

EJES DE INTEGRACIÓN SUDAMERICANA:

OPORTUNIDADES PARA EL DESARROLLO REGIONAL DEL PERÚ

JULIO LÓPEZ MAS*
E-mail: ljohans_jlopez@yahoo.com

ABSTRACT

The development of the international competitiveness of Peru needs an integral vision that locates to our country like a logistic center of South America, that a South America with the River basin of the Pacific. It stops this intention the processes of coordination and South American integration in march are dinamizando interoceanic axes of integration conceived like promotional instruments of development and that creates important opportunities to extend the markets of export of national products and to fortify the enterprise capacities and of share capital of the decentralized Regions of country.

RESUMEN

El desarrollo de la competitividad internacional del Perú necesita una visión integral que sitúe a nuestro país como un centro logístico de Sudamérica, que una América del Sur con la Cuenca del Pacífico. Para este propósito los procesos de coordinación e integración sudamericana en marcha están dinamizando ejes de integración interoceánicos concebidos como instrumentos promotores del desarrollo y que crean importantes oportunidades para ampliar los mercados de exportación de los productos nacionales y fortalecer las capacidades empresariales y de capital social de las Regiones descentralizadas del país.

* Economista y sociólogo, tiene un Doctorado en Economías e Historia Latinoamericana en la Universidad de París, Francia; es Profesor Principal de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y ha sido Miembro de la Secretaría Técnica para el proceso de Descentralización del Ministerio de la Presidencia

En la Cumbre de Brasilia llevada a cabo los días 31 de agosto y 1 setiembre de 2001, los Presidentes de América del Sur reiteraron la importancia de la Infraestructura de Integración, en las áreas de energía, transporte y comunicaciones, configurando ejes de integración y desarrollo económico y social para el futuro espacio económico ampliado de la región, el reto del ALCA, así como la integración económica global. La esencia de la propuesta, realizada por el Presidente Cardoso de Brasil, es la de un proyecto que no puede ser una iniciativa aislada de gobiernos, es construir una visión estratégica compartida, una perspectiva de desarrollo sostenible con el aprovechamiento de las oportunidades generadas por la integración sudamericana. Con la participación de los diversos estamentos de la sociedad, empresarios, parlamentarios, gobiernos centrales, provincias, municipios, universidades, agencias de fomento¹.

El Comité de Dirección Ejecutiva ha desarrollado un Plan de Acción para la Integración de América del Sur a través de la interconexión de los diversos países con el objetivo de darle competitividad a América del Sur para enfrentar el reto del ALCA así como la integración con la economía global.

A. LA CONCEPCIÓN DE EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Anteriormente, en los procesos de coordinación e integración latinoamericana se había trabajado con el concepto de Corredores de Integración, que suponía la existencia de un Centro de Producción y de un Centro de Consumo, siendo el corredor la vinculación entre ambos. A juicio de la evaluación técnica y de los avances de integración de los últimos años se ha considerado insuficiente este enfoque habiendo sido sustituido por los denominados Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales consideran imprescindi-

ble el concurso de tres componentes fundamentales y necesarios: vialidad en cualquiera de sus formas (carretero, ferroviario o fluvial), líneas de transmisión de energía y telecomunicaciones de última generación con fibra óptica, convirtiendo al eje en un verdadero promotor del desarrollo en cada una de las regiones que atraviesa.

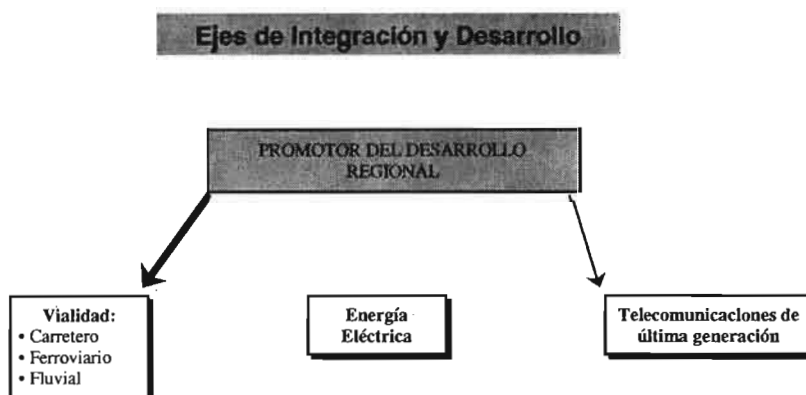
Los corredores interoceánicos son concebidos como sistemas agregados de infraestructura de transporte y plataformas de logística (almacenes, centros de agregación de valor y de inspecciones, etc.), están diseñados como mecanismos de apoyo comercial e introducen el concepto de cluster empresarial, con la finalidad de asegurar la rentabilidad de cada proyecto².

La vocación del corredor interoceánico es más amplia, al integrar servicios intermedios (seguros, recreativos, financieros, abastecimiento, etc.), que amplían el aspecto económico para luego abrirse a la transformación intermedia y final³.

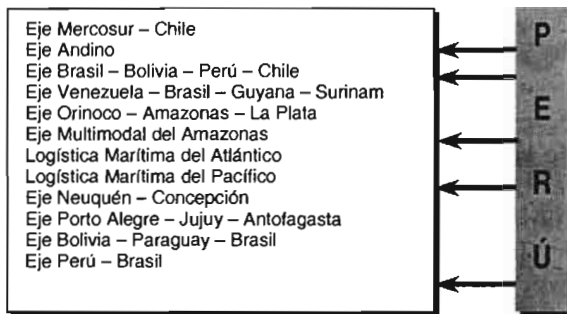
B. LOS PRINCIPALES EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Se pasa revista a los ejes que tienen relación con el Perú⁴.

1. El Eje Andino, que une Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia con dos líneas paralelas: la carretera Panamericana y la Marginal de la Selva.
2. Eje Interoceánico que une los puertos de Matarani e Ilo (Perú), Arica e Iquique (Chile) con los puertos de Santos y Sepetiba (Brasil), pasando por Puerto Suárez (Bolivia) y Corumbá (Brasil), con un eje tributario que une este eje principal con la ciudad de Cuiabá (Brasil).
3. El Eje Perú-Brasil, que se inicia en Ilo y Matarani hasta Madre de Dios para llegar a los Estados de Acre y Rondonia, y que a través del puerto de Porto Velho, por vía flu-



Los 12 Ejes de Integración en América del Sur



vial del río Madeira podrá conectarse con Itacoatiara en el norte (Manaus), de manera que puede ser un gran eje multimodal.

- El Eje Fluvial Norte-Sur, que ha sido denominado Eje Multimodal Orinoco-Amazonas Plata. Se está avanzando la interconexión del Orinoco con el Amazonas para navegar desde Venezuela hasta Porto Velho, y más adelante se resolverá los malos pasos del Alto Madeira y las cachuelas de Guajará Mirim para poder interconectarlo con la hidrovía Paraguay-Paraná.

EL EJE ANDINO

El Eje Andino tendrá dos vías troncales.

Una es la actual carretera Panamericana, que debería contar con energía y telecomunicaciones, y la segunda muy importante, es la Marginal de la Selva, la cual debe terminarse, pavimentarse para instalar las conexiones de energía y telecomunicaciones que permitirán desarrollar el interior de los países. Este eje está listo en Venezuela, en gran parte de Colombia y se está terminando en Ecuador. Perú tiene la carretera afirmada hasta Puerto Ocopa, se debe pavimentar y construir el tramo siguiente hasta la frontera con Bolivia, cerca de Puerto Heath. De Puerto Heath continuará a Villatunari, llegando a Santa Cruz, con lo cual también Bolivia, al tener en su interior una vía pavimentada con energía y telecomunicaciones, podrá cambiar el desarrollo de esa región.

EJE MULTIMODAL DEL AMAZONAS

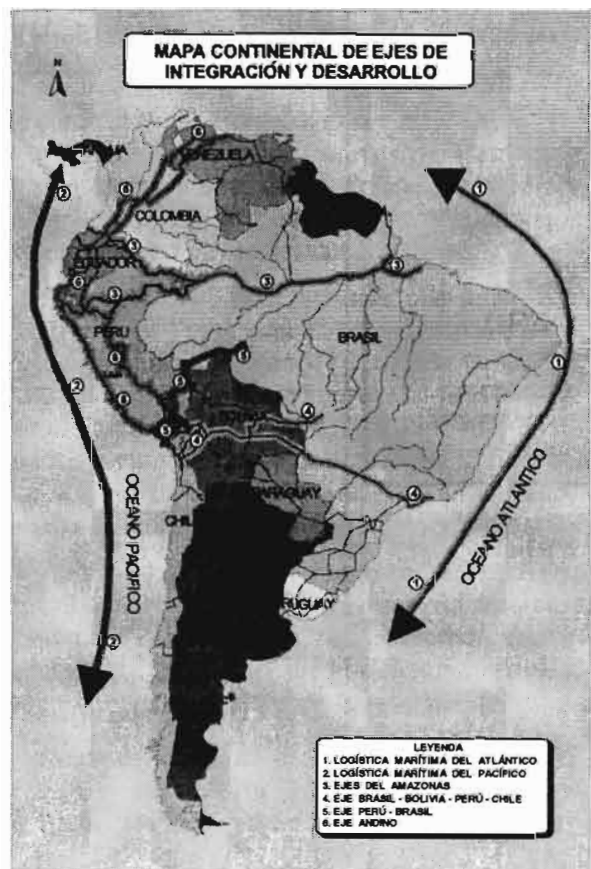
El Eje Multimodal del Amazonas, tiene tres salidas hacia el Océano Pacífico. Una, considerando sobre todo la importancia de Manaus, es la salida que viene por el río Putumayo, y a través de Güepí va a entrar a Mocoa, y de allí hasta el puerto de Tumaco, en Colombia. La segunda salida también usa el río Putumayo pero hasta

Puerto El Carmen del Putumayo en Ecuador, de ahí a Palma Roja y Tipishca, continúa a Quito y al Puerto de Esmeraldas. La tercera salida de este eje es la que viene por el río Marañón, en el Perú, hasta Saramiriza y de ahí hasta el puerto de Paita. Se está evaluando una variante que traería este eje hasta el puerto de Yurimaguas, para tener otro acceso a la Amazonía a través de la vía Paita-Tarapoto-Yurimaguas.

EJE BRASIL-BOLIVIA-PERÚ-CHILE

Este eje viene desde los puertos de Santos y Sepetiba, en el Atlántico, en Brasil, atraviesa la hidrovía Paraná-Paraguay (en Corumbá/Puerto Suárez), luego transcurre a lo largo de Bolivia, desde Puerto Suárez hasta San José y Santa Cruz, después de Santa Cruz hasta La Paz, y luego tiene cuatro opciones para bajar al Pacífico: los puertos de Arica e Iquique (Chile), y Matarani e Ilo (Perú).

Se está ejecutando la carretera de Santa Cruz a Puerto Suárez. Por otro lado, el gasoducto que va desde Santa Cruz hasta Sao Paulo tiene el mismo trazo, por lo que ya está garantizada la energía a lo largo del eje. Lo único que falta es montar la línea de fibra óptica en los lugares por donde está pasando el gasoducto en Bolivia.



EJE PERÚ-BRASIL (ACRE RONDÓNIA)

Otro eje es el que parte de los puertos de Ilo y Matarani, y tiene las opciones de ir por el Cusco hasta Inambari o ir por Azángaro a San Gabán, y luego a Inambari, y de ahí continuar a Puerto Maldonado y llegar hasta Río Branco, atravesando la frontera en Iñapari (Perú)-Assis (Brasil). Este eje continúa desde Río Branco hasta Porto Velho, donde se inicia la hidrovía del río Madeira que en el lapso de apenas tres años, ha aumentado su volumen de tráfico de noventa mil toneladas al año, a superar el millón de toneladas. Esto es un ejemplo que refleja la dinámica que la integración está produciendo en el interior del continente.

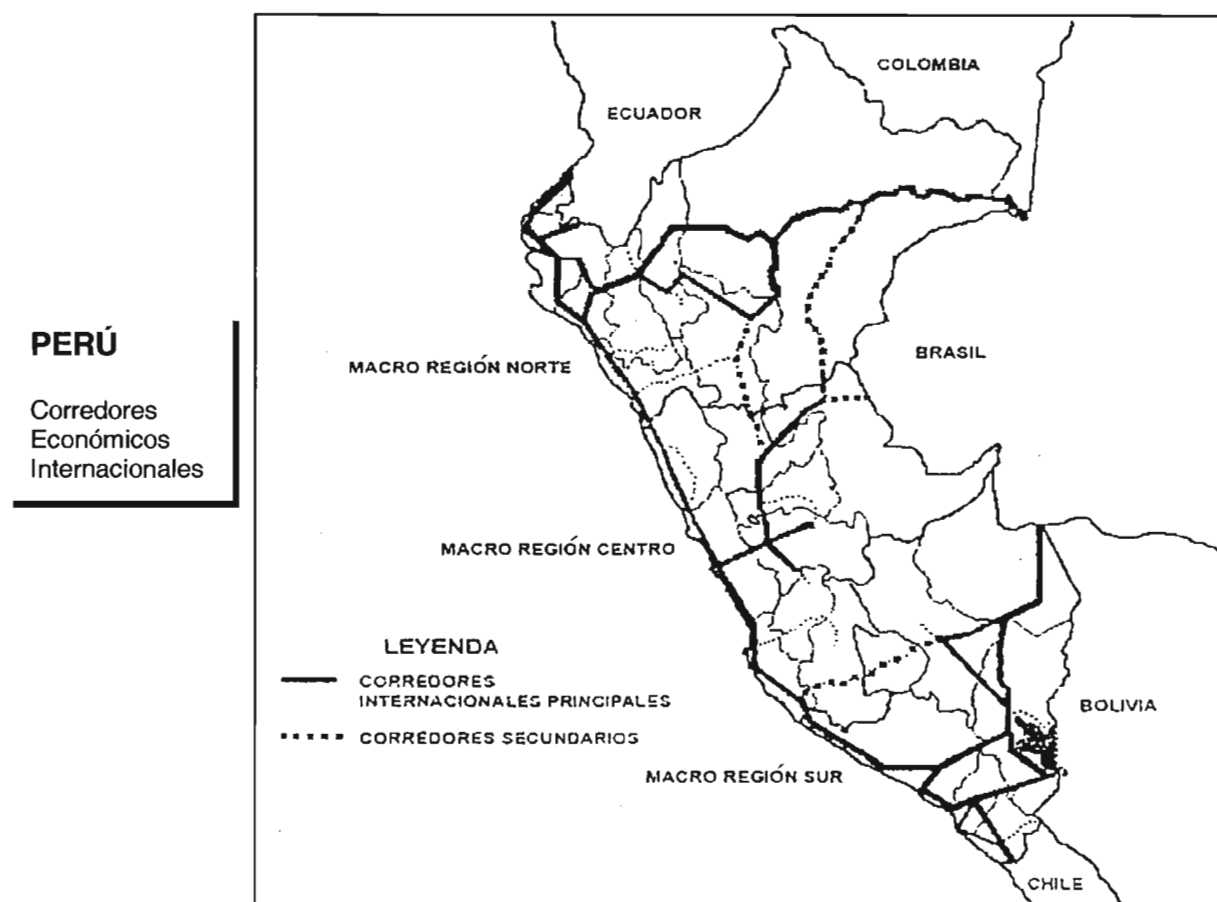
LOGÍSTICA MARÍTIMA DEL PACÍFICO

Un eje de gran importancia, es el denominado "Logística Marítima del Pacífico". El objetivo final de la iniciativa para Infraestructura Regional de Sudamérica, es darle competitividad al comercio y a la producción de la región, para lo cual hay que modernizar y hacer más competitivos los puertos utilizando el cabotaje doméstico primero, y luego un cabotaje regional, considerando como un cabotaje navegar desde Ilo hasta Panamá. Este tema se está discutiendo con Ecuador y Colombia.

En lo referido al sistema de transporte hay que empezar a mirar lo que sucede en el Atlántico, donde el cabotaje doméstico ha comenzado a usar una nueva generación de barcos. Se usan grandes catamaranes para llevar contenedores, catamaranes que pueden entrar a caletas de lanchonaje, donde no se necesitan grandes inversiones en puertos y que han abaratado consistentemente el transporte marítimo en el Atlántico. El segundo método que se debería experimentar seriamente, son los *Ocean going barge*, es decir barcazas similares a las que van por los ríos, pero a las que les han diseñado cascos que pueden soportar las olas del mar.

EJE MULTIMODAL ORINOCO-AMAZONAS-PLATA

También denominado norte-sur, es un eje de integración fluvial. La Comisión Binacional Venezolano-Brasileña está trabajando para implementar la interconexión del río Casiquiare con el río Negro, que son afluentes del Orinoco (el Casiquiare) y del Amazonas (el Negro). De esta manera, será posible la navegación fluvial desde Venezuela, con su correspondiente llegada hasta Colombia, hasta Porto Velho y, luego, en un futuro, resolviendo los malos pasos del Alto Madeira y las cachuelas del Guajará Mirim



se podrá navegar el Intenéz (Bolivia) y el Guaporé (Brasil), y con una carretera de 30 km, tomar la interconexión entre el Amazonas y la hidrovía Paraguay-Paraná.

El eje fluvial norte-sur vertebrará cincuenta mil km de ríos navegables que tiene América del Sur, y que hoy en día no están interconectados entre sí. Equivale a ponerle cincuenta mil km de carreteras nuevas a América del Sur, sin impacto ecológico ya que no hay nada que deforestar, y que al ser vías fluviales, tienen un costo de transporte mucho menor.

C. EJES INTEROCEÁNICOS Y NUDOS CRÍTICOS NACIONALES DE INTEGRACIÓN FÍSICA CONTINENTAL

A fin de compatibilizar la Red Vial Nacional Peruana con la propuesta de los Ejes de Integración en América del Sur que se aprecia en el mapa del mismo nombre, es necesario resolver los siguientes nudos críticos:

1) Eje de Integración Andino

Este eje que enlaza el norte de Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela tiene su principal vía en la carretera Panamericana que no presenta ningún punto crítico.

La otra vía que forma parte del Eje es la Marginal de la Selva para lo cual se deben resolver dos puntos críticos:

- a) El referido al Eje Vial 4 de los acuerdos de paz con el Ecuador, que va desde Loja (Ecuador) hasta Corral Quemado. El Perú debe mejorar la Carretera desde Jaén hasta la Frontera sobre todo el tramo de San Ignacio hasta La Balsa en la Frontera. Además, se debe construir el puente internacional y Ecuador debe mejorar el tramo sobre todo entre la frontera y la localidad de Zumba.
- b) Sobre la Marginal de la Selva que debe llegar hasta Santa Cruz en Bolivia, a partir de Puerto Maldonado, el Perú debe construir el tramo entre puerto Ocopa y Urcos. La propuesta en el mapa presenta la ruta pasando por Camisea, pero en vista de que existen en esta zona Áreas Naturales Protegidas se presenta la alternativa de seguir de Puerto Ocopa, del río Apurímac hasta San Francisco en Ayacucho, y luego cruzar a Quillabamba por Quellouno. Además de la construcción de la mayor parte de este tramo se debe mejorar sobre todo el tramo entre Urcos y Puerto Maldonado.

2) Eje Multimodal del Amazonas

Este eje es el sistema multimodal constituido por la carretera transversal Paita-Olmos Corral Quemado, y sus opciones, de llegar al Maraón a través de la vía El Reposo-Santa María Nieva-Saramiriza o de llegar al río Huallaga a través de El Reposo-Bagua Grande-Rioja-Moyobamba-Tarapoto-Yurimaguas. Para la primera opción, es indispensable construir el tramo entre Santa María de Nieva y Saramiriza, así como el terminal fluvial en esa localidad. Igualmente debería asfaltarse el tramo Ingenio-Santa María Nieva.

En la segunda opción, la carretera está prácticamente asfaltada hasta Tarapoto por lo que se debe asfaltar el tramo de Tarapoto a Yurimaguas, que es el terminal fluvial sobre el río Huallaga.

Siendo el puerto de Iquitos el núcleo principal para el comercio de este Corredor Bioceánico Norte, es indispensable que se le devuelva la operatividad integral a este puerto para que las naves mayores atraquen directamente en él.

3) Eje Brasil-Bolivia-Perú-Chile

Este eje tiene como base la carretera binacional Ilo-Desaguadero-La Paz y la Panamericana desde Matarani hasta Iquique. Estando dicha ruta binacional en perfectas condiciones, por el lado peruano no existen restricciones para acceder al destino final Sao Paulo y Río de Janeiro o la alternativa de Santa Cruz en Bolivia hacia Cuiabá.

4) Eje Perú-Brasil (Acre-Rondonia)

Este eje enlaza a los puertos de Matarani e Ilo con Porto Velho, desde donde se establece un enlace con la hidrovía del río Madeira que desemboca en el Amazonas.

Esta ruta tiene dos variantes una por Cusco y la otra por Puno, ambas se encuentran en el Puente Inambari en Puno. La ruta de Puno, que pasa por San Gabán hasta Puerto Maldonado debe ser mejorada, en vista de su mal afirmado. Igualmente la ruta de Cusco que pasa por Quincemil hasta Puerto Maldonado, presenta un afirmado en mal estado que también debe ser mejorado.

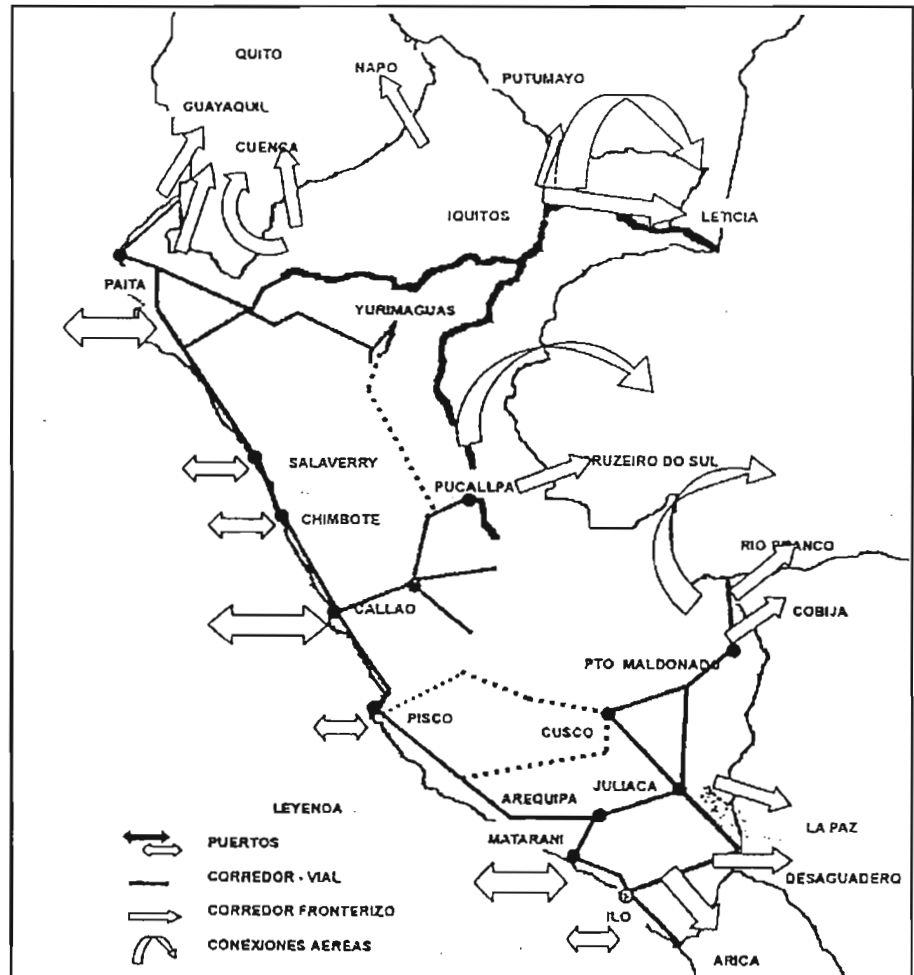
Ambas rutas deberían luego ser asfaltadas ya que Brasil está llegando con una vía asfaltada hasta el río Acre en la localidad fronteriza de Assis, frente a Iñapari, por lo que se deberá construir el puente internacional sobre el referido río.

5) Hidrovía Río Madre de Dios-Beni-Madeira

Si bien esta hidrovía no está configurada en la Propuesta de Ejes de Integración, es conve-

PERÚ

Centro Logístico de Sudamérica



niente su estudio y propuesta, y evaluar su posibilidad, en vista de su importancia, ya que el río Madre de Dios presenta buenas condiciones de Navegación y el Beni en el tramo fronterizo hasta Riberalta en Bolivia, presenta unas cachuelas (bancos de arena) fácilmente removibles.

6) Carretera Pucallpa-Cruceiro do Sul

Sin constituir un eje este proyecto permitiría enlazar al centro del país a Cruceiro do Sul para

luego a través de esta localidad del Brasil articularse a Río Branco y Porto Velho. El punto crítico es la construcción de la carretera en vista de las características hidromórficas del terreno.

D. EL PERÚ COMO CENTRO LOGÍSTICO DE SUDAMÉRICA

El Perú es un punto de encuentro natural entre América del Sur y la Cuenca del Pacífico, así

Promoción del desarrollo endógeno y exportador de las regiones peruanas



como un lugar desde donde se puede llegar con cierta facilidad a todos los países sudamericanos. La ubicación geográfica del Perú permitiría crear un gran centro de distribución para el transporte de personas y carga, lo que requeriría de grandes inversiones y obras de infraestructura.

Abrir cuencas homogéneas al Pacífico es una estrategia cimentada en el comportamiento de los siguientes mercados: México, California, China, Corea del Sur, Indonesia y obviamente Brasil; es decir, cinco de las economías emergentes más dinámicas. Si se agrega a Japón, Australia, Nueva Zelanda y Malasia, más los mercados intermedios, Centro América y el resto de la costa occidental del Pacífico Sur, se puede comprender claramente la importancia de facilitar el acceso a los mercados y las posibilidades de éxito de la estrategia.

Perú, puede ser un punto internacional en la medida en que invierta la actual pesada renta de posición en un sistema activo y dinámico, en el cual la ubicación geográfica, transformada en distancia económica, sea un elemento de movilización de los factores y ampliación de los mercados. Se trata de transformar las limitaciones geográficas en un factor económico, en una ventaja comparativa, y en fuente de competitividad: la ventaja de locación⁵.

Para lograr este objetivo es necesario establecer corredores de transporte multimodal, combinando carreteras, ferrocarriles y puertos, así como expandir las facilidades y servicios para el transporte aéreo. Esto permitiría que el Perú sirva de nexo entre Brasil, Bolivia, el noroeste de Argentina y Paraguay, por un lado, y los países asiáticos, por otro. Asimismo, sería posible articular el comercio fluvial en la cuenca del Amazonas con el litoral del Pacífico mediante una red de carreteras que conecte los departamentos de Amazonas, Cajamarca y San Martín con los puertos de la costa norte. Por otra parte, Lima es un centro natural para las conexiones aéreas a toda América del Sur⁶.

PROMPEX ha elaborado un Plan de Promoción de las Exportaciones, como un instrumento de gestión para la descentralización económica basado en dos ejes de articulación: los corredores económicos y las cadenas de valor y sus conglomerados productivos. Ambos componentes son los vasos comunicantes intra e interregional, nacional e internacional y son coincidentes con el enfoque de los ejes estratégicos de integración y desarrollo sudamericano.

Se parte de la constatación histórica que el encierro geográfico se ha transformado en un encierro estructural, que ha convertido estas

regiones en fragmentos económicos desagregados, de bajo rendimiento y alto grado de exclusión-expulsión. Sin embargo, estudios recientes de geografía económica demuestran que si bien la geografía es inmutable, sus efectos económicos no lo son. Se considera (o supone) que la integración física ha de otorgarle elasticidad a los factores, ampliar e integrar mercados, y aplicar economías de escala, en un espiral creciente de condiciones sistemáticas adecuadas autoalimentándose. El principio de convergencia económica debería funcionar una vez que se abran las condiciones adecuadas para la integración de una región de importante potencial⁷.

El objetivo de PROMPEX es lograr la expansión y consolidación de la oferta exportable de las regiones con criterios de competitividad y descentralización efectiva, integrando las economías locales y regionales al comercio nacional e internacional.

Desde la perspectiva de la logística para las exportaciones, en el Perú, PROMPEX identifica cuatro grandes Corredores Económicos (uno longitudinal y tres transversales)⁸.

1. Longitudinal Tumbes-Tacna, definido por la carretera Panamericana.
2. Transversal Norte, de carácter bioceánico y multimodal, que unirá Paita con los ríos Marañón y Amazonas, por la vía hacia Saramiriza (en proyecto) o con los ríos Huallaga y Amazonas por la vía hacia Yurimaguas (en operación con limitaciones). Se proyecta hasta Belén en la desembocadura en el Atlántico.
3. Transversal Centro, que une Lima y el Callao con Pucallpa y una potencial proyección hasta Cruzeiro do Sul en Brasil. Tiene importantes ramificaciones hacia La Merced y Huancayo.
4. Transversal Sur, de carácter bioceánico al vincular los puertos de Matarani e Ilo con Iñapari, en la frontera con Brasil, proyectándose hacia los puertos de Santos y Río de Janeiro. Sus principales ramificaciones son hacia Desaguadero y Cusco.

El potenciamiento de estos ejes y el mejoramiento de los terminales de carga (puertos y aeropuertos) no sólo facilitarán el acceso de las exportaciones de las Regiones al mercado internacional, sino también proyectarán al país como Centro Logístico de Sudamérica, dada la ubicación del Perú.

Los modelos de explicación del desarrollo económico regional más relevantes en la actualidad concluyen en que el trayecto de desarrollo de una región es siempre resultado de una

unión (necesariamente diferente y cambiante), estos factores internos y externos.

La apertura económica procura ventajas comparativas a la región, por medio de los intercambios interregionales y los beneficios que le aporta la especialización. Pero las ventajas comparativas de la región, gracias a las cuales se exporta, descansa en parte sobre los factores de producción susceptibles de desplazarse, por lo que hay prestar atención a la atracción y retención de los factores de producción que forman su base económica⁹.

Por lo tanto, el nivel de actividad de la región depende indirectamente, a más largo plazo de su capacidad de renovar constantemente su oferta de factores de producción (capital humano, stock de conocimientos, capital físico); esta capacidad se refleja a su vez en la productividad de la población activa. A más largo plazo, los factores dinámicos son los que determina la capacidad de exportación de la región¹⁰.

Además, la competitividad regional es el eje que permite articular territorios y niveles de gobierno. Esta competitividad se asume como las potenciales territoriales para el incremento de la producción gracias a la conectividad global, la innovación tecno-científica y la flexibilidad institucional de cambios¹¹.

Las macrorregiones no son definidas como espacios de administración política, son más bien espacios económicos para el desarrollo de cadenas y complejos productivos, y espacios de concertación y planificación en base a las alianzas estratégicas de los agentes económicos y de promoción públicos y privados¹².

E. EL PERÚ Y LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA SUDAMERICANA

El Perú participa activamente en tres procesos de integración económica: la Comunidad Andina, el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), y el Foro de Cooperación de Asia y Pacífico (APEC). Asimismo, existen las negociaciones comerciales bilaterales en el marco de

ALADI formando un complejo panorama de negociaciones simultáneas en diferentes escenarios y con diferentes plazos, que deben ser organizados y armonizados en forma secuencial para lograr una inserción comercial más favorables para el Perú, siendo el objetivo común de estos procesos abrir nuevos mercados mediante compromisos de liberalización comercial, que deben crear nuevos flujos comerciales.

Es necesario poner en marcha una estrategia de vinculaciones comerciales cada vez más intensas en ámbitos geográficos progresivamente más amplios, a nivel subregional, regional, hemisférico y global. Por ejemplo, como parte del proceso de transformación productiva, que debe llevar a la exportación de productos con mayor grado de elaboración y contenido tecnológico, en una primera instancia se deben privilegiar las vinculaciones con la Comunidad Andina, para luego avanzar hacia la integración sudamericana (mediante acuerdos con el MERCOSUR) y posteriormente proyectarse hacia América Central y América del Norte, la cuenca del Pacífico y el resto del mundo. Esto no debe excluir, en modo alguno, el aprovechamiento de oportunidades para saltar alguna de estas etapas, tal como se ha hecho, por ejemplo, con las exportaciones de confecciones a los Estados Unidos y Europa, pero en términos generales se trata de afianzar la presencia de productos peruanos en mercado de exportación que permitirán mejorar la competitividad en forma progresiva¹³.

Para viabilizar la articulación con los ejes de integración se requiere un Plan de Promoción de Exportaciones del país que considere los siguientes aspectos:

- Identificación de productos regionales con mayor grado de elaboración y contenido tecnológico (potencial exportador).
- Aprovechamiento de acceso a mercados con mecanismos de integración económica y preferencias arancelarias y otros.
- Identificación de demanda internacional de productos priorizados en ámbitos subregional, regional, hemisférico y global.

Perú: Principales Socios Comerciales 2001

	Exportación	Importación
Comunidad Andina	7%	16%
Mercosur	4%	12%
Chile	4%	6%
T.L.C.	28%	28%
Unión Europea	26%	14%
Países Asiáticos	16%	17%
(PERÚ) millones de dólares	7100	7200

PAÍS	POBLACIÓN (MILLONES)	PNB (MIL MILLONES DE \$ USA)	PNB PER CÁPITA (MILLONES DE \$ USA)
Argentina	37	277.9	7600
Brasil	168	742.8	4420
Chile	15	71.1	4720
México	97	428.8	4400
Perú	25	60.3	2390
Uruguay	3	19.5	5900
Venezuela	24	87.0	3670
Ecuador	12	16.2	1310
Colombia	42	93.6	2250
Paraguay	5	8.5	1580
Bolivia	8	8.2	1010

FUENTE: BM, Informe de Desarrollo Mundial, 2000/2001

COMERCIO CON SUDAMÉRICA			
AÑO 2001 (EN MILLONES DE DOLARES)			
	EXPORT	IMPORT	BALANZA COMERCIAL
COMUNIDAD ANDINA			
Bolivia	98,12	50,34	47,78
Colombia	150,68	378,06	-227,38
Ecuador	123,84	354,12	-230,28
Venezuela	145,61	373,12	-228,08
Total	518,25	1156,21	-637,96
MERCADO COMÚN DEL SUR			
Argentina	20,49	451,17	-430,68
Brasil	227,07	326,7	-99,63
Paraguay	0,82	43,73	-42,91
Uruguay	4,28	22,5	-18,22
Total	252,66	844,1	-591,44

FUENTE: ADUANAS

- Búsqueda de alianzas estratégicas con inversionistas nacionales y extranjeros para ampliación de oferta exportable, desarrollo de nuevos productos y consolidar mercados compradores de productos peruanos.
- El Mercosur (y principalmente Brasil) brindan excelentes posibilidades de diversificación de nuestras exportaciones, siendo necesaria la negociación bilateral o como bloque, con la CAN. Además, es importante utilizar la doble vinculación de Bolivia con la CAN y el Mercosur. Asimismo, Chile, asociado al Mercosur y a la UE, quien se ha constituido en un importante socio comercial del Perú.

EN CONCLUSIÓN:

Los Ejes Estratégicos de Desarrollo e Integración Sudamericana son importantes oportu-

nidades de negocios para ampliar mercados de exportación a los (nuevos) productos y fortalecer las capacidades y nivel competitivo del desarrollo regional endógeno.

Notas

- ¹ Mesa Redonda –Acuerdos de la Cumbre de Brasilia y los Avances de la Integración Física. Intervención de José Paulo Silveira, Secretario de Planificación e Inversiones Estratégicas del Ministerio de Planificación, Presupuesto y Gestión de Brasil, p. 87.
- ² Cáceres Zapata, Rubén, E. *Caminos al Desarrollo: El Modelo de Integración Transversal*. Lima: Universidad del Pacífico, noviembre 2001, p. 55.
- ³ Idem, p. 41.
- ⁴ Vega Alvear, Guillermo. *Acuerdos de la Cumbre de Brasilia y los Avances en la Integración Física*, pp. 45-55.

- ⁵ Cáceres Zapata, Rubén E. Ob. cit., p. 24
- ⁶ Agenda Perú: Agenda y Estrategia para el Siglo XXI, Lima, 2000, p. 61.
- ⁷ Cáceres Zapata, Rubén E. Ob. cit., p. 81
- ⁸ PROMPEX. *Plan de Promoción de Exportaciones de las Regiones* (enero, 2002). Lima, p. 13.
- ⁹ Polese, Mario. *Economía Urbana y Regional* (1998). Costa Rica: Libro Universitario Regional, p. 171.
- ¹⁰ Polese, Mario. Idem, p. 173.
- ¹¹ Dammert, Manuel. *La Democracia Territorial*. Lima: RINADES, p. 58.
- ¹² PROMPEX, ídem, p. 15