

# La proyección geopolítica bioceánica del Perú y sus intereses marítimos \*

*Por: Capitán de Fragata Renzo Antonio Valdivia Correa, Marina de Guerra del Perú<sup>30</sup>*

## Resumen

La condición marítima del Perú, propia de la posición estratégica en la región, le brinda un gran potencial por el acceso a dos grandes cuencas y proyección al Océano Atlántico, pero también supone desafíos para el Estado, debido a las dimensiones geográficas del país lo cual es común para todas las naciones de la región, por lo que resulta necesario el establecimiento de herramientas que promuevan la interconexión entre ellas, aprovechando las redes fluviales y viales, pero también requiere una reorganización interna mediante ejes de desarrollo geoeconómicos que sean congruentes con los ejes de integración regionales, considerando que las redes fluviales navegables sean parte integrante de los océanos y/o prolongación de los mismos. Los intereses marítimos nacionales estarán orientados al desarrollo económico e industrial y al bienestar de la nación, y de esta forma contribuir al fomento de la identidad nacional y optimizar de manera sostenible el uso de espacios marítimos, para lo cual se requiere de un adecuado sistema de seguridad y defensa nacional.

\* Este ensayo es el resultado de un análisis de la visión geopolítica del Perú plasmado en el "Libro Blanco para la Defensa", y relacionándolo directamente con los intereses marítimos en su condición de país bioceánico.

<sup>30</sup> 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 Marítimas Navales de la Escuela Naval del Perú. Correo electrónico renzo.valdivia@marina.pe.

**Palabras Claves:**

Cuencas, ejes de desarrollo, ejes de integración, intereses marítimos, país marítimo.

**Introducción**

El valor estratégico del Perú está dado por la posición geográfica central en el Continente y condición bioceánica, lo que permite una comunicación directa con países continentales e insulares de la Cuenca del Pacífico y del Atlántico para el intercambio comercial, industrial, cultural y poblacional, así como la convergencia de las vías terrestres y aéreas en América del Sur. El Perú se encuentra en la región central y occidental de América del Sur, tiene límites fronterizos con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile; estas fronteras están ubicadas en su mayoría en lugares agrestes y difícil acceso, lo que constituye un desafío para el desarrollo e integración.

Dentro de los procesos de regionalización y descentralización, se considerará con un reto y desafío para el Perú considerando a este espacio como ejes de desarrollo y posibilidades, sea por sus recursos o las vinculaciones con los mercados del mundo. Este desarrollo plasmado en los intereses y en defensa de los mismos, deberá estar sustentado en la organización, empleo y explotación racional de los recursos así como el acercamiento y vinculaciones con los diversos mercados que este espacio propone.

Asimismo, Libro Blanco para la Defensa Nacional (en adelante LBDN) (2005) 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” (p.49). Esta situación para el Perú, tiene su complemento con potencial humano y recursos naturales diversos que existen, por lo cual se convierte en una magnífica oportunidad de proyección hacia el Asia, en donde países de este Continente, que pese a las crisis políticas, económicas, sociales y financieras, ha sabido mantener y desarrollar su comercio, inversiones y tecnología en la Cuenca del Pacífico. Y en ese contexto de vinculación con otros mercados, en donde el Perú tiene la imperiosa necesidad de desarrollo de nuestras costas, mercados, puertos, comunicaciones viales con los centros de producción, y finalmente con el interior del país, situación ésta última deficiente y aún pendiente de atender.

## Perú, País Marítimo

La definición de “país marítimo”, se convierte en un término bastante particular para el Perú:

No pretende cambiar conceptos anteriores, sino sumar e integrar todos en una sola visión, y presentar al Perú como un país marítimo, andino, amazónico y con presencia en la Antártida. Lo que se desea resaltar en esta publicación es que el Perú, de acuerdo con la densidad poblacional, es centralmente un país marítimo. (Alfaro, 2010, p.10)

Con respecto al término “marítimo” el Instituto de Estudios Histórico Marítimo del Perú (en adelante IEHMP) (2008) lo define “al ámbito marítimo: mar, ríos y lagos” (p.40). Pero también podríamos mencionar que, en la gran mayoría de éstos, desembocan en el mar.

Al respecto, los principales ríos de la selva son navegables a través del río Amazonas, el cual comunica al Perú con el Océano Atlántico; la primera expedición de referencia se realizó en 1864 por el Capitán de Navío Ignacio Mariátegui, quien al mando de la Primera Flotilla Naval, zarpó del puerto del Callao, dio la vuelta por el Cabo de Hornos, e ingresó al río Amazonas desde el océano Atlántico (IEHMP, 2008).

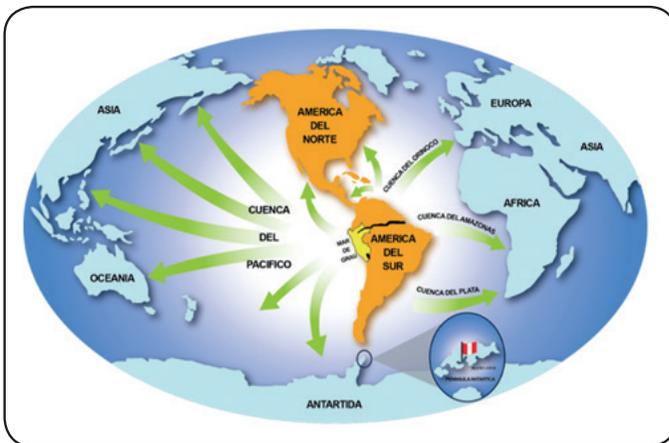
Situación similar en cuanto a las comunicaciones marítimas, se presentan en el extremo sur del país, en donde se observa que el lago Titicaca, navegable en toda su extensión, mantiene una frontera natural con Bolivia, constituyéndose en la Cuenca del Titicaca, atemperando la gelidez de la zona posibilitando el desarrollo y como fuente de economía (LBDN, 2005)

Además es preciso mencionar algunos datos que pueden complementar la situación geográfica del Perú en el Continente. Según el Instituto Geográfico Nacional, el Perú posee 3,080 km de costa y un dominio marítimo que se extiende hasta las 200 millas en el Pacífico Sur cuya superficie incluye el área recientemente adjudicada de 50,284 km<sup>2</sup>, lo que equivale a los dos tercios del territorio nacional. Así mismo, en el área lacustre del Titicaca al Perú le corresponde poco más de la mitad de la superficie total del mencionado lago. En cuanto a los ríos navegables del país, se tiene más de 19,000 km, siendo el más importante el río Amazonas, el más caudaloso y largo del mundo, que tiene su nacimiento en la sierra del Perú, continuando en la cuenca Amazónica, para posteriormente cruzar el Brasil hasta su desembocadura en el Océano Atlántico.

Según datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística e Informática demostrados el censo realizado en el año 2007, indica que el 54.6% de la población habita en la costa, mientras que la sierra y selva corresponde al 32% y 13.4% de la población total censada respectivamente, observándose una tasa de crecimiento promedio anual de 1.5%. Así mismo, las mayores actividades desarrolladas en la costa corresponde al comercio; y en la sierra y selva a la agricultura, pesca y minería, en mayor medida en la primera región. La distribución del territorio se encuentra de la siguiente forma: costa 11%, sierra 30% y selva 59%. Como se observa, la densidad poblacional es bastante reducida en la sierra y selva con respecto a la costa, lo que indica una gran preeminencia de actividades de la población en las zonas cercanas al mar.

Por lo mismo mencionado, el ámbito marítimo se define como una red de comunicaciones para el Perú, conectándose con el Océano Pacífico hacia el Continente Asiático, con el Océano Atlántico y con Bolivia; es decir, las rutas oceánicas marítimas tocan nuestras costas occidentales y orientales (desde la amazonia peruana), comportándose como un país pivote y centro estratégico en la región sudamericana por lo que "favorece su posición de nudo natural de comunicaciones terrestres, ferroviarias, marítimas y aéreas, facilitando el tráfico comercial y turístico recíproco en toda la región" (LBDN, 2005, p.49).

**Figura 1. Perú: País marítimo, andino, amazónico, bioceánico y con presencia en la Antártida**



Fuente: Libro Blanco de la Defensa Nacional

## El Perú en la cuenca del Pacífico

Para apreciar la realidad global del tráfico marítimo mundial, debemos visualizar las principales y secundarias rutas marítimas en el mundo, por donde se lleva cabo el comercio internacional y su relación con los terminales portuarios en cuanto a capacidades, costos y regulaciones legales.

Al respecto, Doig (2016) manifiesta que según estadísticas del comercio mundial del año 2015 de la Organización Mundial del Comercio, establecen que el tráfico marítimo internacional se clasifica en rutas marítimas troncales y alimentadoras; las rutas marítimas troncales se desplazan de este-oeste-este y conectan puntos estratégicos de acceso a los principales mercados marítimos, identificando tres mercados principales: el de la cuenca del Pacífico (14 millones de TEU), el de la cuenca del Atlántico (4 millones de TEU) y el de la cuenca del Índico (8 millones de TEU) y una ruta alterna de interés subregional entre las rutas Asia-Pacífico con pivote en México; las rutas alimentadoras se trasladan de norte-sur-norte, complementan el movimiento del transporte marítimo internacional en rutas troncales mediante puertos concentradores de carga, contribuyendo también el transporte marítimo interno o cabotaje.

En la subregión del Pacífico sur, y en razón de la tendencia del tráfico internacional por rutas troncales y puertos concentradores, Doig (2016) “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” (p.136).

El transporte marítimo revierte importancia debido a que más del 90% del transporte de carga del comercio exterior se da por vía marítima, lo que podría contribuir al desarrollo sostenible y a la seguridad nacional, de acuerdo a los informes de la balanza comercial, donde se aprecia una desaceleración del crecimiento en dos años consecutivos (Banco Central de Reserva del Perú, 2015). Según la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante APN, 2016), la carga se concentra en el puerto del Callao, ubicándose en segundo lugar el puerto de Paita, seguido de Matarani – Arequipa y el puerto del General San Martín – Ica. En ese contexto, Doig (2016) determina la necesidad de sistematizar el desarrollo gradual portuario del país en tres ejes de integración nacional y subregional, norte, centro y sur (p.136);

con esta configuración propuesta, sería congruente con los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) considerados en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (en adelante IIRSA). El tráfico marítimo nacional muestra una gran diferencia entre el movimiento marítimo propiamente dicho y el fluvial, siendo muy superior el primero (Empresa Nacional de Puertos, 2016); esto requiere que se deba potenciar los servicios de transporte en los ríos de la cuenca amazónica.

En cuanto a la competitividad, el anuario estadístico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL 2017) nos muestra que los servicios de los terminales portuarios de la región en movimiento de contenedores ubican en primer orden al Callao, seguidos de Guayaquil, San Antonio, Valparaíso y Buenaventura (2016). La situación del Callao se podría entender por la influencia de los factores de posición geográfica y rendimiento en el contexto sudamericano, habiéndose presentado un incremento en el movimiento de contenedores de hasta el 7% y en carga del 9% (APN, 2016).

## **La cuenca Amazónica**

128

Está conformada por las regiones por donde transcurren los ríos que conforman el Amazonas. Este río es navegable durante todo el año por embarcaciones de mediano tonelaje, y permite la salida hacia el Océano Atlántico, materializando la proyección geopolítica bioceánica del Perú (LBDN, 2005). El río Amazonas accede a la cuenca hidrográfica del Orinoco, la que se proyecta a la Cuenca del Atlántico. El Amazonas, además de ser navegable desde territorio peruano hasta el Océano Atlántico, materializa la proyección geopolítica bioceánica del Perú y convierte al territorio peruano y brasileño en una plataforma de acceso a dos grandes océanos que llama a explotar las ventajas del acceso estratégico a enormes mercados ubicados en ambas cuencas. Así mismo, el río 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.

Otra vía de acceso al Atlántico es el río Madre de Dios, en el sureste del Perú, afluente del río Madeira, y que por transporte intermodal, permite el acceso a las rutas del Paraná-Paraguay y del estuario del río

de la Plata, hacia Argentina y Uruguay. Otra estructura que conectará al Perú con los países del Atlántico son los corredores interoceánicos, considerados en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (LBDN, 2005). Estos corredores interoceánicos o Ejes de Integración y Desarrollo – EIDs, son franjas multinacionales de territorio de doce países de América del Sur en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales, identificándose requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, considerando que cada uno de estos ejes debe tener infraestructura vial, infraestructura energética y telecomunicaciones de última generación (IIRSA, 2017). 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.
2. Eje Perú – Brasil – Bolivia: vincula las regiones del sur del país utilizando los puertos de Ilo y Matarani.
3. Eje Interoceánico Central: vincula los puertos de Ilo y Matarani e intermediada por Bolivia y Paraguay.
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.

Figura 2. Ejes de Integración y Desarrollo



130

Fuente: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

Al respecto, en el Plan Bicentenario 2021 amplía la visión de integración con Brasil:

Destaca la puesta en marcha del Programa de Apoyo al Intercambio Comercial entre ambos países en el Área de Influencia del Eje Vial Amazonas Norte y la Interoceánica Sur. En el plano bilateral con el Brasil, se continúa con el afianzamiento y profundización de los vectores principales de la "Alianza Estratégica", con énfasis en importantes áreas como el desarrollo fronterizo, la integración física fluvial, aérea y terrestre, la integración energética y la profundización del comercio en inversiones. (PBC, 2017)

Estos ejes de integración presentan desafíos producto de la geografía y el estado actual del transporte:

- La presencia de barreras naturales como la Cordillera de los Andes y la Selva Amazónica que atraviesan la parte central de América del Sur.
- Falta de conexiones mediante el uso intermodal.

- Seguridad vial en las carreteras y usos alternativos.
- Utilización de puertos marítimos como destino de las mercancías desde y hacia el interior.
- Potencial del transporte fluvial, como red vial principal para el comercio.

### **Ejes de desarrollo**

Siendo el fin ulterior del Estado el desarrollo equitativo de todo el territorio nacional y su población, Parra (2016) plantea organizar al país en ejes de desarrollo con características geoeconómicas integradoras en lo económico, social y de servicios, que propendan a articular y no desarticular las regiones del país (p.93). Se podría mencionar hasta seis ejes:

1. Eje Norte Grande: conectaría la ciudad de Piura con los ríos Marañón, Santiago, Huallaga, y el puerto de Yurimaguas. Fomentaría consolidación territorial con Ecuador.
2. Eje Amazónico: comprende el sistema fluvial del río Amazonas, particularmente el comprendido por los ríos Ucayali, Marañón, Napo, Putumayo y Yavarí. Consolidaría la proyección atlántica y el desarrollo del potencial amazónico.
3. Eje Centro Transversal: comprende la integración de los valles de los ríos Santa, Alto Marañón y Alto Huallaga, valles y ríos dependientes del río Pachitea hasta su desembocadura en el Ucayali y el valle del río Mantaro.
4. Centro Meridional: abarcaría las regiones Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y las provincias de ceja de selva de la región Puno.
5. Sur Grande: Abarcaría las regiones Arequipa, Moquegua, Tacna y las provincias altiplánicas de Puno y el lago Titicaca.
6. Multipolar Marítimo: por la interconexión tierra-mar de todas las regiones de la costa, considerándose particularmente Paita, Chimbote, Callao, Pisco (San Martín), San Juan, Matarani, Ilo y otros.

## Los Intereses Marítimos en el Perú

Estas potencialidades enormes en sus dimensiones marítima, andina, amazónica y proyección geoeconómica bioceánica, con una presencia privilegiada en la cuenca del Pacífico, se ve fortalecida por su membrecía en APEC y su proyección hacia el continente antártico. Todo esto obliga a estructurar un plan de desarrollo de largo plazo, orientado hacia los mercados internacionales y cuya economía genere valor agregado y se le dote de tecnología y competitividad, apoyado por un sistema de seguridad y defensa.

En el marco de la Seguridad y Defensa, en el LBDN (2005) se identifican amenazas y otros desafíos a la seguridad, los que constituyen problemas complejos que requieren respuestas multisectoriales, complementadas por la sociedad civil, todos ellos actuando en su ámbito de responsabilidad. Así tenemos amenazas externas tales como las que podrían generarse si se intentaran aplicar en la subregión sudamericana doctrinas de seguridad incompatibles con la vigencia del derecho internacional, las que podrían surgir de crisis en función de escasez de recursos naturales de valor estratégico, tales como recursos vitales y el terrorismo, narcotráfico y delincuencia internacional.

Como amenazas internas se identifican a los grupos terroristas y subversivos, contrarios al ordenamiento constitucional, que optan por la violencia, grupos radicales que promueven la violencia social y desbordes populares, la delincuencia común organizada, tráfico ilícito de drogas, corrupción y depredación del medio ambiente.

El esfuerzo por interpretar los intereses y aspiraciones de la Nación han sido materializados en el Acuerdo Nacional del año 2002, que con la participación de representantes de organizaciones de la sociedad civil y del Estado, han señalado y definido como Objetivos: Democracia y estado de derecho, Equidad y justicia social, Competitividad del país y Estado eficiente, transparente y descentralizado. A partir de estos objetivos se diseñaron 31 políticas de Estado, la novena corresponde a la de Seguridad Nacional y establece entre otros que fomentará la participación activa en la protección de la Antártida, el medio ambiente, el desarrollo de la Amazonía y la integración nacional.

En marzo de 2004 el Consejo de Defensa Nacional aprobó la Política del Estado para la Seguridad y Defensa Nacional, en el cual se

establecieron 5 objetivos, pudiéndose mencionar al Objetivo 3, en el cual se establecerán Condiciones Económico-Estratégicas que aseguren la paz, la integración y la Prosperidad, y que propenden atender necesidades básicas población en caso desastres, desarrollo de la flota mercante nacional y participar en procesos de integración subregional y regional.

Según el Plan Bicentenario 2021 (PBC, 2017) han determinado seis ejes estratégicos, entre los cuales menciona el Eje 2: "Estado y Gobernabilidad" que contribuye mediante sus lineamientos de política en la Seguridad y Defensa Nacional, destacando: el impulso de la educación en seguridad y defensa, garantizar la presencia efectiva de las fuerzas armadas y la optimización del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional para defender los intereses permanentes del Perú. En ese contexto, se identifican ocho objetivos y ejes de Política Marítima:

- Fortalecer la posición del Perú como país marítimo, andino, amazónico, con proyección bioceánica y Antártica.
- Impulsar el desarrollo de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, como medio efectivo para el intercambio comercial, la competitividad e integración del Perú.
- Asegurar una exploración y explotación racional y sostenible de los recursos naturales del ámbito acuático.
- Promover y fortalecer la investigación científica y el desarrollo de tecnologías, orientados a optimizar las actividades marítimas, fluviales y lacustres.
- Asegurar la conservación del medio ambiente marítimo, fluvial y lacustre.
- Afirmar la vigilancia y el Control Marítimo para el normal desempeño de las actividades marítimas, fluviales y lacustres.
- Fortalecer la Conciencia Marítima Nacional con el Desarrollo Humano como medio impulsor que potencialice la identidad marítima.
- Asegurar y fortalecer la participación e integración del Perú y sus Intereses Marítimos en los foros internacionales que regulan los diversos usos de los océanos, mares, ríos y lagos navegables.

Al respecto, la Dirección de Intereses Marítimos ha determinado las siguientes actividades de los intereses marítimos: comercio y transporte marítimo, pesca, recreación, industria naval, puertos, investigación científica, hidrocarburos, turismo, deportes, seguridad, biotecnología, acuicultura, fuentes de energía, minerales y alimentación.

## Conclusiones

La ubicación del Perú en América del Sur lo convierte en un país pivote, lo que le favorece como nudo de comunicaciones, facilitando el tráfico comercial recíproco en toda la región. Este comercio internacional exigirá la implementación de mega puertos para suplir las naves modernas y de gran capacidad que se utilizarán para el transporte masivo del comercio mundial. De esta manera, la globalización hace necesario planificar el desarrollo de infraestructuras portuarias para competir ventajosamente y participar activamente en la Cuenca del Pacífico y facilitar a los países Atlánticos de América del Sur un acceso más directo hacia la Cuenca del Pacífico.

Las interconexiones entre el Perú y los países del Atlántico que buscan llegar a la Cuenca del Pacífico, creará desafíos para brindar facilidades portuarias, aeropuertos, marina mercante, carreteras confiables, seguridad ciudadana, control migratorio, control delincriminal, control del tráfico de armas y narcóticos, etc.

Las redes fluviales que componen la cuenca amazónica, revisten de gran importancia cuando (i) se integran en ejes de desarrollo geoeconómicos internos o regionales y (ii) son considerados proyección de los océanos o una parte integrante de éste; estos conceptos le darán la proyección bioceánica al país, consolidando el crecimiento sustentable de las poblaciones, sustentado en la óptima organización, el empleo y la explotación racional y conveniente de éstos espacios y su vinculación con los mercados del mundo.

# Referencias Bibliográficas

## **Referencias académicas**

Contralmirante Raúl Parra Maza (2016). Los ejes de desarrollo geoeconómicos del Perú como país marítimo. Revista de Marina Nro. 3 – 2016

Jean Jesu Doig Camino (2016). Geopolítica portuaria Nacional: retos y posibilidades. Revista de Marina Nro. 3- 2016

Luis Alfaro Garfias (2010). Perú, país marítimo.

## **Referencias electrónicas**

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento: Ejes de Integración y Desarrollo. Recuperado de <http://iirsa.org/infographic>

Empresa Nacional de Puertos. Estadísticas año 2016. Recuperado de <http://www.enapu.com.pe>

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú - EHMP (2008). Fundamentos de Doctrina Marítima. Recuperado de [http://www.iehmp.org.pe/pages/qotrasp/libro\\_Doc\\_Maritima.pdf](http://www.iehmp.org.pe/pages/qotrasp/libro_Doc_Maritima.pdf)

Libro Blanco de la Defensa Nacional (2005). Recuperado de: <https://www.mindef.gob.pe>

Plan Bicentenario 2021. Recuperado de [https://www.mef.gob.pe/contenidos/acerc\\_mins/doc\\_gestion/PlanBicentenarioversionfinal.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/acerc_mins/doc_gestion/PlanBicentenarioversionfinal.pdf)