

Fomento de los Intereses Marítimos desde una Perspectiva de Proyección Bioceánica del Perú*

Por: Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa⁸

Temario

Perú, país marítimo, el Perú en la Cuenca del Pacífico, la Cuenca Amazónica, ejes de desarrollo, los Intereses Marítimos en el Perú.

Introducción

La posición estratégica en la región del Perú, situado en la parte central del continente americano le permite tener acceso a la más grande cuenca del planeta, la del Pacífico, constituida por los países más desarrollados en el mundo y pudiendo tener una comunicación directa con países continentales e insulares para el intercambio comercial, industrial, cultural y poblacional. Sin embargo, se constituye también en un reto para la articulación de las vías terrestres y aéreas con sus vecinos en América del Sur, con quienes comparte las mismas necesidades y similares recursos, lo que hace necesario una estrecha cooperación, en especial en el ámbito de la seguridad. En esta posición central y occidental de América del Sur, el Perú tiene límites fronterizos con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile, en su gran mayoría con difícil acceso sea por la naturaleza misma u otros factores, lo que constituye un desafío para el desarrollo e integración.

63

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del I Seminario Internacional Virtual "Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos", realizado en la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto", como insumo del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en "C".

8 **Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa.** Marina de Guerra del Perú. Magister en Seguridad y Defensa, Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Especialista en Guerra y Armas de Superficie y Profesional en Ciencias Marítimo-Navales de la Escuela Naval del Perú. Correo electrónico Renzo.valdivia@marina.pe

Asimismo, el Libro Blanco para la Defensa Nacional (en adelante LBDN) considera que “el Perú cuenta con un gran potencial basado en sus dimensiones geoestratégicas que lo ubican y caracterizan como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la Cuenca del Pacífico y en la Antártida y con proyección geopolítica bioceánica” (LBDN, 2005, pág. 49). Esta situación revierte para el Perú en grandes desafíos como país pivote en la región sudamericana, la futura demanda de mega puertos, su presencia en el Pacífico, la proyección geopolítica bioceánica y la presencia en la Antártida.

Configuración del territorio peruano

En el Perú podrían distinguirse tres regiones naturales bastante diferenciadas, en cuanto a la naturaleza, recursos y potencialidad del mismo que podrían aprovecharse con la intervención y aprovechamiento del hombre.

La Costa, que se constituye como una larga y estrecha franja de 3,080 km de frente al Océano Pacífico y la Cuenca del Pacífico, es desértica, la cual es atravesada por 52 ríos que permiten irrigar estos territorios formándose valles bastante productivos; corresponde al 11% del total de la superficie terrestre.

La Sierra, conformada por el fenómeno morfológico más importante del Perú, la Cordillera de los Andes, ésta influye en el relieve, clima, recursos hídricos, vegetales, minerales y animales del país; corresponde al 30% de la superficie total, observándose alturas variables entre los 500 a 6,700 m.s.n.m.

La Selva, con gran presencia de densos bosques tropicales, en gran parte inexplorada y poco poblada; en ella se identifican dos zonas diferenciadas, la Selva Alta que varía entre 400 a 1,000 m.s.n.m con relieve irregular, valles fértiles, riquezas minerales y energéticas, y la Selva Baja con presencia de ríos navegables y de recursos energéticos; corresponde al 59% de la superficie total del territorio.

Asimismo, cuenta con 4 grandes cuencas hidrográficas: la Cuenca del Pacífico con 52 ríos que corren paralelos entre si y desembocan al mar, la Cuenca del Amazonas conformada por los ríos del Amazonas el cual es navegable en toda temporada por embarcaciones de mediano tonelaje hacia el Océano Atlántico lo que permite materializar la proyección bioceánica del Perú, la Cuenca del río de Madre de Dios que permite salida al Atlántico por vías terrestres y fluviales por el Río de la Plata, y la Cuenca del Titicaca la cual comparte con Bolivia y se constituye como una fuente de recursos para la economía de ambos países.

La población y su relación con el mar

Según el último censo realizado en el año 2007 por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017), muestra una distribución no homogénea de la población en el territorio, observándose una polarización invertida respecto a la superficie territorial, de acuerdo a lo indicado en la figura 1.

Figura 1: Distribución de la población en territorio nacional

REGIÓN	SUPERFICIE	POBLACION	DENSIDAD (Hab./km2)
Costa	11%	54,6%	87
Sierra	30%	32%	22
Selva	59%	13,4%	4

Fuente: propia a partir de datos del INEI

En esa misma línea, el INEI indica que la Población Económicamente Activa - PEA tiene similar distribución a la figura anterior, con preminencia en la costa (67.7%), seguido por la sierra (22%) y selva (10.4%), focalizado esta presencia en la ciudad costeña de Lima. Entre las principales actividades que realiza la población por regiones naturales se muestra en la figura 2, en la cual se observa en la costa diversidad de servicios debido a la focalización de la población en ese territorio, mientras que en la sierra y selva la actividad de la agricultura y minería cobran relevancia por la presencia de los recursos animales y minerales.

Figura 2: PEA por región y actividad

ACTIVIDAD	COSTA (%)	SIERRA (%)	SELVA (%)
Agricultura, pesca y minería	10,1	48	43,1
Manufactura	12,5	6,4	4,4
Construcción	7,6	5,6	4,6
Comercio	21,5	13,5	16,4
Transporte y comunicaciones	10,5	5,2	6,7
Otros servicios	37,8	21,3	24,8
Total	100	100	100

Fuente: propia a partir de datos del INEI

Asimismo, podría enfocarse la cantidad de la población que dedica a las actividades económicas por regiones, en donde se determina que la agricultura, pesca y minería se dedica con gran intensidad en la sierra, mientras que el resto de actividades tiene gran desarrollo en la costa del territorio peruano.

Figura 3: PEA por actividad y región

Región	Agricultura, pesca y minería	Manufactura	Construcción	Comercio	Transporte y comunicaciones	Otros servicios
Costa	20,2	71,3	62,6	63,7	68,7	66,5
Sierra	59,2	22,6	28,3	24,7	20,9	23,1
Selva	20,6	6,1	9,1	11,6	23,1	10,4
Total	100	100	100	100	100	100

Fuente: propia a partir de datos del INEI

Perfil Geoestratégico

Esta configuración del territorio sumado a la distribución y empleo de la población en las distintas actividades económicas, le dan al Perú un potencial que se viene desarrollando, caracterizándolo como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la Cuenca del Pacífico y en la Antártida y con proyección bioceánica. El mar peruano es un elemento bastante particular en la economía del país, por la naturaleza del mismo debido a la presencia de la Cordillera de los Andes y el afloramiento costero de masas de aguas frías proveniente de la corriente de Humboldt, que se forma como consecuencia de que los vientos alisios provenientes de la costa que arrastran las aguas calientes del mar, haciendo emerger del fondo marino el agua fría, rica en fosfatos y nitratos que sirven de alimento al plancton que a su vez es consumido por peces y otros animales marinos, creando una cadena alimenticia que proporciona la riqueza y variedad biológica que hacen del Mar Peruano, uno de los más ricos del mundo, constituyéndose en fuente de alimentación y de desarrollo industrial.

La ubicación central y occidental del Perú da una ventaja natural como país pivote, desde donde debe nacer la interconexión terrestre, ferroviaria, marítima y aérea de Sudamérica viabilizando de esta forma el tráfico comercial de la región, por lo que es necesario la integración en el ámbito de seguridad para la protección de dicho comercio. El puerto del Callao se constituye como el principal puerto facilitador de este comercio, sin embargo, existe una demanda importante para atender naves de mayor porte cada vez, que permita no sólo viabilizar el comercio del Perú, sino de otros países que mantienen una interconexión con el país hacia sus principales puertos, y poder unir de esa forma la Cuenca del Atlántico con la Cuenca del Pacífico.

Es la Cuenca del Pacífico, conformada por más de sesenta Estados, que tiene un considerable crecimiento poblacional y económico y es considerada el principal mercado en el mundo, habiéndose transportado 14 millones de TEU, comparado con la cuenca del Atlántico con 4 millones de TEU y la cuenca del Índico con 8 millones de TEU (Organización Mundial del Comercio, 2017). En ese sentido, se observa en la subregión del Pacífico Sur, una tendencia

del tráfico internacional por rutas troncales y puertos concentradores, en donde se “plantea la existencia dos sistemas portuarios subregionales, con ejes en los puertos del Callao y de Valparaíso, entre dos rutas troncales alternas desde Manzanillo y hacia el oriente desde Valparaíso” (Doig, 2016, pág. 136).

Figura 4: Tendencias a la concentración de puertos troncales alternas a Asia



- Sistemas portuarios (2)
- 1. Callao:**
Buenaventura, Guayaquil e Iquique
 - 2. Valparaíso:**
Iquique, San Antonio y San Vicente

Fuente: Geopolítica Portuaria Nacional: Retos y Posibilidades

Esta tendencia, se puede apreciar de la misma forma, en el informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos, resaltando el desempeño del puerto del Callao como el principal puerto de movimientos de carga en el año 2016 (CEPAL, 2017).

Figura 5: Ranking de Puertos 2016



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL

La proyección geopolítica bioceánica

Esta posición central en América del Sur se complementa con vías de acceso que conectan el país con sus vecinos y a la vez con la siguiente Cuenca, la del Atlántico, en donde se presentan intereses comunes para la viabilidad de las cargas, sea hacia el Pacífico o el Atlántico, materializando de esta forma la bioceanidad del Perú, en un contexto de complementariedad de infraestructura y de intereses comerciales con los países sudamericanos, y por ende de necesaria cooperación e intercambio.

La principal vía de acceso a la que nos referiremos, es la hidrovía del río Amazonas, que conecta cuenca hidrográfica del Orinoco con la Cuenca del Atlántico; a su vez, el Amazonas cuenta con dos grandes afluentes como son el río Marañón y Ucayali, y otros ríos que mantienen la característica

de navegabilidad y transversalidad en territorio amazónico, permitiendo la conexión fluvial entre ellos; en éstos últimos podríamos citar a los ríos Putumayo, Napo - Curaray, Yavarí, Huallaga, Tigre - Corrientes, Pastaza, Morona y Madre de Dios. Asimismo, otra conexión sería el río Madre de Dios, en el sureste del Perú, que permite el acceso a las rutas del Paraná-Paraguay y del estuario del Río de la Plata, desembocando hacia Argentina y Uruguay.

Ya en el contexto regional, la integración física sudamericana se ha mantenido como una necesidad dirigida a la superación de obstáculos logísticos e infraestructura física de la región (IIRSA, 2017); así, desde el año 2000 se viene trabajando sobre los corredores interoceánicos, considerados en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (LBDN, 2005). Los corredores o Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) correspondientes al Perú y considerados en el LBDN, son:

1. **Eje del Amazonas:** inicia de los puertos de Paita y Bayóvar en el departamento de Piura, interconecta la región norte del Perú con la región oriente del Brasil (Estado de Amazonas), continuando por navegación fluvial hasta el Océano Atlántico. La Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION, otorgó la concesión en julio del 2017 del proyecto de la Hidrovía Amazónica, que permitirá mejorar la navegabilidad de más de 2600 km en la Amazonía a fin de apoyar el desarrollo del transporte de carga y pasajeros, y al comercio regional y nacional, reduciendo los costos de conectividad de los usuarios así como los riesgos para los pasajeros y carga; no sólo involucra trabajos de dragado y señalización en el río Amazonas, sino también incluye a sus afluentes Marañón, Ucayali y Huallaga, mejorando de esta forma la integración y desarrollo de los pueblos amazónicos; la puesta en marcha de esta hidrovía está prevista para el 2021 (PROINVERSION, 2017). Según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, por esta vía fluvial transitan 3.7 millones de toneladas de carga y 230 mil pasajeros al año. Esta conectividad permitirá la conexión con Acre en Brasil, cuya economía equivale al 16% del PBI nacional.
2. **Eje Perú - Brasil - Bolivia:** vincula las regiones del sur del país utilizando los puertos de Ilo y Matarani. La importancia radica en las nuevas posibilidades de desarrollo económico de 6 regiones del sur del Perú, principalmente por la producción de minerales como, hierro, cobre y oro, petróleo y soja, todos éstos con destinos portuarios del sur del país. Asimismo, dará un impulso al dinamismo económico a las regiones más pobres de América del Sur.
3. **Eje Interoceánico Central:** vincula los puertos de Ilo y Matarani e intermediada por Bolivia y Paraguay, por lo que resulta importante la implementación de la infraestructura de éstos países para llegar al destino final. Entre los principales grupos de proyectos se encuentra la modernización del puerto de Ilo y mejoramiento del puerto de Matarani, que puedan estar en capacidad de atender la carga proveniente de Bolivia; en ese sentido se vienen teniendo acercamientos entre la Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B) y la Empresa Nacional de Puertos de Perú (ENAPU), para la inversión en el puerto de Ilo, que pueda atender la carga de 60.000 toneladas en exportación e importación e impulsar el potencial portuario y desarrollo de la zona sur del país (Diario Gestión, 2017).

4. Eje Andino: comprende dos vías longitudinales paralelas que corren de norte a sur. Una de ellas es la carretera Panamericana, cercana a la costa que va desde Tumbes a Tacna. Y la otra vía, corresponde a la Longitudinal de la Sierra y Marginal de la Selva; ésta vía requiere importantes inversiones para su materialización, tanto en carreteras (78.687 km), férrea (2.21 km), puertos (hasta 12 instalaciones portuarias) y aeropuertos (hasta 22 instalaciones aeroportuarias internacionales y de cabotaje) y fluvial (en la Cuenca del Amazonas y sus afluentes) (Valdes, 2014).

Presencia en la Antártida

El Perú tiene presencia en la Antártida debido a la proyección de sus meridianos hacia el polo sur, de tal forma que desde el año 1981 es país adherente al Tratado Antártico, junto a los demás 53 países de los cuales el Perú es miembro consultivo, compartiendo todos ellos el firme compromiso de uso exclusivo para fines pacíficos y libreta de investigación científica y cooperación para ese fin. Posteriormente se creó el Instituto Antártico Peruano - INANPE, como ente encargado de formular, coordinar, conducir y supervisar la Política Nacional Antártica, involucrando a entidades del sector público y privado.

Para tal fin, el ser miembro consultivo el Perú llevó a cabo actividades tales como expediciones de reconocimiento y ejecución de investigaciones científicas, siendo la primera de ellas realizada en el año 1988 mediante el Buque de Investigación Científica Humboldt, unidad construida en los Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, así como la construcción de la Estación Científica "Machu Picchu" con tres módulos de vivienda, taller y emergencias, ésta última ubicada en la ensenada de la isla Rey Jorge.

En el año 2002, en el marco del Acuerdo Nacional, se establecieron cuatro objetivos, a partir de los cuales se establecieron 31 políticas de Estado siendo la novena la correspondiente a la de Seguridad Nacional, mencionándose entre ellos que se fomentará la participación activa en la protección de la Antártida, el medio ambiente, el desarrollo de la Amazonia y la integración nacional. Asimismo, se establecieron Objetivos y Políticas para la Defensa Nacional, destacando los siguientes:

- **Objetivo 3:** Condiciones Económico-Estratégicas que aseguren la paz, la integración y la prosperidad
- **Política 3:** Promover el desarrollo científico tecnológico, con participación de la universidad peruana y empresa privada nacional.
- **Objetivo 5:** Protección y promoción de los intereses nacionales en el ámbito internacional.
- **Política 5:** Crear conciencia antártica y potenciar la presencia del Perú en ese continente. (LBDN, 2005, pág. 65)

En esa misma línea, y enmarcados en el Plan Bicentenario El Perú hacia el 2021, la Política Nacional del Ambiente, Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo 2012-2021 y el Plan Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación para la Competitividad y el Desarrollo Humano 2006-2021, en marzo del 2014 se aprobó la Política Nacional Antártica cuya formulación, coordinación,

conducción y supervisión está a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, de alcance nacional y cumplimiento obligatorio para las entidades de la administración pública. La Marina de Guerra del Perú tiene la función de desarrollar la investigación académica y científico-tecnológica en el ámbito naval; así como desarrollar actividades oceanográficas, meteorológicas, biológicas y de los recursos marítimos, en colaboración con otras Instituciones Nacionales o Extranjeras; y mantener a través de los medios navales la presencia del estado peruano en el continente Antártico (Decreto Legislativo N° 1138, 2012)

En la actualidad, se han realizado más de 15 expediciones científicas a la Antártida con personal de los Ministerio de Energía y Minas y de la Producción, Institutos Geofísico y del Mar, y del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, con el apoyo logístico de las Fuerzas Armadas. La Marina de Guerra del Perú ha tenido una participación activa en estas actividades, inicialmente mediante el Buque Humboldt, y ahora con la reciente incorporación del Buque Oceanográfico Polar Carrasco, la más moderna de América Latina en su clase, que incrementará capacidades para investigación en oceanografía física y química, biológica y geológica, levantamientos hidrográficos, meteorología marina, plataforma de apoyo logístico para campañas antárticas, buque de rescate SAR, apoyo operaciones humanitarias y equipo y material de contingencia ante derrame de hidrocarburos.

Figura 6: Capacidades Investigación Científica B.A.P. Carrasco



Fuente: <https://www.dhn.mil.pe/carrasco/>

Conclusiones

La ubicación del Perú en América del Sur revierte de gran importancia para su proyección geopolítica, en su condición de país marítimo, andino, amazónico, con acceso a las dos principales cuencas del planeta y por la importancia que, ya desde años, presta a la conservación de la reserva del continente Antártico. Sin embargo, esto sugiere una estrecha cooperación con sus vecinos, debido a que el desarrollo de esta condición bioceánica y de proyección requiere inversiones compartidas y coordinadas, como complemento un sistema de seguridad y defensa sudamericano que aún no llega a concretarse, pero que sin duda cada vez se convierte en una necesidad de los Estados. En ese contexto de integración, la interconexión marítima y fluvial cobra relevancia por la naturaleza de su existencia, que sin embargo debe de preservarse y mantenerse para facilitar el flujo del comercio de los países.

Bibliografía

- Decreto Legislativo N° 1138. (2012). Ley de la Marina de Guerra del Perú.
- Doig, J. J. (2016). Geopolítica portuaria Nacional: retos y posibilidades. Revista de Marina.
- LBDN. (2005). Libro Blanco para la Defensa Nacional.
- Valdes, J. (2014). Caracterización Socioeconómica y Ambiental.
- CEPAL. (5 de mayo de 2017). Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Ranking de puertos 2016. Obtenido de <https://www.cepal.org/es>
- Diario Gestión. (16 de octubre de 2017). Empresarios de Bolivia dicen que hace falta inversión de US\$ 300 millones en Ilo. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/empresarios-bolivia-dicen-que-hace-falta-inversion-us-300-millones-ilo-2202497>
- IIRSA. (8 de octubre de 2017). COSIPLAN. Obtenido de <http://www.iirsa.org>
- INEI. (5 de mayo de 2017). Insitituto Nacional de Estadística e Informática. Obtenido de <https://www.inei.gob.pe>
- Organización Mundial del Comercio. (3 de mayo de 2017). Obtenido de https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf
- PROINVERSION. (7 de setiembre de 2017). Hidrovia Amazónica. Obtenido de <http://www.proinversion.gob.pe/modulos/LAN/landing.aspx?are=0&pfl=1&lan=10&tit=proinversi%C3%B3n-institucional>