

LOS CONVENIOS DE ILO Y LA INTEGRACION PERUANO - BOLIVIANA

Oscar Maúrtua de Romaña*

1. ANTECEDENTES HISTORICOS

Los vínculos existentes entre el Perú y Bolivia han sido estudiados y analizados desde diversas perspectivas, ya sean éstas políticas, económicas, geográficas, históricas, étnicas o culturales, lo que refleja que, más allá de las posiciones personales de los diversos estudiosos, existe una comunidad que podría denominarse «natural» de intereses, por la larga relación que precede a nuestros conocimientos del pasado.

Como bien indica el historiador peruano Raúl Porras Barrenechea, en su introducción a la obra «Paisajes Peruanos», de Riva Agüero, «la historia está adherida a la tierra y brota de ella un mandato ineludible... el hombre primitivo o civilizado es 'un pedazo de tierra', y la geografía, como dijera Ihering, es la historia trazada de antemano y la historia es la geografía en acción»¹.

Sin remontarnos a la era pre-inca o a la etapa colonial, en los inicios de la República, se estableció la Confederación Peruano-Boliviana, como «un proyecto con antecedentes en la historia prehispánica y colonial. Lazos comerciales unieron el sur del Perú con Bolivia durante siglos y lazos étnico-culturales unen a ambos países aún hoy. El proyecto de Santa Cruz fue crear un Estado Confederado sobre la base de un mercado interno que integrara los territorios históricamente unidos del Perú y Bolivia. El proyecto implicaba, en alguna medida, la reestructuración de viejos circuitos mercantiles que habían articulado ambas regiones en la Colonia, a la vez que promovía una política librecambista con el Atlántico Norte y los Estados Unidos»².

Tienen, pues, Bolivia y Perú justos títulos y fundadas esperanzas para aspirar a la in-

* Embajador del Servicio Diplomático del Perú. Director General de Asuntos Jurídicos y Asesor Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores. Ex-Embajador en Bolivia (1988-1993).

1 PORRAS BARRENECHEA, Raúl. "Estudio Preliminar". EN: **Obras Completas** José de la Riva Agüero, Tomo IX, Paisajes Peruanos, Lima, 1969.

2 MENDEZ, Cecilia. **Incas sí, Indios no. Apuntes para el estudio del nacionalismo criollo en el Perú**, Lima: IEP ediciones, 1993.

tegración de la envergadura como la concebida con los Convenios de Ilo y que compromete a sus gobiernos, empresarios y pueblos en general a acometerla con visión andina y vocación latinoamericana.

2. ANTECEDENTES RECIENTES

Entre los antecedentes cercanos más importantes para materializar la integración Peruano-Boliviana se encuentra el «Programa de Acción de Puno», suscrito entre los Cancilleres del Perú y Bolivia en 1987, que permitió iniciar la cabal ejecución de la «Convención Preliminar para el estudio del Aprovechamiento del Lago Titicaca» de 1955 y del «Convenio para el Estudio Económico Preliminar del Aprovechamiento de las Aguas del Lago Titicaca» de 1957. De otro lado, ambos Cancilleres se comprometieron, en documento que como su título lo indica llamaba a la realización de acciones concretas, a llevar a cabo un «Programa de Integración Fronteriza». Asimismo, en esa oportunidad los Ministros de Transportes y Comunicaciones de ambos países se reunieron para analizar e impulsar la interconexión física peruano-boliviana.

Estos instrumentos, en forma pragmática, crearon un marco adecuado para la consolidación y desarrollo, en beneficio mutuo, de la comunidad de intereses peruano-bolivianos. Ello permitió desarrollar nuestra relación con Bolivia, otorgándole un impulso que facilitó la elaboración, asimismo, del proyecto del «Corredor Interoceánico de Los Libertadores», el cual buscó crear un nuevo espacio geo-económico en la región, uniendo puertos peruanos con los del Atlántico a través de Bolivia.

De otro lado, el «Plan de Acción del Lago Titicaca», suscrito entre los Presidentes del Perú y Bolivia el 15 de octubre de 1989, ratificó el establecimiento de zonas francas para Bolivia en los puertos de Ilo y Matarani. Asimismo, se acordó vincular el esquema de la Hidrovía Paraguay-Paraná con el «Corredor Interoceánico de Los Libertadores» a partir de la localidad boliviana de Puerto Suárez. Igualmente, se acordó promover inversiones bolivianas para el desarrollo de centros turísticos bolivianos y binacionales en el litoral Tacna-Ilo, así como culminar los trabajos de la carretera La Paz-Desaguadero-Ilo y completar la vinculación ferroviaria Matarani-La Paz.

Posteriormente, en las reuniones de trabajo de los Ministros de Relaciones Exteriores celebradas en 1990 y 1991, se volvió a tratar el tema de las Zonas Francas, particularmente en la última, en la que el Canciller de Bolivia reiteró el interés de su Gobierno para que el Perú materialice el otorgamiento de una zona franca.

En este contexto fundamentalmente bilateralista es conveniente reflexionar acerca del Perú y su reinserción en el sistema financiero internacional, en especial en la Cuenca del Pacífico. En efecto, el Perú consciente de las dificultades para atraer inversión extranjera, desde hace algunos años se ha dedicado a estrechar sus vínculos con los países de la Cuenca. Una de las estrategias que se está adoptando para reforzar esa relación es ofrecerse como vía del comercio de dichos países y otros de la región sudamericana. Se valora así la excepcional ubicación geográfica del Perú en el escenario sudamericano y particularmente en el Pacífico Sur.

Con este objetivo, se han diseñado dos corredores de exportación. El primero, en el norte, comienza en el Puerto de Paita y a través de los ríos Marañón y Amazonas se comu-

nica con la importante zona franca industrial brasileña de Manaus. El segundo corredor, ubicado en el sur, se inicia en el Puerto de Ilo, pasa por Juliaca, de donde se conecta con Bolivia, sigue por Macusani, Puerto Maldonado y por Iñapari, uniéndose a los estados brasileños de Acre y Rondonia. De esta forma el Perú busca aprovechar su posición geográfica en perspectiva a las corrientes comerciales que están en apogeo.

Bolivia al tener también una ubicación geográfica excepcional en América del Sur como corredor comercial para el tráfico de Brasil, Argentina y Paraguay, y como país de encuentros en el «hinterland» sudamericano; necesita salidas a puertos del Pacífico por su condición mediterránea, agregando a esto su interés de vincularse por ese medio con los países de la Cuenca del Pacífico. Es esta confluencia de intereses entre el Perú y Bolivia, lo que ha llevado a que sucesivos gobiernos de los dos países hayan priorizado y realizado esfuerzos para la integración física de sus territorios.

Pero lo anterior explica parcialmente los resultados de la reunión presidencial de Ilo de enero del 92 entre los Presidentes Fujimori y Paz Zamora. No se puede interpretar el significado del encuentro sin referirnos a la mediterraneidad de Bolivia. Por la importancia internacional del tema, éste también fue asumido por la Junta del Acuerdo de Cartagena, que adoptó las decisiones 185 y 224, destinadas a aliviar las consecuencias de dicha mediterraneidad. Como resultado de esas decisiones el Perú se responsabilizó de un conjunto de aspectos, principalmente viales, para atenuar la situación mencionada.

De otro lado, en el plano bilateral, ha sido preocupación del Perú coadyuvar de la mejor forma posible a la salida de Bolivia al Pacífico, por lo que, coherentes con tal posición, en reiteradas oportunidades se acordaron facilidades de tránsito y comerciales para Bolivia a través de los puertos peruanos del sur, tales como Ilo, Matarani y Mollendo. En esta perspectiva, una de las alternativas a la que mayor importancia le asignó el Perú fue las zonas francas para Bolivia en el litoral peruano. Fue así que, en 1979, se efectuó el ofrecimiento de tales zonas en Matarani e Ilo; compromiso que, como se indicó antes, fue repetido diez años después, en 1989, en el encuentro presidencial en el vapor «Mariscal Andrés de Santa Cruz», ocasión en la que se suscribió el ya mencionado «Plan de Acción del Titicaca». Pocos años después a través de la Cumbre de Ilo -entre los Presidentes Fujimori y Paz Zamora- se concreta el diseño de integración Peruano - Boliviana con hechos reales y tangibles, mediante la suscripción de los instrumentos jurídicos binacionales correspondientes.

3. MARCO GENERAL DE LOS CONVENIOS DE ILO

Uno de los imperativos de la gestión exterior de nuestro país es coadyuvar a la adecuación de su estructura productiva a las actuales tendencias de la economía internacional, caracterizada por una creciente globalización e interdependencia y en la que los criterios de competitividad y eficiencia son los que determinan la participación o no de una Nación en los grandes circuitos económicos, financieros y comerciales.

En ese ámbito, los Acuerdos de Ilo constituyen una muestra de lo que dos países, unidos por tradicionales y estrechos vínculos de amistad y cooperación, pueden hacer para participar de manera eficiente y realista en el sistema económico internacional.

Los Acuerdos entre Perú y Bolivia para la participación de empresas bolivianas en la

Zona Franca Industrial de Ilo y en la Zona Franca Turística de Playa de esa localidad, se ubican en la perspectiva de dotar a ambos países de un eficaz instrumento de vinculación con los mercados internacionales, además de convertirse en un centro de captación de recursos financieros y cooperación para el desarrollo.

En efecto, la puesta en marcha de los Acuerdos sobre la participación de empresas bolivianas en la Zona Franca Industrial de Ilo y la Zona Franca Turística de Playa significa para nuestro país la posibilidad de crear en la zona sur del Perú un importante polo de desarrollo con efectos multiplicadores en la economía y bienestar de la población de esa región sur.

Es necesario precisar aquí que el alcance de los Acuerdos de Ilo no se limita al ámbito de las relaciones peruano-bolivianas, sino que se trata de un amplio proyecto de integración intersubregional, debido a la posición privilegiada de Bolivia y Perú en América del Sur.

Las economías del Cono Sur de la Región encuentran en los puertos de Ilo y Matarani su mejor opción de salida para sus exportaciones hacia los grandes bloques que predominan en la economía mundial, como es el caso de la Cuenca del Pacífico.

4. LOS INSTRUMENTOS SUSCRITOS EN ILO

De lo anterior, se puede deducir que el trabajo desplegado para llegar a la suscripción de los convenios con motivo del encuentro presidencial de Ilo el 24 de enero del año 1992, ha sido arduo, constante y muy bien meditado. No es producto de la improvisación. Más bien es el resultado de una visión pragmática de las dos naciones y de sus dos mandatarios para afrontar con éxito los retos que nos plantea la realidad actual de las relaciones internacionales. Puede afirmarse que en aquella cumbre bilateral de Ilo, la frase del escritor boliviano Alcides Arguedas cobró mayor significación cuando afirmaba que «el Perú, es nuestro hermano grande y generoso».

En el encuentro presidencial se suscribieron la Declaración de Ilo, cuatro Convenios y tres Acuerdos. De los instrumentos internacionales firmados nos interesa principalmente referirnos a los artículos más gravitantes para la relación bilateral, con el objetivo de profundizar sus alcances.

El Convenio Marco llamado «Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz», en su artículo primero acuerda ejecutar los diversos convenios que en esa ocasión se firmen y en su artículo segundo decide que el Perú concederá a Bolivia el libre uso de sus instalaciones portuarias y el desarrollo de una zona franca industrial y una zona franca turística en playa en el Puerto de Ilo. Se constituye pues, en el documento principal que a la vez sirve de «paraguas» al resto de los convenios allí suscritos. Su valor fundamental reside en que en él se estipula la concesión de las zonas francas y el libre uso de las instalaciones del puerto de Ilo a favor de Bolivia.

Luego está el convenio sobre la participación de empresas bolivianas en la zona franca industrial de Ilo. En el artículo primero de dicho acuerdo se conviene que Bolivia designe a la empresa promotora que participará en la zona franca industrial de Ilo; y en el artículo segundo se señala que Bolivia propiciará la constitución de una empresa

promotora mayoritariamente integrada por personas públicas o privadas bolivianas, a la cual la junta de administración de la Zofri-Ilo le entregará la administración del área que será acordada para dicha zona franca por un período de 50 años, renovable por períodos iguales. En el artículo quinto se acuerda que para determinar el área a concederse, que podrá ser del orden de 163.5 hectáreas, se tomará como referencia el resultado del estudio de factibilidad que se realice para lo cual ya se ha solicitado financiamiento internacional. Complementando este artículo, el sexto indica que, previamente a la culminación del estudio de factibilidad, la junta de administración de la Zofri-Ilo cederá a la empresa promotora boliviana el área de terreno que sea indispensable para el desarrollo inicial de sus actividades.

En el artículo diez se acuerda que, en el área que se conceda a la empresa promotora boliviana se permita la importación de bienes y/o su reexportación exclusivamente a Bolivia o a terceros países, no estando afecta dichas operaciones a tributo alguno. El artículo once expresa que se concede a Bolivia bajo regímenes especiales las más amplias facilidades para la utilización del puerto de Ilo, tanto para canalizar sus operaciones de importación y exportación de mercancías como para el apoyo al desarrollo de la zona franca industrial de Ilo. El artículo 13 otorga al Perú en la Zona de Puerto Suárez facilidades similares a las otorgadas a Bolivia en el Puerto de Ilo. El artículo 14 señala que con el propósito de mejorar el uso de la infraestructura de transportes existente, incluyendo el corredor ferro-lacustre Matarani-La Paz y el ferrocarril Santa Cruz-Puerto Suárez, ambos gobiernos se otorgarán facilidades similares para la operación de sistemas intermodales y/o multimodales de transportes de y hacia cada uno de ellos así como para las cargas provenientes de terceros países en tránsito por sus respectivos territorios.

El tercer convenio está referido a la participación de Bolivia en la zona franca turística de la playa de Ilo, en la que se le conceden las mismas facilidades otorgadas para la zona franca industrial, con características propias en lo que respecta al tamaño del terreno cedido y al tiempo de administración de la zona de playa. Es pertinente señalar que el artículo primero de este convenio estipula que el Perú ha decidido la participación de Bolivia en una zona franca turística de playa, en el litoral de Ilo, por un período de 99 años renovables que abarcará una franja de cinco kilómetros de longitud denominada Boliviamar. El segundo artículo propicia la conformación por parte de Bolivia de una empresa promotora en las mismas condiciones que la establecida para la zona franca industrial. Las zonas francas concedidas, en ningún caso, implican reconocimiento de soberanía extranjera.

El cuarto y último de los convenios se refiere al tránsito de personas entre los territorios de ambos países, en el que el aspecto más importante está referido a la entrada en vigencia de la tarjeta de tránsito y turismo o los respectivos documentos de identidad para los nacionales o residentes de ambos países por un plazo de sesenta días, prorrogable por otros treinta días. Sin duda alguna la entrada en vigencia de este convenio contribuirá a dar flexibilidad para el tránsito de personas de ambos países con fines turísticos. Sobre este convenio cabría hacer una aclaración en el sentido que se ha publicado una referencia al mismo vinculándolo con otro firmado en 1948 que trata sobre el libre tránsito de mercaderías, señalando que este último ofrecía mayores facilidades y ventajas que el suscrito en Ilo. Se observa pues que hay una evidente confusión al relacionar dos acuerdos de distinta naturaleza, uno de tránsito de mercaderías y el otro de tránsito de personas. Por otro lado, es pertinente señalar que el Perú ha cumplido con su ordenamiento jurídico interno, ha-

biendo ratificado el convenio de tránsito de personas y está a la espera de que el gobierno boliviano lo ratifique para que pueda entrar en vigencia.

En el plano de la integración y cooperación fronteriza, los Cancilleres de ambos países acordaron por intercambio de Notas la Constitución de la Comisión Técnica Binacional Perú Bolivia encargada de diseñar un Programa de Complementación Empresarial Pesquera y la creación de un Grupo de Trabajo encargado de impulsar la investigación de los recursos del Lago Titicaca. La reunión de instalación del primero de estos grupos se llevó a cabo el 22 de febrero de 1992 siendo su ejecución responsabilidad de la Región Mariátegui, en coordinación con los sectores directamente involucrados. El segundo grupo, es dirigido por la Subcomisión mixta Peruano-Boliviana para el desarrollo de la Zona de Integración del Lago Titicaca (SUBCOMILAGO), a través de su Organismo Ejecutivo, el Proyecto Especial Lago Titicaca (PELT).

Cabe añadir con relación al Lago Titicaca, que la creación de la SUBCOMILAGO y el PELT, ha permitido el estudio y evaluación de la situación actual de lago para la elaboración del Plan Director de la Cuenca del Sistema Lago Titicaca-Desaguadero-Lago Poopó-Salar de Coipasa, para estar en condiciones en el futuro inmediato de definir proyectos relativos al aprovechamiento racional y óptimo de los recursos de la referida cuenca, los cuales beneficiarán a las poblaciones de ambos lados de la frontera.

LOS CONVENIOS BINACIONALES Y SU VINCULACION AL BRASIL

Uno de los puntos más importantes de proyección de los convenios binacionales entre Perú y Bolivia, es la estrecha vinculación que ellos tienen con respecto al Brasil. El potencial de la relación económica que se puede establecer entre el centro oeste brasileño y la amazonía brasileña y su acceso al Océano Pacífico a través de las facilidades portuarias de Ilo, es considerable, más aún tomando en cuenta el excedente exportable de granos que produce el centro-oeste brasileño, donde se ubican los estados de Matto Grosso y el estado de Rondonia y la producción extractiva del Acre, en la Amazonía Occidental brasileña.

Es reconocida la estrategia de la política exterior brasileña vinculada a su desarrollo nacional, que busca integrar a sus centros productivos con los mercados de los países vecinos, diseñando convenios de interconexión vial y acuerdos energéticos que se inscriben dentro de una estrategia general de complementación económica y búsqueda de vías alternativas para la salida de sus exportaciones, con el objeto de incrementar sus relaciones con potencias extracontinentales, básicamente el Japón.

También existe el potencial extractivo y agroindustrial de la subregión de Madre de Dios, aún sin explotar, lo que puede dar una idea del potencial de movimiento de carga y de la infraestructura de servicios que será necesario considerar, para efectos de transporte, cuando se haya interconectado nuestra red vial a la red vial brasileña, lo que constituye uno de los megaproyectos con bases sólidas de sustentación y que consolidará el desarrollo regional del Sur peruano y del hermano país de Bolivia.

LOS CONVENIOS BINACIONALES Y LOS PROCESOS DE INTEGRACION SUBREGIONALES

Por otro lado, el Perú y Bolivia, por su posición central en América del Sur, están

llamados a ser ejes de articulación de tres importantes procesos de integración subregionales: el Mercado Común del Cono Sur o MERCOSUR, el Grupo Andino y el Grupo de los Tres o MECOVE (México, Colombia y Venezuela). Con este objetivo, nuestro país y Bolivia se encuentran desarrollando los estudios necesarios para la puesta en marcha de la interconexión vial Cobija-Puerto Maldonado y su vinculación con el corredor vial Ilo-Desaguadero-La Paz. De esta manera Ilo será, en el largo plazo el punto de encuentro de estos esquemas de integración regional, subregional y bioceánico, ya que el esquema Ilo constituye el terminal de un efectivo corredor exportador entre el Atlántico y el Pacífico con las consecuentes corrientes comerciales en ambos sentidos.

LOS CONVENIOS BINACIONALES Y SU PROYECCION A LA CUENCA DEL ATLANTICO Y DEL PLATA

Otro aspecto a tener en cuenta, al momento de evaluar los Acuerdos de Ilo, es el que se refiere a la proyección de nuestro país hacia las Cuencas del Atlántico y del Río de la Plata. Como es conocido, las relaciones de nuestro país con la Comunidad Europea, nuestro tercer socio comercial, son objeto de constante atención de la política exterior peruana. En este orden de ideas, la participación de empresas peruanas en la Zona Franca Boliviana de Puerto Suárez, que a través del canal Tamengo permite acceder a la Hidrovía Paraguay-Paraná y su proyección hacia Europa, tiene que ser evaluada a cabalidad por los órganos estatales promotores del comercio (Cancillería, Industrias, etc.) en coordinación con el sector privado, que está llamado a ser el principal y más dinámico agente económico de la integración.

ULTIMAS NEGOCIACIONES REFERIDAS AL PUERTO DE ILO

La agenda de la relación bilateral peruano-boliviana ha tenido recientemente un desarrollo dinámico, habiéndose logrado enriquecerlo y elevar significativamente su nivel tradicional, en base a elementos comunes de nuestra geografía, historia, expectativas de desarrollo y, fundamentalmente, como resultado de las perspectivas abiertas por los Convenios de Ilo.

Los vínculos que se han venido desarrollando a nivel político, diplomático y empresarial, imprimen un sello de signo particularmente positivo al actual momento del trato bilateral peruano-boliviano.

A fin de agilizar la puesta en marcha de los Convenios de Ilo, los Jefes de Estado del Perú y Bolivia acordaron designar Representantes Personales encargados de la coordinación de las acciones necesarias para su ejecución. Estos Representantes se han reunido en diversas ocasiones a fin de llegar a compromisos concretos en materia de inversión y desarrollo.

El 27 de noviembre de 1992, se verificó el intercambio de Notas Diplomáticas por medio de las cuales se ha logrado la ampliación recíproca de las facilidades aerocomerciales. Nuestras respectivas líneas nacionales ampliarán su capacidad operativa con nuevos destinos como Ilo, Tacna y Puerto Maldonado en el Perú y Santa Cruz, Cobija, Puerto Suárez y Ribalta en Bolivia.

En noviembre de 1992 culminó un trascendental proceso de negociación comercial

con la suscripción del Acuerdo de Libre Comercio que eliminó las barreras arancelarias y otras restricciones en el universo del intercambio comercial peruano-boliviano, habiéndose tan sólo adoptado un régimen transitorio de excepción para un grupo reducido de productos, fijándose mecanismos ágiles para la solución de posibles controversias y normas claras para la certificación de origen. El Perú y Bolivia aprobaron internamente dicho acuerdo, por lo que está plenamente vigente, habiendo dado resultados ampliamente positivos. Todo ello en el marco de la Decisión 321 del Pacto Andino que tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre de 1993.

La Decisión 347 del Pacto Andino prorroga la vigencia de la Decisión 321 hasta el 30 de abril de 1994, por lo cual subsiste el Acuerdo de Libre Comercio hasta dicha fecha. Próximamente, en febrero de 1994, deberá redefinirse la situación del Perú en el Grupo Andino y por ende la vigencia de los acuerdos bilaterales negociados al amparo de sus Decisiones.

Por otro lado, el Canciller boliviano Ronald MacLean de la pasada administración del Presidente Jaime Paz Zamora, en visita realizada a Lima, el 12 de diciembre de 1992, suscribió con el entonces Premier y Canciller Oscar de la Puente Raygada tres Notas Diplomáticas, complementarias a los Convenios de Ilo, mediante las cuales el Gobierno de ese país asume el compromiso de convocar a una licitación pública internacional para seleccionar a las empresas promotoras bolivianas que participarán en la Zona Franca Industrial y Zona Franca Turística de Playa.

Por su parte, nuestro Gobierno se comprometió a convocar a una licitación pública internacional para otorgar en concesión la administración y servicios del puerto de Ilo. Finalmente, se intercambiaron las Notas Diplomáticas para la creación de la Autoridad Binacional Autónoma encargada de llevar a cabo el Plan Director Binacional del Sistema de la Cuenca del Lago Titicaca-Río Desaguadero-Lago Poopó-Salar de Coipasa. Dicho acuerdo perfeccionado y el intercambio de Notas Diplomáticas se llevó a cabo durante la visita que realizara el Presidente de Bolivia, Lic. Jaime Paz Zamora, al Perú. De igual manera, fue creado el Instituto Cultural Peruano-Boliviano.

En las reuniones sostenidas por el ingeniero Jorge Camet, ex-Ministro de Industria, Comercio Interior, Turismo e Integración y actual Ministro de Economía y Finanzas con el Licenciado Guido Céspedes, Representante Personal del Presidente Paz Zamora, ambos países definieron las bases de futuros acuerdos en materia de administración del puerto de Ilo, la participación de Bolivia en la Zona Franca Industrial y la Zona Franca Turística de Playa, el mejoramiento del sistema vial para facilitar el transporte entre ambos países y la promoción de inversiones nacionales y de terceros países para llevar a cabo el desarrollo de estos proyectos. Todo esto fue materia de los intercambios de notas diplomáticas de diciembre de 1992 y constituyen Acuerdos Complementarios a los Convenios de Ilo.

En relación al Puerto de Ilo, el Gobierno peruano ha procedido a licitar su administración y servicios, con el fin de mejorar y ampliar la infraestructura y calidad de los mismos.

En lo que se refiere a la Zona Franca Industrial de Ilo, el Gobierno boliviano convocó el 14 de febrero del año pasado a las empresas bolivianas y extranjeras legalmente constituidas para que se encarguen de la administración de las 163.5 hectáreas concedidas

en la Zona Franca Industrial de Ilo y la Zona Franca Turística de Playa «Boliviamar», con una longitud de 5 kilómetros y un ancho de 400 metros.

De otro lado, debe relievase que el 29 de marzo de 1993 la Cancillería boliviana cursó una Nota aclarando ciertos puntos relativos a los Convenios de Ilo, que son los siguientes:

1. Los convenios no significan cesión de soberanía territorial.
2. La licitación pública internacional que viene realizando el Gobierno de ese país, se adecuará a la legislación peruana, por lo que la adjudicación a las empresas promotoras no podrá exceder de los 60 años.
3. El litoral de la zona franca turística, no comprende soberanía sobre el mar peruano.

Es preciso señalar que el Congreso nacional aprobó los Convenios de Ilo el pasado viernes 7 de mayo de 1993.

El 13 de abril de 1993, el Gobierno de Bolivia expresó su conformidad con los términos de la ubicación, perímetro y coordenadas geográficas presentadas por nuestro Gobierno.

Asimismo, los días 29 y 30 de julio del año pasado, el entonces Presidente Jaime Paz Zamora realizó una visita oficial a las ciudades de Lima e Ilo, donde se suscribieron el Acuerdo de Cooperación Amazónica y el Convenio sobre Promoción y Protección Recíproca de Inversiones. Asimismo, se verificó el canje de Notas sobre la creación de la Autoridad Binacional Autónoma de la Cuenca del Sistema Lago Titicaca-Río Desaguadero-Lago Poopó-Salar Coipasa; el establecimiento de un Comité Ad-hoc transitorio para la adopción y aprobación del Plan Director de la Cuenca en referencia y la constitución del Consejo Consultivo de Asesoramiento de dicho Comité.

En términos generales, el Convenio sobre Promoción y Protección Recíproca de Inversiones tiene como objetivo intensificar la cooperación económica para el beneficio mutuo de ambos países, a través del establecimiento de condiciones favorables para las inversiones efectuadas por los nacionales o sociedades de Bolivia en el territorio del Perú y viceversa.

Cabe destacar que con el nuevo Gobierno boliviano del Presidente Gonzalo Sánchez de Lozada, las relaciones han mantenido su positivo nivel, motivo por el cual el Presidente Alberto Fujimori viajó a la ceremonia de transferencia de mando que se realizó el 6 de agosto pasado.

Actualmente, una de nuestras prioridades es el mejoramiento y transitabilidad del corredor vial Desaguadero-Mazocruz-Torata-Moquegua-Ilo, como parte sustantiva de la ejecución de los acuerdos de Ilo. El corredor vial en referencia es el que servirá como nexo para el comercio de importación y exportación que realice Bolivia por el puerto de Ilo. La colaboración del Ejército Peruano, en especial del Cuerpo de Ingenieros, y la Región Mariátegui, que comprende los departamentos de Moquegua, Tacna y Puno, están permitiendo la construcción de esta vía de comunicación.

El 24 de enero de 1994 se suscribieron en Ilo-Moquegua los contratos de operacio-

nes de la zona franca industrial de Ilo (Zofri Ilo) y de la zona franca turística de la playa conocida como «Boliviamar», dentro del marco del III Mecanismo de Consulta Bilateral a nivel de Viceministros de Relaciones Exteriores del Perú y Bolivia. Dichos acuerdos se suscriben al conmemorarse el segundo aniversario de la firma de los denominados acuerdos de Ilo entre ambos países.

El Vice-Ministro de la Cancillería boliviana firmó dos acuerdos con consorcios peruano-bolivianos seleccionados por las Naciones Unidas, a fin de promover el desarrollo turístico e industrial en la zona franca de Ilo. El consorcio «Stella Maris» será el encargado de difundir a los posibles inversionistas las ventajas de la zona franca turística «Boliviamar» y el consorcio «Mariscal Andrés de Santa Cruz» tendrá a su cargo la promoción de la zona franca industrial «Zofri Ilo», habiéndose comprometido a invertir 13 millones de dólares en infraestructura y construcción del complejo.

El Perú por su parte suscribió un acuerdo con el consorcio ABN Amko Bank y la empresa peruana Prisma, a fin de promover la concesión internacional del puerto de Ilo a una empresa privada, esperándose concretarlo en setiembre de este año. Con la firma de estos acuerdos se prevé un impulso a las inversiones en esa región consolidándose en forma efectiva los Acuerdos de Ilo, generando un significativo incremento del comercio en beneficio de ambos países.

En conclusión, es necesario enfatizar que el Proyecto de Ilo requiere de inversiones a corto, mediano y largo plazo, en sectores tales como infraestructura vial, comercial, turística, portuaria, entre otros. Dentro de este esquema, es importante el concurso de empresarios bolivianos, peruanos y de otras nacionalidades, que tengan la visión y la audacia de invertir en proyectos y obras rentables y que están proyectadas con miras a los desafíos que nos deparará el próximo siglo. Se presenta de esta manera a los empresarios peruanos y bolivianos la oportunidad para que inviertan en un proyecto de integración que es geoeconómicamente visionario y que generará sin duda buena rentabilidad.

El momento excepcional caracterizado por un inédito grado de cooperación y entendimiento recíproco, que privilegia la relación de ambos países, es producto de una identificación clara de intereses compartidos.

Es indiscutible que los sólidos lazos existentes entre Bolivia y el Perú, materializados en los Convenios de Ilo, no se explicarían adecuadamente sin tener presente los vínculos personales de amistad que surgieron y se acrecentaron entre los Presidentes Alberto Fujimori y Jaime Paz Zamora, interpretando el sentimiento de hermandad de los pueblos peruano y boliviano que son, en definitiva, partes de una misma unidad.

Ilo se logró en base a la confianza mutua, la decisión y el esfuerzo de dos pueblos y dos gobiernos. Demostró a nuestros hermanos latinoamericanos y al mundo, que la voluntad política de avanzar y concretar proyectos de envergadura está por encima de cualquier dificultad. Confirmó que Bolivia y el Perú pueden aprovechar plenamente de sus potencialidades cuando obran coordinadamente y con audacia, pues las proyecciones internacionales de Ilo, en la actual estructura mundial, son muy prometedoras a tal punto que ha interesado a inversionistas de Asia, Europa y Norteamérica a traer capitales, dadas las garantías de estabilidad jurídica, tributaria, laboral y de libre disposición de divisas.

Coincidió la génesis del Proyecto de Ilo con el homenaje a nuestro héroe común, el Mariscal Andrés de Santa Cruz y Calahumana, el bicentenario de cuyo nacimiento se celebró con varias actividades durante 1992. El mejor homenaje al padre de la Confederación Perú-Boliviana será que en un futuro próximo los dos países se encuentren hermanados en una cabal integración, cuyo punto de partida sea el puerto de Ilo.

El presente trabajo se ha basado en un artículo del autor publicado en la Revista "Política Internacional" N° 31 de la Academia Diplomática del Perú (Lima, Enero-Marzo, 1993); así como en la Conferencia dictada en la Escuela de Altos Estudios Nacionales "Coronel Eduardo Avaroa", de las FF.AA. de Bolivia y publicada bajo el título "Potencialidades de Ilo en las Relaciones Boliviano-Peruanas" en la Revista de Ciencias Políticas "Theoría & Praxis" N° 3 por la Fundación para el Desarrollo Nacional (FUDENA), La Paz, Bolivia, 1992.

ANEXOS

«EL PUERTO DE ILO» SERVICIOS BASICOS

A) PUERTO-TERMINAL MARITIMO DE ILO

1. Capacidad de almacenaje: Almacén techado área 1500 m², altura 5M² y capacidad 9000 M³; zonas abiertas (carpeta asf.) área 33,000 M² y capacidad 75000 M²; y Zona abierta (piso armado) área 18000 M² y capacidad 44000 M².
2. Países y puertos de tráfico marítimo: Dinamarca (Copenhague), España (Huelva, Valencia, Barcelona), Francia (Le Havre, Dunkerque, Marsella), Formosa (Taiwan, Taipei, Kaoshiung, Keelung), Grecia (Piraeus), Holanda (Rotterdam, Amsterdam), Italia (Nápoles, Génova, La Spezia, Livorno, Salerno, Trieste), Inglaterra (Londres, Liverpool, Avonmouth), Polonia (Gdynia), Suecia (Helsingborg, Gothemburg, Copenhague), Turquía (Estambul), Estados Unidos (Charleston, Miami, New York, Savannah, Los Angeles, Baltimore, Philadelphia, Norfolk, New Haven, New London, New Port, San Francisco, Houston, New Orleans) y Yugoslavia (Bar/Triste, Rijeka, Gorizia).
3. Facilidades portuarias: 2 muelles, uno privado y uno nacional, administrados por la «Southern Perú Copper Corporation» y por «Enapu Perú», respectivamente. El muelle nacional permite acoderamiento de buques de hasta 30,000 toneladas y cuenta con las siguientes dimensiones: 302 mts. largo, 25 mts. ancho, 5 mts. elevación.
4. Facilidades de carga y descarga: equipo de manipulación de carga consistente en 2 grúas, 1 balanza, 11 elevadores, 7 vagonetas, 2 remolcadores, así como equipo de seguridad, extintores y ayudas de navegación. Además, cuenta con equipo flotante, remolcador (690 HP) y una lancha tramboya (290 HP). Para 1992, se ha proyectado la instalación de dos fajas transportadoras por mineral y granos, y una absorbente «Vigan».

B) MEDIOS Y VIAS DE COMUNICACION

1. Aeropuerto de Ilo: pista asfáltica de 2.500 km y pista de rodaje de 2.300 km.

2. Comunicaciones: a cargo de la ENTEL PERU S.A., la cual cuenta con una central PRX con capacidad actual de 2000 líneas, con transmisión internacional vía satélite y nacional microondas con discado directa nacional e internacional, y capacidad de ampliación en corto plazo de 1000 nuevas líneas. Servicios de télex, fax y transmisión de datos. Atiende 8 líneas radio FM y 2 vía AM través transmisión inalámbrica. Oficina Postal Nacional.
3. Sistema Vial: Vías principales (carreteras Panamericana Sur, acceso a Ilo, transoceánica Perú-Brasil y binacional Perú-Bolivia); Vías secundarias (carreteras costanera sur, a Coquina, Zofri Ilo-Cata Catas); 213 kms. de ferrovías que une Ilo con asiento minero Cuajone.

C) SERVICIOS FINANCIEROS

Cobertura dada por diferentes oficinas bancarias y cooperativas, las cuales facilitan la intermediación financiera, contando, algunas de ellas, con el sistema interconectado a nivel nacional.

D) SECTOR INDUSTRIAL-ILO

La base del desarrollo de Ilo se sustenta en la Industria Minero Metalúrgica y Pesquera (Southern Perú Copper Corporation, Minero Perú y Pesca Perú), existiendo además empresas medianas (Empresa Regional del Sur) y pequeñas industrias al interior de Ilo.

E) AGENCIAS DE ADUANAS-NAVIERAS

Se cuenta con servicios de transporte marítimo a través de las agencias navieras que complementariamente utilizan el servicio de seguridad de la carga por medio de las agencias de aduana, para importación y exportación.

F) CENTROS DE CAPACITACION

«Universidad Nacional Jorge Basadre» de Tacna (Facultad de Ingeniería Pesquera), «Universidad Particular de Tacna» (Ingeniería Electrónica, de Sistemas, Civil y Derecho) y centros de capacitación técnica.

PROYECTO ZONA FRANCA INDUSTRIAL ILO

A) UBICACION Y CARACTERISTICAS DEL TERRENO

Terreno ubicado en área denominada Pampa de Palo, a 8 kms. al sur de la ciudad de Ilo. Area total de 3'247,737.50 M2 (327.47 Has.). Perímetro total de 7,717.50 metros. Terreno poligonal, con pendiente ascendente regular promedio de 1 a 4%. Tipo de suelo; hasta 1 metro de profundidad estratos consolidados duros y macizos cementados por carbonatos y mezclas de caliche compacto con coquinas; y de 1 hasta 5 metros: estratos de arenas finas en estado variable de suelto o denso, con presencia de capas de conchuelas y restos marinos.

B) CLIMATOLOGIA DEL AREA

Temperatura media máxima anual de 23.4 y de 17.7 grados centígrados. Presión atmosférica promedio anual de 1013 ML. Humedad relativa promedio anual de 75%. Vientos de SE o NO, resultantes anual de 143 nudos. Precipitación escasa o nula. Visibilidad de 5 a 10 kms. durante el día. Asoleamiento promedio entre 3 y 5 horas/día/sol.

C) CARACTERISTICAS DEL PROYECTO SUBPROYECTO HABILITACION URBANA (1era. FASE).

1. Concepción urbanística: considera el aprovechamiento de la infraestructura vial existente (carretera costanera y vía a Coquina) en cuanto a accesibilidad.
2. Lotización: se ha tomado en cuenta el tipo de actividad industrial a desarrollarse y que de acuerdo al Reglamento Nacional de construcciones establece normas para el diseño respectivo.
3. Servicios Básicos: el área cuenta con la dotación otorgada por SEDAMOQUEGUA-ILO (agua), Electrosur (electricidad) y Entel Perú (comunicaciones) para el corto plazo.
4. Alquileres de servicios a usuarios de la Zona Franca Industrial de Ilo: Energía eléctrica (potencia contratada igual o mayor a 50 KM y suministro con alimentación de tensiones de 200 a 240 V; Agua; teléfono y alquiler de terrenos habilitados con servicios básicos.

TARIFAS PORTUARIAS DEL TERMINAL MARITIMO ILO PROMOCION DEL COMERCIO EXTERIOR VIA MARITIMA ENAPU PERU S.A.

Las tarifas por prestación de servicios en atención a las naves, movilización de contenedores, servicios a la carga, almacenamiento y otros servicios especializados, han experimentado una disminución considerable, la misma que ha hecho que tales tarifas sean francamente competitivas. Así por ejemplo:

CONCEPTO	PROMEDIO % REBAJA CON NUEVA TARIFA
Carga de/para Bolivia-Contenedores	
1. Descarga	-228.50%
2. Embarque	-4.59%
Servicio de almacenamiento	
1. Carga para Bolivia	-37.08%
2. Carga peligrosa para/y de Bolivia.....	-336.26%
Tarifas equipos, embarcaciones y otros a nivel nacional	
1. Equipos de manipuleo y tracción.....	-15.33%
2. Equipos de pesaje	-15.24%
3. Otros equipos	-14.09%
4. Embarcaciones	-13.51%
5. Materiales de trabajo	-52.82%
Por servicio de carga	
Carga tránsito de/para Bolivia	
Sólida, envasada, embalada, en piezas sueltas o a granel:	
Para importación	-4.91%
Para exportación	-4.80%
Por servicios a las naves T.M. Ilo	
1. Mantenimiento de profundidad en zona de operaciones	-41.20%
2. Atraque	-11.80%
3. Desatraque	-11.80%
4. Uso de muelle	-14.30%

RECURSOS POTENCIALES DE LA REGION

- A) PRODUCCION MINERA METALURGICA: cobre, plata, plomo, zinc, molibdeno, estaño.
- B) PRODUCCION HIDROBIOLOGICA: anchoveta, caballa, jurel, pejerrey, sardina.
- C) PRODUCTOS AGROINDUSTRIALES: frijol, maíz amiláceo, papa, cebada, trigo, naranjo, plátano, palta, vid, orégano, madera, leña, fibra de alpaca.
- D) TURISMO: Plaza Pozo de Lisas, Loberas de Punta de Coles, La Glorietta, El Malecón, Los Olivares.

REGIMEN DE PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS BOLIVIANAS EN LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO

DE LA EMPRESA PROMOTORA QUE PARTICIPARA EN LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL

1. Designada por el gobierno de Bolivia, en el marco de lo dispuesto por la legislación peruana (Decretos Legislativos 704, Ley de Zonas Francas, Tratamiento Especial Comercial y Zonas Especiales de Desarrollo, y 662, Ley de Promoción a las inversiones).
2. Debe estar mayoritariamente integrada por personas naturales y/o privadas bolivianas.
3. Puede adoptar cualquier forma societaria, incluso la de Empresa Multinacional Andina (EMA).
4. La Junta de Administración de la Zona Franca de Ilo le cederá, por un período de 50 años renovables, la administración de un área perfectamente delimitada que se le asignara dentro del perímetro de la Zona Franca.
5. Para iniciar operaciones debe estar inscrita en el registro pertinente en el Perú.

DEL AREA EN CONCESION

1. El área será concedida en uso. No conlleva transferencia de propiedad ni otorga soberanía.
2. La extensión podrá ser del orden de 163.50 hectáreas.
3. La Junta cederá el área de terreno necesaria para el desarrollo inicial de las actividades de administración y desarrollo de la Zona Franca Industrial.
4. Las atribuciones y facultades que asuma en virtud del contrato de cesión, serán ejercidas exclusivamente en el área mencionada.

DEL REGIMEN TRIBUTARIO, ADUANERO, LABORAL, CAMBIARIO Y DE COMERCIO EXTERIOR

El establecido en las normas legales vigentes y en especial en el Decreto Legislativo N° 704 y demás normas complementarias y conexas expedidas por el Gobierno peruano, las cuales establecen mecanismos de promoción a la inversión privada en las zonas francas industriales, permitiendo al inversionista estar exonerado de todo pago de derechos de aduana, de todo tributo nacional, regional o municipal y otros; pactar libremente las remuneraciones y condiciones laborales; llevar su contabilidad en moneda extranjera. etc.

DE LAS INVERSIONES

Gozarán de las garantías que otorga el Decreto Legislativo N° 662 de promoción y

protección a las inversiones extranjeras, la cual haya creado las condiciones necesarias para la inversión privada en los diferentes sectores productivos, con especial atención a la actividad exportadora.

DE LAS OPERACIONES DE IMPORTACION

En el área concedida a la empresa promotora, se permitirá, libre del pago de tributos, la importación de bienes y/o su reexpedición exclusivamente a Bolivia o a terceros países.

REGIMENES ESPECIALES

Se conceden, bajo regímenes especiales, amplias facilidades para la utilización del Puerto de Ilo, tanto para la canalización de operaciones de importación y exportación de mercaderías como para el apoyo al desarrollo de la Zona Franca Industrial de Ilo.

REGIMEN DE PARTICIPACION DE BOLIVIA EN LA ZONA FRANCA TURISTICA DE LA PLAYA DE ILO

DE LA PLAYA BOLIVIAMAR

Es una zona franca turística en el litoral Ilo, que abarca una franja de 5 kilómetros de longitud.

DE LA EMPRESA PROMOTORA

1. Su constitución es propiciada por el Gobierno de Bolivia.
2. Debe estar mayoritariamente integrada por personas naturales y/o personas jurídicas públicas y/o privadas bolivianas.
3. Puede adoptar cualquier forma societaria, incluso la de Empresa Multinacional Andina (EMA).
4. La Junta de Administración de la Zona Franca de Ilo le cederá, por un período de 99 años renovables, la administración de un área perfectamente delimitada que se le asignaría dentro del perímetro de la Zona Franca.
5. Para iniciar operaciones debe estar inscrita en el Registro pertinente en el Perú.

DEL AREA EN CONCESION

1. El área será concedida en uso. No conlleva transferencia de propiedad ni otorga soberanía.
2. Las atribuciones y facultades que asuma en virtud del contrato de cesión, serán ejercidas exclusivamente en el área mencionada.

DEL REGIMEN TRIBUTARIO, ADUANERO, LABORAL, CAMBIARIO Y DE COMERCIO EXTERIOR

El establecido en las normas legales vigentes y en especial en el Decreto Legislativo N° 704 y demás normas complementarias y conexas expedidas por el Gobierno peruano, las cuales establecen mecanismos de promoción a la inversión privada en las zonas francas industriales, permitiendo al inversionista estar exonerado de todo pago de derechos de aduana, de todo tributo nacional, regional o municipal y otros; pactar libremente las remuneraciones y condiciones laborales; llevar su contabilidad en moneda extranjera, etc.

DE LAS INVERSIONES

Gozarán de las garantías que otorga el Decreto Legislativo N°662 de promoción y protección a las inversiones extranjeras, la cual ha creado las condiciones necesarias para la inversión privada en los diferentes sectores productivos, con especial atención a la actividad exportadora.

REGIMEN DE TRANSITO DE PERSONAS ENTRE LOS TERRITORIOS DE PERU Y BOLIVIA

1. El único documento de viaje que autoriza a nacionales y extranjeros residentes en Bolivia o Perú a transitar y permanecer libremente en el territorio de uno y otro país, por 60 días prorrogables sólo a 30 días adicionales, es la TARJETA DE TRANSITO TURISMO y el documento de identidad nacional.
2. Expedida por la Dirección Nacional de Migración del Ministerio del Interior, Migración, Justicia y Defensa Social de Bolivia; por la Dirección de Migraciones y Naturalización del Ministerio del Interior del Perú.
3. La vigencia es de tres meses y válida para sólo un ingreso.
4. No autoriza a ejercer ninguna actividad, profesión y ocupación permanente que tenga carácter remunerativo o de lucro, ni fijar residencia en el país.
5. El tránsito se efectuará por los siguientes puntos:
 - a) Por el lado peruano: Desaguadero, Kasani, Winantaya, Tilalio, Puno y Puerto Juli, en la subregión Puno; Iñapare, Alerta y Puerto Pardo, en la subregión Madre de Dios; y Collpa, en la subregión Tacna.
 - b) Por el lado boliviano: Desaguadero, Kasani, Puerto Acosta y Puerto Guaqui, en el Departamento de La Paz; y Bolpedra y Puerto Heath, en el Departamento de Pando.
 - c) Por los respectivos puertos y aeropuertos habilitados a tal fin.
La contravención de esta disposición acarrearía al infractor la aplicación de la ley de extranjería del país receptor.
6. Para el tránsito de menores de edad deberán cumplirse previamente las disposiciones legales vigentes internas. La contravención de esta disposición acarrearía al infractor la aplicación de la ley de extranjería del país receptor.
7. Para el transporte de equipaje, se aplicarán las disposiciones legales vigentes internas.
8. Las autoridades competentes se reservan el derecho de denegar el ingreso, así como de devolver a su país de origen aquellas personas que no cumplan con los requisitos de ley o que se hallen impedidos de salir del territorio nacional.