonas, dejando abierta -decía- las comunicaciones y el comercio con esa parte del continente, recomendando se dieran las medidas que fueran necesarias para promover la prosperidad.

Otros exploradores, investigadores y científicos incursionaron buscando la me-

jor vía, como Manuel León (1960), el coronel Proaño (1864), Raymondi (1868), el ingeniero Duval (1872), Herbert Tweddel (1890), Eulogio Delgado, Oliver Jones y Manuel Elguera (1893), Domingo Almenara (1907), el ingeniero Koppel (1910-11) y Enrique Coronel Zegarra (1913).

En 1902, hace casi 100 años, al descubrir el explorador Manuel Antonio Mesones Muro, el Paso de Porculla, el único paso en toda la Cordillera de los Andes, que ofrece el punto más bajo, 2,114 m.s.n.m., y una distancia aproximada de 40 Kms. entre cotas de 800 mts. a cada lado del abra, recomendó este paso como el mejor camino al Atlántico. Y así lo recomendaron posteriormente muchas instituciones técnicas y científicas.

En 1913, Jorge Mesones Piedra, hijo del explorador Manuel Antonio Mesones Muro, promocionó el proyecto ferrocarrilero por esta vía trazada por su padre.

El 11 de setiembre de 1956, por Ley 12656, se denominó a la vía Olmos–Marañón, carretera Mesones Muro, destinada a prolongarse como vía a Iquitos y al Atlántico.

En 1967, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargó por contrato al Ejército Peruano la construcción a nivel de afirmado del tramo de Olmos-Corral Quemado.

En 1969, la Oficina Regional de Desarrollo del Norte, en sus conclusiones al análisis general de la situación, recomienda como la más importante y a la que se debe dar la mayor atención, a la carretera Olmos-Marañón, la cual presenta las mejores posibilidades de desarrollo a las regiones del norte.

En 1981-84 el diputado J. Carrasco Távara presenta en su Cámara un proyecto de Ley para la construcción de un conjunto de ferrocarriles a nivel nacional. Aprobado por la cámara en 1986, pero desechado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones por falta de recursos.

En 1982 en el análisis de factibilidad del BID sobre la carretera Olmos-Corral Quemado-Bagua-Ayar Manco, se aprueba la financiación del primer tramo Olmos-Corral Quemado, calificándola como uno de los proyectos viales más importantes en el Perú. La financiación demandó una contrapartida peruana de U.S.$68.5 millones, con un promedio de U.S.$13.7 millones anuales.

En 1993, un 27 de julio, una comitiva integrada por los Presidentes de la Región Grau y Loreto, los Presidentes de las Cámaras de Comercio de la Región Grau, Nor Oriental del Marañón y Loreto, con miembros del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú, y otras autoridades regionales, recorrieron la totalidad de la ruta desde Paita hasta Manaus, para asistir al "I Forum Internacional de Integración Peruano-Brasileña", realizado en Manaus, y probar la posibilidad y bondad de la vía.

Hasta aquí hemos presentado la historia de la vía original Lambayeque-Olmos-–Marañón, por ser, en realidad, históricamente el primer viaje interoceánico, que por casi cinco siglos sigue esperando su realización.

Un estudio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, sobre "Importancia Geopolítica del Istmo de Panamá en el Perú", vio la gran dependencia que teníamos de Panamá, principalmente en los campos históricos, económicos, sociales de desarrollo y de defensa; además, el momento político internacional de la

Guerra Fría y terrorismo internacional, que hizo pensar que cualquier daño del Canal, representaría un regreso al Siglo XVIII en transporte marítimo y se vio que si un pequeño porcentaje -quien sabe 20%- de nuestra carga y la de otros países usara un puente terrestre entre el Océano Pacífico y Océano Atlántico, representaría la posibilidad de un importante avance para el desarrollo de los pueblos por donde transite la vía. Además, sería un alivio al transporte entre el Pacífico y el Atlántico con lo esencial para nuestro desarrollo y defensa y posiblemente de gran utilidad a otros Estados.

No podemos dejar de pensar que una paralización del Canal, cualquiera que fuese la causa, esta vía sería la solución a nuestras necesidades de seguridad y desarrollo y una oferta al tránsito internacional aun con sus limitaciones.

Esta conclusión invitó a hacer un estudio de todas las posibilidades interoceánicas del Perú y las ventajas y desventajas que hicieran inclinar la preferencia para aquéllas que cumplan con éstas tres consideraciones: "SER LA MÁS ECONÓMICA", "LA MÁS SEGURA" y que pueda ofrecer "EL MEJOR SERVICIO", consideraciones principales que exigen las empresas exportadoras, transportistas, y en general, todos los usuarios de las vías.

Como consecuencia, podemos decir que: "Todas las vías interoceánicas o transcontinentales son *buenas*, y constituyen el principal elemento en el proceso de desarrollo", dependiendo su selección de otros factores, como los económicos, de seguridad, desarrollo, orográficos y políticos.

Por cierto, manteniendo la filosofía de una vía interoceánica que no considera su importancia como la vía misma sino generadora de un proceso de integración y desarrollo.

Esa importancia en la integración y desarrollo se manifiesta en sus tránsitos internos, sirviendo para:

a) Integrar las poblaciones en su ruta,
b) Crear polos de desarrollo,
c) Unir áreas donde se encuentran los recursos naturales con sus centros de producción y consumo,
d) Aumentar las posibilidades de puestos de trabajo e inversión,
e) Elevar a lo largo de su trazo:
   - Educación
   - Cultura
   - Salud
   - Riqueza
   - Lograr mejores condiciones de vida.

En su tránsito internacional, las vías interoceánicas cumplen con un factor de integración de los países e intercambio comercial, inquietud manifestada en tantas Asambleas Internacionales de los países iberoamericanos.

VÍAS INTEROCEÁNICAS PERUANAS

El Perú, situado en la costa occidental de América del Sur, entre las latitudes 01'48"S y 18_21'03"S, tiene tres regiones naturales separadas en su parte central

por la Cordillera de los Andes, que define perfectamente una extensa costa con frente al Océano Pacífico, la sierra y la selva amazónica. Por su posición geográfica dentro del continente y sus posibilidades de comunicación con Argentina, Bolivia, Brasil, Ecuador, Colombia y Paraguay, tiene vocación de integración latinoamericana y la posibilidad de reducir distancias de dichos países en sus proyecciones hacia la Cuenca del Pacífico.

Para este objetivo tiene varias alternativas transcontinentales y/o interoceánicas con ventajas y oportunidades diferentes a cada uno de los países de la región. Aquí se presentan diez de las rutas principales. (Fig. N°2).

1) Por el norte. El proyecto del Corredor Interoceánico Nor Oriental se desarrolla aprovechando el punto más bajo y más corto de toda la Cordillera de los Andes, el Abra de Porculla. Esta ruta, de gran importancia interoceánica con Brasil, contribuiría al desarrollo económico y social del norte del país, Departamentos (CTAR) Piura, Lambayeque, Amazonas, San Martín, Loreto, y La Libertad. Y será la única comunicación vial directa entre el norte y la selva del Perú.

La ruta se inicia en una trilogía de puertos en el Pacífico, Paita, Bayóvar y Eten, cada uno con su ventaja y oportunidad para entrar en servicio. El cruce de la cordillera se inicia en Olmos, alcanzando su punto más alto en el Abra de Porculla, de 2,144 m.s.n.m. Continúa paralela al Oleoducto Nor-Peruano (por la Carretera Mesones Muro Olmos-Marañón), hasta el Puente 24 de Julio (Corral Quemado) a 415 Kms. del puerto de Paita, totalmente asfaltada, representando el 51% de toda la vía. Sigue hasta el puerto de Saramiriza, en el río Marañón, con un total de 716 kms. de la etapa terrestre.

Una gran ventaja de esta etapa es que, aparte del recorrido aproximado de 80 kms. entre cotas de 800 m.s.n.m. para el paso del Abra de Porculla, todo el resto de su extensión se realiza entre el nivel del mar y 300 m.s.n.m.

La ruta fluvial recorre el río Marañón, navegable durante todo el año, con algunos malos pasos en la primera parte de su recorrido en época de estiaje, que lo limita a 4 pies de calado. Sigue hasta su confluencia con el Ucayali para formar el río Amazonas. Las embarcaciones pueden entrar a Iquitos (394') para transbordo de carga a buques de alto bordo si fuera necesario, o continuar río abajo por el Amazonas hasta Manaus en el Estado de Amazonas (Br.), o a Belem en el Estado de Pará, en el Atlántico. La distancia desde Paita a Manaus es de 3,416 kms. y hasta Belem de 5,003 kms.

Desde Manaus puede conectarse con Puerto Velho por carretera o vía fluvial por el río Madeira, centro del sistema de comunicación brasilera, y de allí llegar a los Estados de Matto Grosso, Rondonia y otros centros industriales brasileros.

Esta vía da la oportunidad de integración de la región oriental de Colombia con el Perú, con los puertos colombianos del Pacífico y la Cuenca del Pacífi-


PROYECTOS PARA VIAS
TRANSCONTINENTALES
ECUADOR
COLOMBIA
IQUITOS
R. MARAÑON
R. AMAZONAS
PAITA
MAYOVAC
OLMOS
BAGUA
YURIMAGUAS
TARAPOTO
BRASIL
CHICLAYO
ETEN
R. MARAÑON
R. HUALLAGA
R. UCAYALI
CRUZEIRO DO SUL
PUCALLPA
CHIMBOTE
HUARI
HUANUCO
RIO BRANCO
ASSIS
IPAPARI
LA OROYA
HUANCAYO
CAMISEA
MANU
LIMA
PTO. RICO
PTO. MALDONADO
CAÑETE
AYACUCHO
QUILLABAMBA
JUNCE MIL
CUZCO
PISCO
ABANCAY
NAZCA
BOLIVIA
JULIACA
PUNO
AREQUIPA
TACNA
MATARANI
MOQUEGUA
DESAGUADERO
ILO
A LA PAZ
CHILE
A VILLAZON
OCEANO PACIFICO

Figura N°2

co. De Leticia directamente por el río Amazonas, y de la zona oriental ganando 10 días de tránsito, con la construcción del puente terrestre Napo-Putumayo.

2) Por el centro. Vía Central Interoceánica. La ruta que corre por la parte central del país, Lima - Pucallpa (797 Kms.) y une los Departamentis (CTAR) de Lima, Huánuco y Ucayali. Es la carretera de penetración más antigua y la principal en el abastecimiento a la capital.
Tiene dos posibilidades como vía interoceánica, ya que el puente terrestre Lima-Pucallpa está terminado, lo que facilitaría su primera etapa interoceánica pero constituye su principal problema el puerto de Pucallpa, que se aleja en términos no manejables para transporte comercial en épocas de vaciante.
Esta primera posibilidad sería vía el río Ucayali - Amazonas, continuando como en el caso anterior de la Vía Nor Oriental.
La segunda posibilidad sería que llegando a Pucallpa se proyecte para que cruce el río Ucayali, e ir a buscar al río Abujao, recorriendo aproximadamente 104 kms. hasta la ciudad del mismo nombre; continuando hacia el norte 50 kms para cruzar la frontera con Brasil entre los hitos 78-80 y dirigirse hacia Cruceiro do Sul (Br) con un recorrido de 140 kms. aproximadamente.
Este proyecto tiene la desventaja del Cruce de la Cordillera aproximadamente en 350 Kms., con alturas de hasta 4,500 y 5,000 m.s.n.m.
Aparentemente esta vía está discontinuada, por las condiciones del terreno de la zona, áreas fangosas, de aguajales, haría muy costosa su construcción; además, no hay una solución práctica para el cruce del río Ucayali, el necesario cambio del puerto de Pucallpa por sus periódicos arenamientos y, finalmente, la carretera Central, que es la más congestionada del país, con contínuas interrupciones por condiciones climatológicas, y que posiblemente no podría soportar un aumento de varios cientos de camiones diarios que requeriría el tráfico internacional. El tramo Cruceiro Do Sul-Puerto Velho (652 Kms.), actualmente es una vía carrosable.

3) Vía Internacional del Centro. Este nuevo proyecto desarrollado por la Gerencia Sub-Regional de Desarrollo de Junín y el Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Junín, fue expuesto en el Encuentro Empresarial que se llevó a cabo en Sao Pablo y Río de Janeiro en noviembre de 1994.
La propuesta de la MACRO REGIÓN CENTRAL Y EL GAS DE CAMISEA COMO MEDIO DE CONEXIÓN BIOCEÁNICA PERÚ-BRASIL, "PROYECTO ALTERNATIVO PARA LA CONDUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DEL GAS DE CAMISEA".
Este corredor tiene el tramo Lima-Oroya-Huancayo (330 Km.), con carretera y ferrocarril de primer orden y/o una vía alterna Pisco-Cañete-Yauyos-Huancayo sólo afirmada (290 Kms.) Desde Huancayo seguirá por una vía actualmente afirmada a Chilifruta (233 Kms.). y hasta Pariahuanca (83 Kms.) cruzando alturas entre 3,500 y 2,515 m.s.n.m.

El proyecto prosigue a Puerto Rico (Río Ene-Apurímac) (245 Km.), luego a Camisea (140 Kms.), Manú - Iñapari (Madre de Dios) (465 Kms.) en la frontera con Brasil, con una longitud total desde Lima de 1,160 Kms.
Los estudios preliminares de factibilidad de esta vía consideran sus beneficios a los CTAR de Lima - Ica - Junín - Huancavelica - Cusco y Madre de Dios.
Los tramos Huancayo - Iñapari parecen no tener estudio sobre las múltiples cuencas fluviales por cruzar.
Este proyecto tiene el inconveniente que está amarrado a la comercialización del gas de Camisea, sujeto, si es que eso es factible, a un convenio con la empresa explotadora del gas, u otras posibilidades de transporte más económico.

Por el Sur, se tiene ocho alternativas principales:

4) Vía carretera, que sale del puerto de San Martín en el Pacífico, sigue a Pisco-Ayacucho-Quillabamba-Cusco (733.5 kms.), para continuar por Urcos-Quincemil- Puerto Maldonado-Iñapari (987.6 kms.), con un total desde el Puerto de San Martín a Iñapari de 1,721.1 Kms. Esta parte de la ruta interna está en un 20% asfaltada. (Fig. 2).
De Iñapari el proyecto continúa al Atlántico por a) el sistema vial brasilero con un largo recorrido por el norte, a Recife, de 5,230 Kms. o por b) el sur a Río de Janeiro de 4,533 kms. aproximadamente, haciendo un total de 6,951.1 Kms. y 6,254.1 Kms. respectivamente.

5) Vía carretera, que sale del puerto de Pisco, sigue por Ica - Nazca - Abancay - Cusco (915 kms.) Urcos - Quincemil - Puerto Maldonado- Iberia - Iñapari, con un recorrido total de 1,686.4 kms. Esta parte de la ruta tiene 18% asfaltada. (Fig. 2).
Como en el caso anterior, el proyecto continúa por el sistema vial brasilero, a Recife o Río Janeiro, aproximadamente con el mismo recorrido.
Las rutas (1) y (2) tienen gran importancia como vías de penetración uniendo las Regiones de Los Libertadores Wari e Inca, pero por su distancia y desarrollo tiene muy poco valor como vía interoceánica.

6) Vía carretera, que sale de Matarani o Mollendo en el Pacífico, para continuar a Arequipa-Juliaca-Urcos-Quincemil-Puerto Maldonado-Iñapari, con un recorrido total de 1,420.7 kms. Esta ruta tiene aproximadamente el 25% asfaltada.
El proyecto continúa por el sistema vial brasilero hasta Recife o Río de Janeiro.
Esta ruta, que cruza los Departamentos (CTAR) de Arequipa, Puno y Madre de Dios, es importante por el puerto de salida hacia la Cuenca del Pacífico, ya que cruza zonas de gran valor industrial - comercial, y puede ser usada como vía de integración interoceánica con Brasil.

Esta misma vía carretera, de Juliaca baja a Puno, para continuar por Ilave a Desaguadero (196.7 kms.), estando 100% asfaltada, con un total de 592.5 kms. desde Matarani, para interconectarse con Bolivia, pudiendo integrarse al Corredor Interoceánico por la hidrovía Paraguay - Paraná.

7) Vía ferrocarrilera - carretera. Parte por ferrocarril desde Matarani y Mollendo para continuar a Arequipa - Juliaca - Urcos (695 kms.) y seguir por la ruta carretera a Quincemil, Puerto Maldonado - Iñapari. Como en el caso anterior continuaría hasta Recife o Río de Janeiro.
En la actualidad este sistema ferroviario se encuentra en proceso de rehabilitación.

8) La "Carretera Transoceánica", que partiendo del puerto de Ilo, se proyecta por Moquegua a Puno - Juliaca - Macusani - Inambari - Puerto Maldonado - Iberia - Iñapari, con un recorrido de 1,212.7 kms. en la parte peruana. La ruta cruza la cordillera desde Moquegua en una extensión de aproximadamente 500 kms. a una altura promedio de 4,230 m.s.n.m.. Está asfaltada en un 15% y el resto en proceso de mejoramiento y construcción.
La vía continúa por Assis (Br), para seguir a Río Branco - Puerto Velho y desde allí, por las vías terrestres brasileñas al Atlántico, hasta Recife por el norte y Río Janeiro por el sur, haciendo un total, del Pacífico al Atlántico, de 6,446 kms. o 5,745 kms., respectivamente.
Como se puede apreciar, es una buena vía de integración e intercambio con el Brasil y muy importante para la salida de los productos del Brasil, (Rondonia , Matto Grosso, Acre) al Pacífico, pero de muy largo recorrido terrestre hasta el Atlántico, aproximadamente 79% en el sistema vial brasilero para hacer uso de ella como vía permanente interoceánica para el Perú.

9) La vía "Los Libertadores" o "El Ferrocarril de los dos Océanos". Esta vía, fundamentalmente trata de un proyecto de interconexión de las redes nacionales ferroviarias de Perú, Bolivia y Argentina, sobre la base del Acuerdo tripartito suscrito el 26 de noviembre de 1987 en la XIV Reunión de Ministros de Transportes de los Países del Cono Sur y ratificado por los Cancilleres en el Acta de Santa Cruz de la Sierra el 20 de diciembre del mismo año.
La vía sale del puerto de Matarani, sigue por Arequipa al puerto lacustre de Puno, cruza el Lago Titicaca por un ferry preparado para transporte de 17 vagones de ferrocarril hasta Guaqui (Bo), con un recorrido de 803 kms., incluyendo 204 kms del tramo lacustre. Sigue a la Paz (Bo) a Villazón en la frontera con Argentina (827 kms.) y continúa hasta Buenos Aires (1,912 kms.) recorriendo una distancia total de Matarani - Buenos Aires de 3,542 kms.
Vía importante de integración con Bolivia y Argentina y sus proyecciones hacia la Cuenca del Pacífico y para el desarrollo del sur del Perú. En la actualidad está en operación con limitaciones, por rehabilitación de la infraestructura ferroviaria.

10) El Corredor Ilo - La Paz. El 24 de enero de 1992 se firmó en Lima la Declaración de Ilo, por la cual se decide poner en ejecución el Convenio Binacional de Amistad , Cooperación e Integración "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz", que en su Art. 3 instruye a sus Cancilleres suscribir una comunicación al Presidente de la Cooperación Andina de Fomento, para que dicha entidad financie el estudio de factibilidad y de diseño definitivo del Proyecto de Integración Binacional Puerto Ilo - Zona Franca de Ilo, y del Corredor Vial Ilo - Desaguadero-La Paz-Puerto Suárez.

Este nuevo Corredor carretero sale del puerto de Ilo a Moquegua (105 kms.) sigue a Hualmazo - Mazo Cruz - Desaguadero en la frontera con Bolivia (333,7 kms), para continuar hasta La Paz (Bo) (116 kms.), con un recorrido total, desde Ilo, de 554.7 kms. Los tramos Ilo-Moquegua y La Paz- Guaqui se encuentran asfaltados.

El Corredor Vial Ilo - La Paz - Puerto Suárez (Pto. Quijarro) es una ampliación de la vía anterior, en el cual se aprovecha el excelente sistema nacional carretero y ferroviario boliviano que avanzan casi paralelos.

En el Convenio sobre la participación de empresas bolivianas en la Zona Franca Industrial de Ilo, en el Art. 13 se establece que Bolivia otorgará al Gobierno del Perú, en la zona de Puerto Suárez, facilidades similares a las otorgadas por el Perú en el Pto de Ilo.

La vía carretera asfaltada llega desde La Paz hasta Santa Cruz de la Sierra (890 kms.), desde este punto hasta Puerto Suárez hay un tramo de 78 kms. afirmado y el resto 564 kms. como vía carrosable en proceso de mejoramiento.

La vía ferrocarrilera, desde La Paz va hasta Cochabamba (400 Kms.), estando interrumpida en un tramo de 500 kms. hasta Santa Cruz. Desde este punto, el ferrocarril continúa hasta Puerto Suárez (642 kms.) o Puerto Quijarro, para continuar a interconectarse en Corumbá (Br)(16 kms.) y con la Hidrovía Paraguay - Paraná - La Plata, desde donde puede hacer conexión con el ferrocarril brasilero a Puerto Santos (Br.) en el Atlántico, o por vía fluvial, a puertos paraguayos y argentinos hasta el Atlántico.

Si bien las comunicaciones carreteras y ferrocarrileras de Bolivia están dominadas y resueltas, debe conocerse que siendo un país que se encuentra en el altiplano, aproximadamente 1,000 kms. de carretera se encuentran en un promedio de 3,500 m.s.n.m. Otra consideración referente al sistema ferroviario es que todo el sistema está construido con línea angosta de 1m, que representa un trabajo especial en las interconexiones.

Puerto Suárez está situado en el lado sur del Lago Cáceres en el extremo oriental de la Región Amazónica de Bolivia, uniéndose al río Paraguay por el Canal Tamengo, actualmente no navegable. Se le considera como ciudad fronteriza con Brasil. Aproximadamente de 15,000 habitantes, cuenta con todos los servicios y actividades de una ciudad en proceso de desarrollo.

Históricamente, se conoce que el Canal Tamengo era un canal navegable que motivó el desarrollo de Puerto Suárez; sin embargo, el canal se secó total-

mente permaneciendo como 10 años sedimentado, perdiéndose las condiciones portuarias. En la actualidad, el canal tiene vía de agua de poca profundidad entre Laguna Cáceres y el río Paraguay, contando con numerosos estudios para su dragado, aproximadamente de 10.5 kms. de largo. Por lo que creemos que el puerto operativo de la vía debe ser Puerto Quijarro, en la parte navegable del Canal Tamengo lo que tiene gran importancia para la comunicación ferroviaria y carretera con Corumbá.

NUEVA FILOSOFÍA INTEROCEÁNICA

En la descripción de las vías que se han presentado encontramos tres ejes principales de integración por donde el Perú puede exportar, importar o simplemente servir de puente a través de su territorio hacia y desde la Cuenca del Pacífico. Esto indudablemente generará desarrollo, no por sí solo, sino que exigirá gran esfuerzo, iniciativa, investigación, estudio de mercados, agresividad, inversión, etc., y la integración comercial con otros países de la región y extracontinentales de ser posible.

Nos engañaríamos si pretendiémos hacer los análisis sólo con nuestra producción actual o inmediata, así como con exageradas proyecciones. El ritmo de crecimiento del producto bruto interno nos da limitaciones de crecimiento, pero tenemos que pensar que los proyectos son de corto, mediano y largo plazo, con visión de aliento y prosperidad.

Mucho se ha especulado sobre ¿cuál sería la vía de integración más apropiada? Cada vía tiene su ventaja, posibilidad y problemas. Autoridades del Brasil han manifestado su deseo de comerciar y transportar progresivamente al Pacífico entre 3 a 6 millones de toneladas.

Si sólo consideramos 3 millones, significaría aproximadamente 10 mil toneladas por día de movimiento de carga, más nuestro propio comercio y lo que captemos de Bolivia, Argentina y Paraguay. Esto representa entre 250 y 1,000 camiones - día en carreteras según la ruta y aproximadamente 250 o más camiones - día para embarque por puerto. Difícil es pensar que nuestras carreteras y algún puerto puedan soportar esta presión, sin contar con los terribles efectos de la posibilidad de una interrupción.

Esto define la necesidad de preparar varias rutas y puertos, que respondan eficientemente a los aspectos de seguridad, rapidez y economía para el tráfico internacional.

CONCLUSIONES

Si tuviera que seleccionar el uso de estas vías, en mi opinión serían:

- Como vía alterna al Canal de Panamá, de servicio a los Estados del Brasil: Amazonas, Pará; en general, el norte de Brasil y, eventualmente, al Matto Grosso, Rondonia, la mejor ruta sería el Corredor Interoceánico Nor Oriental, habilitando sucesivamente los puertos de Paita, Bayóvar y Eten. La ruta Paita-Belem sería re-

lativamente más corta que las del sur; el 15% por vía terrestre y 85% por vía acuática. Dicho corredor tiene sólo el 11% de su recorrido en alturas entre 800 y 2,144 m.s.n.m. y 89% prácticamente a nivel del mar, mientras que las del sur aproximadamente el 48% de la parte peruana es entre alturas de 3,000 y 4,400 m.s.n.m..

- Para movimiento comercial con el Matto Grosso (Br), Rondonia (Br) u otras partes centrales del Brasil, la vía más apropiada sería la Carretera Transoceánica por Madre de Dios, habilitando apropiadamente los puertos de Ilo y Matarani. Merece la consideración el uso del ferrocarril hasta Urcos y continuar por tierra hasta Iñapari.

- Para el transporte comercial del sur de Brasil: Estados de Matto Grosso, Cruceiro do Sul, Minas Gerais, Sao Pablo, Paraná, la vía ferrocarrilera por Corumbá, interconectándose con el Corredor Ilo- Puerto Suárez, sería la más corta y conveniente, teniendo que resolver el problema de la interrupción del ferrocarril entre Santa Cruz y Cochabamba.

- La integración con Argentina, beneficiándose la Capital Federal, Rosario, Córdoba, Santa Fe, Corrientes, Santiago del Estero, Salta, posiblemente la mejor vía sería el Ferrocarril Los Libertadores desde el puerto de Matarani.
- Para atender el tráfico con Bolivia, el Corredor Ilo - La Paz, sería el más conveniente, sin descartar el uso del Ferrocarril los Libertadores, desde Matarani.

Cada uno de estos proyectos debe trabajarse con una concepción integral. Su prioridad debe depender de la necesidad y beneficio que represente para el país, de la disponibilidad económica o posibilidad de créditos extranjeros en función de su costo-beneficio, de la decisión política, y/o de los compromisos internacionales.

CURRÍCULUM VITAE



Contralmirante (r) Ramón Arróspide Mejía

- Datos Generales.
Nació en Ascope, La Libertad, el 3 de noviembre de 1921. Ingresó a la Escuela Naval en 1939, egresando como Alférez de Fragata en enero de 1942 ; ascendió a la alta clase de Contralmirante el 1º de enero de 1971, pasando a la situación de retiro a su solicitud en 1974.

- Estudios.
Es Diplomado del curso de Estado Mayor y Derecho Internacional y del curso de Guerra Naval.
- Experiencia Docente.
Catedrático de Escuela Superior de Guerra Naval. Conferencista en diversas instituciones sobre estrategia y geopolítica.

- Cargos Desempeñados.
Oficial de dotación del crucero Bolognesi, del petrolero Cabo Blanco, de los submarinos R-1 y R-2, y de los submarinos Lobo y Tiburón. Director de la Escuela de Submarinos, Comandante de la Flotilla de Submarinos. Comandante de la fragata Palacios, encargado del comisionamiento del destructor de línea Guise, para posteriormente hacerse cargo de su comando.
En la Fuerza Fluvial de la Amazonia, Comandante de la Base Naval de Nanay, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Fluvial y Comandante de la Flotilla de Cañoneras. Ayudante del Sr. Ministro de Marina, Jefe de la sección Operaciones y Estrategia del Estado Mayor General de Marina, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval y Agregado Naval a la Embajada de Gran Bretaña.
En forma extra institucional ha sido Ministro de Vivienda.

- Condecoraciones.
Gran Oficial de la Orden Gran Almirante Grau.
Gran Oficial de la Cruz Peruana al Mérito Naval.
Comendador de la Orden Militar de Ayacucho.
Medalla Militar de la Armada de Chile.
Medalla Vencedores del 41.
Medalla de la Sociedad Fundadores de la Independencia.
Medalla de la Asociación Pro Marina del Perú.

- Publicaciones.
Instrucciones sobre reconocimiento de buques. Instrucciones para ejercicios de entrenamiento de la Flotilla de Submarinos. Aproximación y ataque. Operación S-100, BAP Pacocha. La Bioceanidad del Perú.

- Otros.
Director de la Comisión de Estudios Estratégicos-Marítimos. Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y actual Presidente. Vicepresidente de la Asociación de Ex Cadetes Navales. Presidente de la Asociación de Submarinistas del Perú. Miembro del Comité de Asesoramiento del Sr. Ministro de Marina. Miembro del Comité de Asesoramiento del Ministro de Vivienda y Construcción. Miembro de la Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores.