La intervinculación sudamericana a través del Perú

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

A. Situación general

Haciendo abstracción de la problemática mundial de la población que marca el paso entre el siglo XIX y XX de un mundo casi vacío, a un mundo casi lleno y que los aspectos ecológicos y climáticos están sometiendo al mundo a nuevos desafíos y grandes designios y que por tanto los escenarios varían hacia la lucha por los recursos naturales esenciales. No obstante ello, es bueno hacer análisis de los aspectos intervinculatorios.

La historia común, pero en especial la situación geopolítica del Perú respecto a los países vecinos, ha planteado la tesis bioceánica de un país que por su ubicación estratégica no sólo en el Ande, en el Altiplano y en la cuenca amazónica debería ser el paso obligado de los cuatro hemisferios del mundo: Norte al Sur, Este al Oeste y viceversa. Sin embargo, no se ha tenido clara conciencia, en los gobiernos, de esta realidad y si se la tuvo alguna vez no se la proyectó en el contexto a largo plazo con una cuidadosa planificación vinculada a nuestra política exterior.

Uno de los aspectos relevantes de esta perspectiva geopolítica ha sido y lo sigue siendo con una especial connotación en nuestros días, el eje de intercomunicación que vivifica la Hoya Amazónica, por su vinculación con los ríos Paraguay y el Paraná; también a través de ellos con la cuenca atlántica y a su vez con el altiplano, el Alto Perú. El Proyecto "Callejón de los Libertadores" entre Argentina y Perú es una expresión de una visión integradora de comunicación vial desde Salta,

Argentina, hasta Lima y otros lugares de la costa peruana.

La situación del Perú en su calidad de país marítimo, cuyas costas no están infranqueablemente aisladas de la cuenca amazónica y del Plata, es a diferencia de los demás países sudamericanos sin excepción, el único que podría constituirse en la gran solución para las llamadas "medianas potencias emergentes" de la región: Brasil y Argentina, quienes en su afán de lograr sin complicaciones su accesibilidad económica y rentable hacia la Hoya del Pacífico, dentro del contexto de una macroeconomía altamente competitiva e integrada, han definido que los caminos carreteros, fluviales y ferrocarrileros complementados con rutas aéreas y aeropuertos son en la América del Sur la única realidad viable y tangible con perspectivas de gran alcance en el actual siglo XXI, siendo quizás la más importante de la región a través del Perú, tanto más que de Chile.

Toca a nuestro país tomar conciencia de estas expectativas y proyectarse al unísono con los países de la Cuenca del Plata con Bolivia, para que sirva de nexo necesario entre el integrado teatro de operaciones de esos países y conjugando sus grandes expectativas en el gran escenario actual del siglo XXI.

En conclusión, de la situación general de las condiciones y posibilidades de aprovechamiento de los factores vinculatorios del Perú con sus vecinos, se puede expresar lo siguiente:

Bolivia tiene energía y agua. Está también sumamente inestable en su cohesión política, económica y social, además de ser un país mediterráneo. No obstante, tiene una historia y geografía muy ligadas y semejantes al Perú.

Chile tiene mineral de cobre abundante, cuya explotación y transformación de valor agregado requiere agua y energía que escasea, además de la demanda de bienestar para la población del norte. Para impulsar su desarrollo necesita más energía y agua. Integralmente tiene estabilidad, fuerza de cohesión económica y social, además de una fuerza militar disuasiva y ofensiva asegurada. También su historia adquiere importancia con la independencia, lo que demarcó una conciencia geopolítica propia e inducida de Europa hacia intereses expansionistas y de hegemonía marítima propiciada por el dominio inglés de los siglos XVIII y XIX.

El Perú está con miras de gran expectativa en su estructura de ordenamiento territorial llevando adelante un proceso de descentralización y regionalización importante, pero que, al mismo tiempo, ha liberado fuerzas políticas y sociales de empeños desarrollistas que suponen riesgos a la cohesión e identidad nacionales, lo que demanda gobernabilidad y gran entendimiento entre peruanos.

Asimismo, el Perú tiene recursos naturales variados y esenciales y también está aprovechando todas las expectativas comerciales de producción con valor agregado e intercambio con los mercados externos pero, paradójicamente, también existen grandes corrientes autárquicas provinciales y caudillistas que afectan la cohesión de la nación peruana.

Las fuerzas armadas están buscando neutralizar desprestigios, pero a la vez están sobrellevando corrientes de reestructuración divorciadas de las necesidades propias de la seguridad integral peruana.

El Perú necesita espacio político, económico y social para encontrar equilibrios de desarrollo y defensa frente a las corrientes geopolíticas actualizadas y mirando el futuro tanto en la sub-región como en el mundo.

B. La Cuenca del Pacífico y sus proyecciones. Realidad y perspectivas

El gran Arnold Toynbee, en su magistral obra *Un Estudio de la Historia,* nos manifiesta que la humanidad en su acontecer histórico ha discurrido en dos grandes escenarios; el Mar Mediterráneo en la antigüedad y el Océano Atlántico desde los tiempos modernos hasta nuestros días. El primero fue el *mare nostrum* del Imperio Romano, el gran escenario de la antigüedad europea en donde se consolidaron las notas más geniales de la cultura occidental cuyo espíritu se mantiene hasta nuestros días; basta solamente recordar al genio de los espíritus egipcio, fenicio y medo, así como la grandeza del helenismo en Alejandría, que tuvieron al Mediterráneo como el gran escenario de los acontecimientos que les dieron inmortalidad.

Con el descubrimiento del nuevo mundo una nueva cosmovisión fue generada en el viejo mundo dentro de los parámetros de la cultura, la economía y la política. Las relaciones internacionales y el Derecho que las regula, empiezan a tener una nueva realidad y vigencia importantísimas en la Historia; es así como el Atlántico se constituyó en la ruta obligada de las grandes potencias marítimas, de vocación imperial y hegemónica no sólo europea, sino mundial.

Entonces, el siglo XX, según Toynbee, es la oportunidad histórica de la Cuenca del Pacífico y proyectada al siglo XXI. Es evidente que la historia de la humanidad ya tomó cuenta de los rumbos apenas previsibles, a juzgar por lo que ya constituye una realidad premonitoria, que está dando al mundo una nueva tónica. Estimamos que los actores más importantes de este nuevo escenario son la República Popular China y el Japón, cuyas realidades histórico-culturales se constituirán en los grandes parámetros de las relaciones internacionales entre Oriente y Occidente, especialmente en las de carácter económico.

Es así que para el 2000, la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático), constituida por Malasia, Singapur, Tailandia, Indonesia, Filipinas y China, concretó la unión al Tratado de Libre Comercio (Estados Unidos, Canadá y México). Para el año 2015 se unirán Japón y China, cada uno dentro de términos especiales, en tanto esta última área, la del Pacífico, ejerza control de las tendencias proteccionistas de la Unión Europea. Por otra parte, la CECP (Comisión Económica de la Cuenca del Pacífico) al término de su undécima reunión (setiembre de 1995, en Beijing) informó que la cuenca del Pacífico será la región del mundo que más crecerá económicamente.

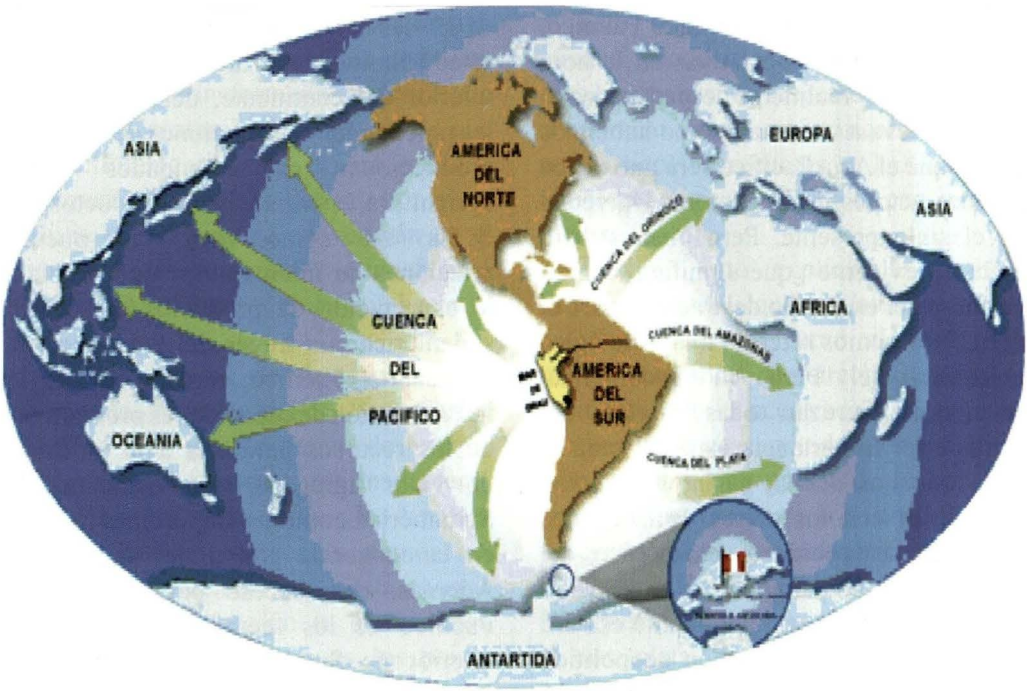
De las grandes conferencias en este nuevo escenario del siglo XXI, debemos resaltar como importantes, sin descartar lo singular de su organización, su gran importancia para el Perú, Bolivia y los países de la Cuenca del Plata.

En primer lugar debemos mencionar al PBEC o CECP (Consejo Económico de Cooperación del Pacífico) constituido por empresarios, por algunos estados y representantes del mundo académico de la región y de algunos países interesados. En su reunión de 1995 dieron a conocer la realidad y expectativas del "gran mercado" que se avecina en la zona, que tomará especial incremento en el presente siglo. El Perú, Chile y México son miembros de la Conferencia.

La ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) está perfilada en la actualidad como otra de las grandes conferencias de la zona, a ella no tiene acceso ningún país que no sea asiático. Por otra parte, y desde los años 60, encontramos al PAFTAD (Consejo para el Desarrollo del Comercio del Pacífico) que promueve la cooperación financiera entre sus miembros, constituido por diversos países de la región que en su oportunidad la requiera. Se halla igualmente la ANSA (Asociación Nacional del Sur del Asia) que reúne 17 países asiáticos cuya labor fundamental es la cooperación tecnológica y la gran apertura de un mercado zonal. La más importante de las Conferencias, dentro de una estimativa extra-zonal y de largo alcance, es la APEC(Conferencia para la Cooperación Económica de Asia Pacífico) constituida en 1989 por *Australia, Brunei, Canadá, Chile, República Popular China, Indonesia, Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Malasia, Filipinas, Nueva Zelandia, Singapur, Taiwán, Tailandia, Estados Unidos de América, México, Perú y Papúa Nueva Guinea*, en total 19 países. Es necesario advertir que esta Conferencia no sólo reúne a países asiáticos sino a todos aquellos que sean ribereños de la Cuenca del Pacífico interesados en su proceso. En 1994 sus miembros decidieron que la organización dejara de ser un foro de carácter solamente consultivo para que se constituya en el motor y la generatriz de la apertura del comercio entre sus miembros a fin de poder iniciar un proceso de eliminación de barreras arancelarias. Chile, otro país ribereño de la Cuenca, ya es miembro activo de la Conferencia; Perú solicitó su ingreso en 1994 y en 1996 fue aceptado como miembro activo para 1998, es decir, con todos los derechos y obligaciones exigibles en esa calidad. Estimamos que la APEC, en el escenario Asia-Pacífico, constituye en la actualidad el gran competidor, con un futuro realmente espectacular, de la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) que siendo de corte occidental reúne igualmente a algunos de los países de ASEAN. Esta organización está conformada por 24 estados, muchos de ellos de los más desarrollados e industrializados del mundo, y tiene su sede en París. Son sus integrantes: Alemania, Austria, Australia, Bélgica, Gran Bretaña, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, España, Francia, Grecia, Holanda, Islandia, Irlanda, Japón, Luxemburgo,

México, Nueva Zelandia, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza y Turquía.

La realidad de la Cuenca del Pacífico nos permite vislumbrar, con meridiana claridad, la enorme importancia que tiene para el concierto económico, no solamente de la zona sino en el orden mundial de las relaciones internacionales, que si por el momento y hasta por algunas décadas más se perfilan en el contexto del dominio económico, financiero y tecnológico, es muy presumible –y para ello hay signos premonitorios– que igualmente lo sean para una nueva concepción de las relaciones entre los grandes sistemas de integración cultural y tecnológico y finalmente de la política en el escenario mundial. No se debe olvidar que el ahorro interno y las grandes reservas mundiales se encuentran en la zona Asia-Pacífico (Taiwán solamente tiene 500 mil millones de dólares de reservas) y que el Japón, ahora "la Locomotora del Pacífico" no solamente es uno de los grandes exportadores de capital financiero en el mundo sino que por su gran poder y potencial económico podrá llegar a constituirse próximamente en otro miembro más –al igual que Alemania– del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con derecho a veto y asiento permanente.



Debemos advertir que está llegando la hora de China Continental, pues se avizora su grandeza con el correr del siglo XXI. La vieja sabiduría china está dando lugar a una captación de mercados en el exterior "capitalista", supeditándose para el efecto a las normas del mercado internacional, entre ellas las de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y a las reglas de inversión y de la bolsa mundiales.

C. El Perú y la intercomunicación entre la Cuenca del Pacífico, Bolivia y los países de la Cuenca del Plata

Se ha hecho una reseña de la presencia, fisonomía e importancia actuales del escenario del siglo XXI constituido por el otrora Mar del Sur u Océano Pacífico. Los logros y las expectativas en la hora presente son realmente espectaculares, ello nos lleva a vaticinar, como habíamos dicho, que el Asia Pacífico será uno de los grandes actores de la Historia Universal en el siglo presente. Pero bien, si esto es harto evidente ¿qué significa la gran promesa del escenario del Pacífico para el Perú? Nos hemos referido a la estratégica ubicación del Perú en Sudamérica, en el que se cruzan todas las rutas del hemisferio. Importancia especial para el tema que nos ocupa, es la vinculación geopolítica con los países de la cuenca del Plata, el occidente amazónico del Brasil, el Chaco paraguayo y el altiplano boliviano. Por supuesto que tanto el Perú como Bolivia son el eslabón geopolítico de interconexión de los países del Asia-Pacífico con los de la cuenca amazónica y del Plata; en otros términos, a través del Perú y Bolivia se podría efectuar una interconexión con el Atlántico, la que en su tránsito lo haría también con todos los países del Este de Sudamérica. Bien se conoce la situación especial de Bolivia de país mediterráneo y la necesidad de su salida al mar.

D. Modernos enfoques geopolíticos sobre América del Sur

Durante toda la historia, tener acceso a los recursos naturales ha sido uno de los pilares del poder nacional. En base a esta afirmación, el efectivo uso de los recursos naturales de Sudamérica está remodelando las relaciones entre los países de la región.

El desarrollo de América del Sur ha estado limitado por la falta de acceso al interior del continente, desincentivando las potenciales exportaciones de enormes producciones en actividades como agricultura, energía y otros productos.

Es así cómo, con las nuevas relaciones de intercambio que propicia la exportación de productos del centro sudamericano a través del Perú hacia la cuenca del Pacífico, repentinamente la interconexión de capacidades productivas de los recursos naturales a la industria de valor agregado está colocando a Sudamérica como un importante jugador en la economía global del siglo XXI. Además, este acceso barato hacia el Pacífico de los recursos naturales del interior de Sudamérica está atrayendo industrias a toda la región.

En este sentido, el comercio intrarregional es la fuerza impulsora y

benefactora de estos cambios. Asimismo, las nuevas rutas terrestres y aéreas con caminos que están siendo construidos a través de los Andes enlazarán el centro sudamericano con el Pacífico para el tránsito de camiones y ferrocarriles, convirtiéndola en tierra de apertura para la producción agrícola y de oportunidades para que los pobres escapen de la pobreza.

Entonces, países tales como Paraguay y Bolivia, también el Mato Grosso al sur de Brasil, se convertirán en los nuevos ejes del transporte y de la producción hacia el Pacífico a través del Perú.

Asimismo, con una movilización de fuentes de energía, las reservas de gas natural y petróleo en grandes cantidades del Perú y Bolivia proporcionarán energía abundante y barata que podrá ser movilizada y transformada en desarrollo económico sostenible. Quiere decir que indefectiblemente esta transformación alcanzará a los países del interior, pues Bolivia y Paraguay se convertirán en el cruce de rutas comerciales hemisféricas desde la Argentina y el Brasil hasta el Perú.

De las fuentes de energías totales del mundo, América del Sur y el Caribe tienen la más grande fuente de energía renovable, que abarca aproximadamente el 35%, mientras que los países industrializados representan menos del 2%. Actualmente, el 70% de la energía eléctrica de esta región es el resultado de fuentes renovables, pues los países andinos, Ecuador, Perú y Venezuela, nunca carecerán de la capacidad de generar energía eléctrica, porque los recursos hidráulicos son abundantes para producir energía, propiciando cada vez más importantes aportes al desarrollo socioeconómico con la terminación de sus redes nacionales de energía eléctrica integrada.

E. Desventaja geopolítica de la abundancia de recursos naturales

Evaluando la capacidad de generación de energía de la central de Itaipú que ingresa para uso del Paraguay, por su minúscula demanda interna actual, le permite ser uno de los pocos países en el mundo donde su gobierno puede financiar el desarrollo sin cobrar impuesto sobre la renta.

Esto explica las desventajas que puede producir la abundancia de recursos naturales respecto al desarrollo económico, pues, históricamente, los países ricos en recursos se han quedado atrasados respecto de países con escasos recursos.

También esto explica las muchas causas por la que países de base económica minera como el Perú, han tenido economías de estrecho desarrollo, permitiendo la concentración de riqueza, productos de esa actividad, en las élites extractoras y que gocen de la bonanza sin tener que crear una industria de valor agregado en esos países mineros.

Claro está que, con el intercambio de la riqueza mineral de los Andes, como el oro, plata, hierro, cobre, zinc, latón, manganeso y otros metales exóticos se podría provisionar de energía para la economía global por siglos.

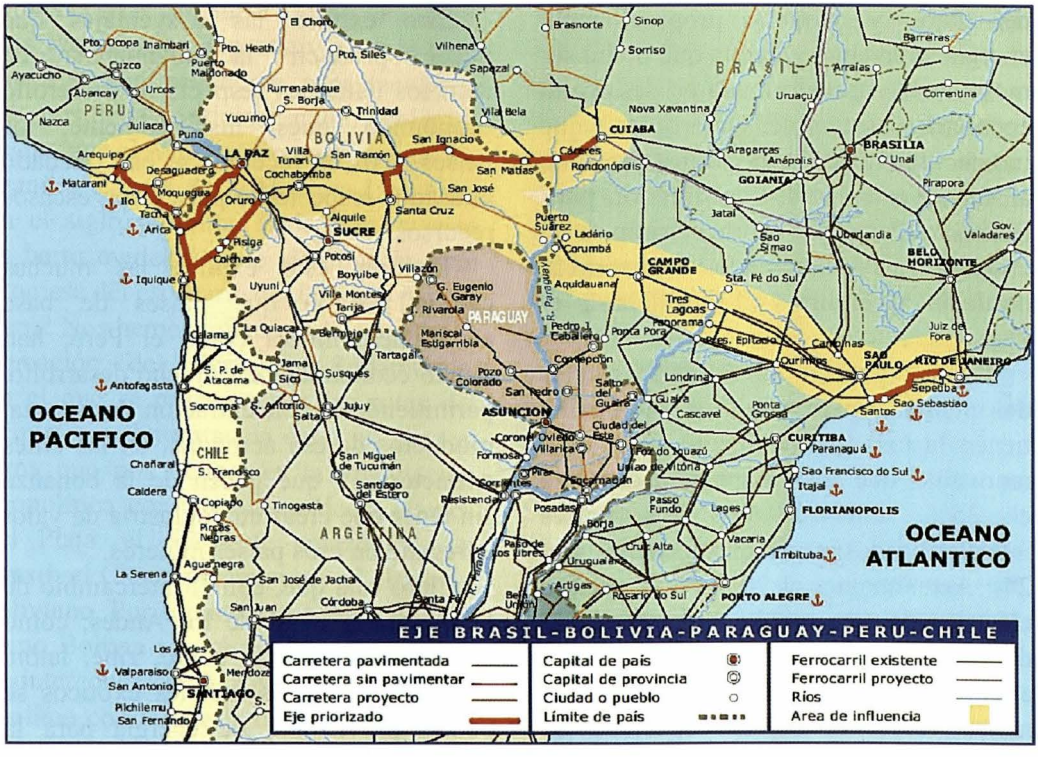
F. Planes de desarrollo de intervinculación

El potencial para el crecimiento alrededor de los proyectos de transporte y de infraestructura que ya están siendo planeados, es el futuro de América del Sur. Ejemplo de ello es que el Banco Interamericano de Desarrollo ahora está estudiando el Plan Integral IRSSA para cruzar los Andes entre Chile y Argentina, entre Brasil, Bolivia y el Perú, también en el Ecuador, Colombia y Venezuela, con carreteras y ferrocarriles, así como con rutas aéreas.

Asimismo, un plan maestro para el transporte y la energía en los países andinos fue terminado recientemente por la Corporación Andina de Desarrollo.

Nadie duda de que la interconexión vial produce ventaja geopolíticas que deben ser adecuadamente aprovechadas por los países involucrados, pues el comercio intrarregional crece y las rutas de comercio cruzan del interior hacia el Pacífico liberando el rico potencial agrícola de producir para los mercados globales, lo que hará que los países involucrados ocupen un papel más estratégico en el desarrollo económico de la región.

Es así como están casi completos los trabajos sobre las redes de camino y tubería para manejar el comercio



intrarregional entre los países de Paraguay y Bolivia. Asimismo, recién los ferrocarriles privatizados se están modernizando, proporcionando corredores para el uso de diversos transportes desde el Atlántico al Pacífico, con el agregado del establecimiento de rutas aéreas y la modernización de sus terminales, complementando el horizonte de integración sudamericana.

Para ello, también el Brasil está construyendo una de las conexiones ferroviarias más grande del mundo, el Ferronorte de 5270 Km, para permitir que los productores de trigo del interior lleguen a los mercados globales. Asimismo, se esta trabajando en completar las redes de camino hacia el Pacífico a través del Perú con ferrocarril, lo que aumentará el volumen y bajará los costos.

Pero, alrededor de todo ello, no se debe dejar de lado la paradoja de propiciar riqueza atendiendo todas las demandas de conservación del ambiente, pues los caminos carreteros y ferrocarriles cumplen una interconexión económica rentable entre centros de producción y de transporte y consumo. También, por río, mediante canales y esclusas aunque con un costo inicial alto. La rentabilidad de usos fluviales, sin embargo, como canales, el impacto de la hidrovía sería tan importante para el desarrollo de la región como el río Mississippi lo es para los Estados Unidos.

Pero, también su impacto ambiental sigue siendo polémico, ya que representa una amenaza pantanal, pues se formaría una de las tierras pantanosas más extensas del mundo, sobre todo en la amazonía.

G. La importancia de la semilla de soya

Las sabanas del Brasil –monte árido desde hace solamente 20 años– con las nuevas rutas de transporte, ahora producen el 25% de los 80 millones de toneladas de grano mundial, colocando al Brasil en el segundo lugar como más grande productor de soya en el mundo, Estados Unidos es el primero. Así también la región Santa Cruz de Bolivia, en las estribaciones de los Andes, se ha levantado en solo 10 años para ocupar el sexto lugar en la producción de soya en el mundo, generando un gran atractivo para fuertes inversiones de las principales compañías agroindustriales del mundo, incluyendo las multinacionales Cargill, Continental Grain y Archer-Daniels-Midland.

Es indudable que con los muchos millones de acres potencialmente productivos en la región de Santa Cruz-Mato Grosso que aún no han sido cultivados, hay grandes probabilidades que con el transporte razonable, la producción agrícola de la región podría fácilmente triplicarse.

El transporte por río y por carretera también facilitarán el desarrollo de algunos de los depósitos minerales más ricos del mundo –tales como los gigantescos depósitos del mineral de hierro del Muntun de Bolivia meridional– proporcionando también el acceso del mercado para otros productos a granel como la madera de construcción, la piedra caliza y los productos petroquímicos.

Asimismo, por el Perú en el norte, el transporte vial terrestre y fluvial permitirá movilizar los fosfatos y otros productos mineros y agroindustriales hacia Brasil y permitir intercambios por el Amazonas peruano-brasileño.

H. Destino: América del Sur

Las importaciones y exportaciones de América del Sur ascendieron tan rápidamente a fines del siglo pasado que la región se encumbró como el destino para los envíos en contenedor hacia Europa y Estados Unidos.

Como es factible prever, el impacto geopolítico de estos cambios transformará Sudamérica. Por ejemplo, una carretera rápida de Buenos Aires a São Paulo podría despertar a Montevideo, Uruguay, cuyos puertos son más profundos y suministrarían movimiento económico más fácilmente al Brasil meridional y sus ricas tierras del interior.

Asimismo, en la costa del Pacífico se tiene que prever la instalación de infraestructura portuaria por parte del Perú con puertos mayores profundos y competitivos que acopien importación-exportación con carreteras, ferrocarriles, cabotaje menor y transporte aéreo para movilizar las cuencas del Plata y la amazonía hacia la cuenca del Pacífico.

Así también, se tendrá que perfilar acciones y posiciones de prioridad para el desarrollo portuario en el Perú y un control integrado de desarrollo y defensa marítima acorde con el derecho internacional.

Las rutas y caminos nuevos penetrarán hacia el interior ahora aislado y se extenderán de costa a costa entre el Pacífico y el Atlántico. Esto generará repercusiones enormes para los pueblos sin salida al mar de Bolivia y Paraguay y beneficiará a toda Sudamérica.

Como resultado de todo esto, América del Sur no lucirá igual en el futuro, pues cambiará el concepto vinculatorio de las históricas rutas de comercio de América del Sur que surgieron de poblaciones arrimadas a lo largo de la costa con salida a Europa y a Norteamérica, haciendo de los países interiores estados marginales al desarrollo de América del Sur.

Entonces, el desafío del Perú en el Pacífico es poner en uso toda una red portuaria acorde a esta demanda y desarrollar la intervinculación sudamericana con la cuenca del Océano Pacífico.

Por ello, mirando al futuro, el Perú tendrá que atender todas las demandas de infraestructura de transporte aéreo, marítimo y fluvial así como de instalaciones terminales para la circulación moderna de la cuenca del Pacífico y entre sus puertos logísticos de cabotaje.

Además de diseñar políticas de explotación marítima, minera, energética, etc., acorde con el desarrollo y elevación de los intercambios de productos con valor agregado y competitivos. Para ello, se requiere el designio de propósitos de culturización educativa, profesional, técnica, artística, etc., con respaldo de los avances de las tecnologías disponibles y necesarias.