

NUEVOS RETOS Y PERSPECTIVAS DEL PUERTO DE MATARANI
EN EL CONTEXTO REGIONAL EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACIÓN

*Elder Junior Fernández Ibarra*¹

RESUMEN

Las permanentes y cada vez más rápidas innovaciones científicas, tecnológicas y de telecomunicaciones, en los países industrializados, influyen irreversiblemente en el cambio de los patrones productivos en países subdesarrollados, de tal modo que obliga a estos, a poder insertarse e incluirse dentro de este nuevo orden mundial que trae consigo la globalización. Estos cambios son dramáticos en países como el nuestro cuya estructura productiva es aún tradicional. La transformación de estas estructuras viene acompañada del incremento de las desigualdades sociales y consiguientemente territoriales que se expresan en jerarquías territoriales. No obstante, esto dependerá de la capacidad de adaptabilidad que tenga cada grupo social al nuevo contexto económico.

El Perú no es ajeno a este tipo de sistema portuario, generando consigo una serie de dinámicas en el rol de las ciudades donde se encuentran estos puertos, consolidándolo como espacios logísticos a nivel global, donde la intervención de las empresas públicas y privadas, así como el rol del Estado como agente subsidiario local y regional, donde se determinaran las condiciones de consolidación y desarrollo de los Puertos en el país. El puerto de Matarani juega un rol importante y determinante en el departamento de Arequipa y en la Macrorregión Sur del Perú, donde se convierte como el principal centro logístico, desplazando a otros puertos importantes no solo dentro del país sino de países vecinos.

Estas dinámicas producto del sistema de redes, en los patrones de configuración espacial y producción de estos espacios tradicionales, y los cambios que se pueden producir al insertarse a una etapa mucho más sofisticada que en la actualidad es fuente del desarrollo económico establecido como la mejora en la calidad de vida de la población, son los elementos para esta presente investigación.

Palabras clave: desigualdad social, puerto, configuración espacial.

¹ Bachiller en Geografía, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Tesis de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos

New perspectives and challenges of puerto Matarani within the regional context and the globalization

ABSTRACT

The permanent and each time fastest scientific innovations, as well as technological and telecommunications in the industrialized countries, irreversible influence the productive patterns of the underdeveloped countries. This pushes them to insert themselves and to include within this new world order that brings the globalization. These changes are dramatic in countries like ours, whose productive structure is still traditional. The transformation of these structures comes together with the increment of social inequalities and therefore territorial expressed in hierarchies. However, this will depend on the adaptability capacity of each social group to the new economic context.

Peru is not foreign to this type of harbor system that generates a series of dynamics in the role of harbor cities, enhancing them as spatial logistics at global level, where the public and private enterprises' intervention, as well as the role of the State as local and regional subsidiary agent.

These dynamics that result from the network system, the spatial configuration patterns and production of these traditional spaces, and the changes that may occur when insert themselves to a more sophisticated stage than the actual one, is focus of economic development understood as the bettering of the peoples quality of life, are the elements for this research.

Keywords: social inequality, harbor, spatial configuration.

INTRODUCCIÓN

El transporte y las comunicaciones han sido tradicionalmente aceptados como uno de los factores que influyen de forma más directa sobre la organización del territorio, donde desde la primeras teorizaciones relativas a la localización de las actividades económicas o al desarrollo regional se destacó esa influencia, relacionada con la densidad y calidad de las infraestructuras disponibles y el tiempo/coste de desplazamiento (Méndez, 1997).

Las cuestiones claves para el transporte marítimo son la velocidad y concentrarse en número de puertos clasificados como «mega ejes» o «puertos madres». La liberalización del comercio internacional y del tráfico marítimo y la creciente competencia entre las compañías de transporte marítimo tienen un gran impacto sobre los puertos y sobre su organización y papel regional.

Los puertos se han convertido hoy en día en verdaderos ejes de actividad. Se enfrentan a las demandas de las compañías navieras, las cuales compiten por el negocio de los expedidores de carga en la medida que procuran un transporte puerta a puerta que es más rápido, más seguro y al más bajo precio. Los propios expedidores de carga compiten entre ellos.

Los puertos deben también reconocer su poder económico, y el impacto social y económico que generan en el área portuaria inmediata y en el *hinterland*. En un clima

de competencia creciente, «la batalla entre los expedidores y los puertos también se lucha en tierra firme. Es en tierra firme donde pueden realizarse las mayores ganancias de productividad. Actualmente, las conferencias marítimas intentan extender su papel a tierra firme». Los recursos con asiento en tierra firme son un elemento clave en la posición competitiva de los puertos.

La captación de nuevos mercados y la ampliación de los intercambios comerciales a nuevos países ha sido una tarea en la que los economistas marítimos han centrado su interés, al objeto de conocer las estructuras del negocio y las opciones de la expansión de las empresas marítimas. La globalización económica ha facilitado el desarrollo portuario al incrementarse el número de países que se suman al comercio internacional; de los incrementos de los flujos comerciales, de la disminución de barreras aduaneras y restricciones técnicas a los intercambios, del desarrollo de la tecnología, etc., haciendo posible que los servicios logísticos y de distribución de las operaciones portuarias se desarrollen de manera muy notable (González Laxe, 2005).

En el Perú, en muchos casos, la localización de inversiones internas, producto del flujo de capitales, se da en cualquier área interna (de la costa, sierra o selva) sin planificación o priorización de áreas, producto de decisiones solo «sectoriales» en territorios regionales o locales, superponiéndose en un mismo territorio diferentes actividades y generando conflictos. En síntesis, es necesario reorientar la localización de la inversión en el país, por lo que es necesario generar políticas de uso de los territorios y áreas prioritarias para determinadas actividades, teniendo en consideración que algunos de los recursos que demandan los inversionistas son recursos no renovables cuya explotación debe favorecer a los territorios donde se encuentran, generando responsabilidad social, mayor productividad, valor agregado, cadenas productivas y, sobre todo, contribuir al desarrollo de la sociedad regional o local donde se ubican, incorporándolos en la economía nacional e internacional. Algunas regiones están actuando, aunque con limitaciones, a través de las juntas de coordinación interregional; pero sus funciones, al presente, son solo de coordinación y formulación de proyectos conjuntos, y se requiere desarrollar principalmente convergencias y actuar en territorios más amplios (Galarza, 2011).

1. DEFINICIONES IMPORTANTES

Puerto. Es frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura, pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso. Las características y funciones de los puertos evolucionan en la medida en que las formaciones económicas sociales y las regulaciones interiores de los territorios se modifican.

Concesión. Es el otorgamiento que hace el Estado del derecho de explotación de un bien o servicio público por un tiempo determinado a un operador privado. La expansión del modelo neoliberal emplea esta figura económica por su carácter intermedio entre la opción oficial y la privada, para la administración de los bienes del dominio público, como son los de la infraestructura del transporte marítimo, fluvial, terrestre o aéreo.

Redes. Son un conjunto de lugares geográficos interconectados en un sistema por un cierto número de vínculos. Toda red supone la existencia de puntos en el espacio, repartidos de forma discontinua y de líneas que la vinculan, lo que justifica una evolución interdependiente de todos ellos, por contraste con las áreas intersticiales que quedan al margen (Kansky, 1956).

Infraestructura. Es la base material de la sociedad que determina la estructura social y el desarrollo y cambio social. Incluye las fuerzas productivas y las relaciones de producción. Es el factor fundamental del proceso histórico y determina el desarrollo y cambio social; dicho de otro modo, cuando cambia la infraestructura, cambia el conjunto de la sociedad (las relaciones sociales, el poder, las instituciones y el resto de elementos de la superestructura).

Globalización. Es el proceso económico, tecnológico, social y cultural a gran escala, que consiste en la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo unificando sus mercados, sociedades y culturas, a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global (Méndez, 1997).

Desarrollo regional. La visión más globalizadora que se va imponiendo añade al desarrollo económico temas como la mejora de la calidad de vida y de la calidad medioambiental, temas que también se podrían incluir entre los factores del desarrollo económico, pues pueden contribuir a incrementar la atracción del capital foráneo y de empresas de tecnología avanzada. Dentro del epígrafe del desarrollo regional se incluyen diversos objetivos, todos ellos interrelacionados, y entre los que el desarrollo económico tiene una posición preeminente (Boisier, 2001).

Sistema regional. Es el conjunto de organizaciones institucionales y empresariales que, dentro de un determinado ámbito geográfico, interactúan entre sí con la finalidad de asignar recursos a la realización de actividades orientadas a la generación y difusión de conocimientos sobre los que se apoyan las innovaciones —principalmente tecnológicas— que están en la base del desarrollo económico.

Movilidad. El concepto de movilidad supera el puramente técnico de desplazamiento, ya que incluye las causalidades y las consecuencias ligadas al propio desplazamiento. Dicho de otra manera, el acto del desplazamiento no se separa artificialmente del resto del comportamiento sino que se enlaza con las demás actividades determinadas por las motivaciones del individuo. Se considera, por tanto, que la razón última del desplazamiento es la decisión (Reichmann, 1983).

Ventajas competitivas. La actuación de las empresas, guiada por la búsqueda del beneficio, nunca se produce de forma aislada, sino en confluencia con otras que operan en los mismos mercados y tienen objetivos similares, lo que impone ciertas limitaciones y condicionamientos a su capacidad de decisión. Se establece así una competencia entre empresas y territorios, que trae consigo el establecimiento de relaciones jerárquicas y que tiende a ampliar su escala con el paso del tiempo hasta alcanzar hoy en muchos casos un ámbito mundial. La búsqueda de ventajas competitivas, entendidas como el «dominio y control por parte de una empresa de una característica, habilidad, recurso o conocimiento que incrementa su eficacia y le permite distanciarse de la competencia, se convierte en clase explicativa fundamental de la activación empresarial, incluidos sus comportamientos espaciales (Méndez, 1997).

Contexto regional. El término geográfico de región, conceptualmente abierto y de dimensiones variables, se adapta bien a la descripción de las complejas relaciones que existen entre la configuración natural de un territorio y los sustratos culturales que hacen referencia al mismo, forjadas en etapas históricas en las que sus pobladores dependían más estrechamente de las características físicas de sus espacios de vida (Zoido Naranjo, 2006). La orientación de los estudios e iniciativas referentes en esta escala está destinada a atender las necesidades de muchos ejemplos de actividad planificadora o reguladora. Se trata de procedimientos de estudio paisajístico aplicados a un ámbito extenso; su evaluación se haría con la mira puesta en un instrumento de rango autonómico (plan regional) o estatal. En el contexto actual de configuración de redes extensas que articulan regiones selectas del planeta, los puertos, como espacios de frontera, de vínculo entre lo interno y lo externo, entre lo local y lo global, adquieren un papel relevante en la reestructuración territorial en curso. Por esta razón, en este artículo se pretende hacer una reflexión sobre las connotaciones territoriales y espacio-temporales de la integración de los puertos en la fase actual de desarrollo de la economía-mundo capitalista (Wallerstein, 1990). Esta se caracteriza, entre otras cosas, por procesos de apertura comercial generalizados, desregulación y privatización de las actividades económicas y una posición más débil del sistema interestatal (Wallerstein, 1996) frente a la formación de redes de producción-distribución globales, comandadas principalmente por grandes consorcios transnacionales y articuladas en un «espacio de flujos» (Castells, 1996), cuyo ámbito de acción se sobrepone y rebasa constantemente las fronteras nacionales y las actuaciones estatales.

En esta investigación se utilizó una metodología descriptiva-explicativa. El trabajo es de tipo exploratorio porque se hace un análisis situacional partiendo de un hecho histórico; se encaja en un tipo de investigación regional que contrasta con la revisión bibliográfica, y también es de revisión porque tiene entre uno de sus fundamentos la búsqueda y revisión bibliográfica.

2. LA REGIÓN AREQUIPA EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACIÓN

La región Arequipa se muestra al país y al mundo cargada de una larga tradición histórica y de liderazgo reconocido. Su capital, es la segunda ciudad en importancia del Perú; gracias a su estratégica localización, a sus recursos y el empeño de su gente por desarrollar, se ha configurado como un importante centro comercial y de servicios a nivel del sur del país.

Los inicios de este nuevo milenio revelan dos procesos dominantes en los que está inserto el nuevo escenario regional de Arequipa. Por un lado, una creciente apertura externa del país que hace que el territorio regional esté cada vez más expuesta al mundo globalizado. Si bien este proceso constituye una oportunidad para la región, especialmente con relación al aumento de las posibilidades de intercambio comercial y a las innovaciones que puede traer dicha integración con la entrada de nuevos capitales y tecnologías, también hay que tener en cuenta que la globalización trae consigo efectos nocivos cuando las regiones no están en capacidad de integrarse a la economía internacional. Por otro lado, la región está recibiendo una dosis cada vez mayor de autonomía regional, en el marco del proceso descentralizador que ha iniciado el país, mediante la transferencia de poder político y administrativo. Esta nueva situación le permitirá gestionar mejor las políticas sociales, de fomento económico-productivo, de provisión de infraestructuras, de competitividad regional, etc., temas claves en un ambiente regional como el de Arequipa, donde las oportunidades laborales son escasas y sus servicios sociales carecen de una calidad adecuada. En fin, esta es una ocasión para mejorar lo público desde la región e impulsar el desarrollo desde nuestro propio territorio (Plan de Desarrollo Regional Concertado de Arequipa, 2003).

3. SITUACIÓN REGIONAL DE LA PROVINCIA ISLAY

La provincia de Islay se encuentra en la parte sureste del departamento de Arequipa, muy cerca del puerto de Ilo, y limita con el departamento de Moquegua. La provincia de Islay se muestra al país como una provincia cargada de una tradición histórica por la actividad turística y agrícola, consolidándose a lo largo de la historia como uno de los principales destinos turísticos de Arequipa, gracias a su localización cercana y excelente conexión con la capital, Arequipa —es el área costera más cercana—, sus recursos paisajísticos y el empeño de su población para desarrollarse.

En la actualidad, Islay es uno de los centros turísticos tradicionales que en temporadas de verano viene ser visitados de forma muy concurrida por sus excelentes playas en Mollendo y Matarani, el Santuario Nacional Lagunas de Mejía y el valle del río Tambo. La provincia de Islay presenta una apertura externa para el departamento de Arequipa y en los últimos diez años ha crecido significativamente. Destaca el puerto

de Matarani (ver Figura 1), que se ha venido consolidando como el más importante de la macrorregión sur del Perú, que a la par con el puerto de Ilo es un puerto estratégico para países vecinos del Perú que requieren exportar sus productos y también es un ente conector con los principales países del mundo.



Figura 1. Vista aérea del puerto de Matarani. Fuente: www.faposa.com.pe

4. Situación del distrito Islay

El distrito Islay es el cuarto distrito en desarrollo e infraestructura de la provincia de Islay, sin embargo, la cercanía con la ciudad principal, Mollendo, hace que la carencia de infraestructura del distrito no se vea mermada o carente de tal. Es considerado como un distrito «de paso», es decir, los inversionistas y empresarios quienes realizan exportaciones o importaciones no son pobladores permanentes en el distrito; para ello, Islay cuenta con una especialización en servicios y comercio. El distrito de Islay es el único que no tiene tierra fértil cultivable dentro de la provincia del mismo nombre. También, es el único distrito que no tiene valle, por restricciones naturales; pero cuenta con el puerto de Matarani, nudo articulador del flujo de entradas y salidas de mercancías en el sur de Arequipa (ver Imagen 2).

Uno de los propósitos de la presente investigación es llamar la atención sobre la necesidad de un crecimiento del puerto como centro logístico y estratégico, no solo a escala local o regional, sino que pueda ser visto como un punto clave donde la población que vive en alrededores del puerto pueda ser insertada mediante alguna actividad que produzca ingresos económicos, genere desarrollo y, por lo tanto, una mejora en su calidad de vida.



Figura 2. Imagen satelital del puerto de Matarani. Fuente: Google Earth, 2013.

5. LOS PUERTOS COMO ESPACIOS POCO RELEVANTES: PUERTO DE MATARANI

En 1938 el Supremo Gobierno celebra un contrato con la Frederick Snare Corporation, para la construcción del nuevo puerto, para atraque directo de naves. Luego de tres años y tres meses la obra concluye el 5 de junio de 1941, con una inversión de 15 millones 721 mil soles. El puerto de Matarani desde 1938 hasta la fecha de su inauguración, estuvo bajo el control de la Marina de Guerra del Perú. En 1947 se hace cargo del terminal marítimo la repartición portuaria, dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio que lo pone operativo solo con granos y cemento (Fuente, Tisur Perú).

El 6 de enero de 1956 se inaugura el tramo férreo Matarani-La Joya, fecha en que se inicia el trabajo activo y efectivo del puerto. El mismo año se pone en funcionamiento la torre neumática para granos. En 1970 asume la administración del puerto la Empresa Nacional de Puertos (Enapu) y ese mismo año se pone en funcionamiento la faja transportadora de minerales.

A lo largo de los años, el puerto de Matarani fue cobrando mayor importancia para el comercio exterior; así, en 1963 la mayor carga se movía exclusivamente por este puerto, en especial la procedente de Bolivia.

Los puertos fueron espacios poco relevantes durante el periodo en que primó el modelo de desarrollo «hacia adentro» basado en la sustitución de importaciones. De allí el desinterés por su estudio dentro de los distintos campos de las ciencias sociales,

inclusive en áreas muy cercanas con esta temática, como el análisis regional y la geografía económica. Sin embargo, a raíz de la reciente reestructuración del sistema mundial capitalista, estos espacios litorales han adquirido mayor relevancia al constituirse en nodos principales de articulación de redes productivas crecientemente globalizadas. Los puertos se han caracterizado por ser lugares clave de intercambio de mercancías y, a la vez, lugares de vínculo entre culturas y personas. El puerto es frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura; pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso. Sin embargo, es difícil encontrar una caracterización perenne de los puertos y de su relación con el territorio. Las características y funciones de los puertos evolucionan en la medida en que las formaciones económico-sociales y las regulaciones interiores de los países se modifican. En el contexto actual de configuración de redes extensas que articulan regiones selectas del planeta, los puertos, como espacios de frontera, de vínculo entre lo interno y lo externo, entre lo local y lo global, adquieren un papel relevante en la reestructuración territorial en curso (Martner Peyrelongue, 1999).

5.1. Concesiones en la década de 1990: Tisur Perú

El Perú, a comienzos de los años noventa, inicia cambios respecto a la estructura neoliberal de la economía, donde el Estado tiene una participación mínima en el mercado. Este suceso provocó el impulso de las relaciones económicas internacionales y de comercio exterior, se incentivó la inversión privada, con privatización y un conjunto de exoneraciones tributarias a la inversión. Los cambios estructurales muestran que con la dinamización de sus economías primario-exportadoras (principalmente la minería), las regiones peruanas están más conectadas hoy a los mercados internacionales de materias primas que al mercado limeño (ver Tabla 1).

Tabla 1. Relación de países exportadores socios de Tisur Perú

PAÍSES	VALOR FOB (US\$)
Japón	509 891 424
China	467 480 862
Estados Unidos	382 470 862
España	218 435 025
Canadá	189 012 971
Corea del Sur	115 244 067
Suiza	113 560 255
Alemania	112 089 332
Bolivia	71 282 852
Suecia	43 532 349

Fuente: Tisur Perú en Ceticos Matarani, 2010.

El 18 de agosto de 1999 el terminal portuario de Matarani es entregado en concesión a Terminal Internacional del Sur S.A. - Tisur, empresa privada que con una elevada inversión amplía y moderniza sus instalaciones, logrando recuperar gran parte de la carga tradicional de Matarani.

Análisis del medio físico ambiental

Geología – geomorfología. La provincia de Islay se encuentra situada en la franja costera del departamento de Arequipa, conformada por extensas pampas costaneras, que facilitan una excelente articulación con las principales ciudades que conforman la macroregión sur del Perú y con la capital Lima, mediante la carretera Panamericana Sur.

Clima. El clima en esta zona costera según Köppen es de desierto, con una temperatura media de 18 °C; es decir, su característica principal es de desierto extremo con ausencia de lluvias.

5.2. Localización estratégica

El Perú presenta una ubicación geográfica central a nivel sudamericano, en el océano Pacífico, lo que le da una ventaja importante para el desarrollo de sus puertos y facilita el acceso a mercados como el Asia Pacífico y, sobre todo, con los países del Foro Económico Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés) y sus veintiún economías, los EE.UU., la Comunidad Andina de Naciones, entre otros.

El puerto de Matarani es el principal de la ciudad de Arequipa, una de las principales metrópolis nacionales. Está ubicado en el distrito y provincia de Islay. Su área de influencia es la región circundante de Arequipa, pero también incluye a los departamentos de Moquegua, Puno y Cusco y, cuando se culmine el eje IIRSA-Sur, se articulará también con Madre de Dios y con Brasil (Galarza, 2011) (ver Figura 3).

El puerto tiene una conexión ferroviaria con la ciudad de Arequipa y a través de ella se interconecta con Juliaca, Puno y Cusco. La carga de este puerto ha venido incrementándose principalmente por la carga boliviana, que consiste mayoritariamente en la exportación de soya y la importación de trigo y maíz. Además de esta carga, se recibe como importación: granos, fertilizantes, ácido sulfúrico y vehículos. Se exportan concentrados de minerales a granel (cobre, plomo y plata), cátodos de cobre, harina de pescado, cemento y mercancía en general que va en contenedores.

Antes de la construcción, conclusión y operación del puerto en 1947, se difería las operaciones barcaza-a-barco a Mollendo, a 15 km de Matarani. Actualmente, el puerto es una instalación de usos múltiples, tiene servicios que atienden la carga seca a granel y carga fraccionada. La carga fraccionada es manipulada con montacargas y grúas móviles; la carga líquida a granel es transportada a través de una tubería y la carga seca a granel es manipulada con una banda transportadora.

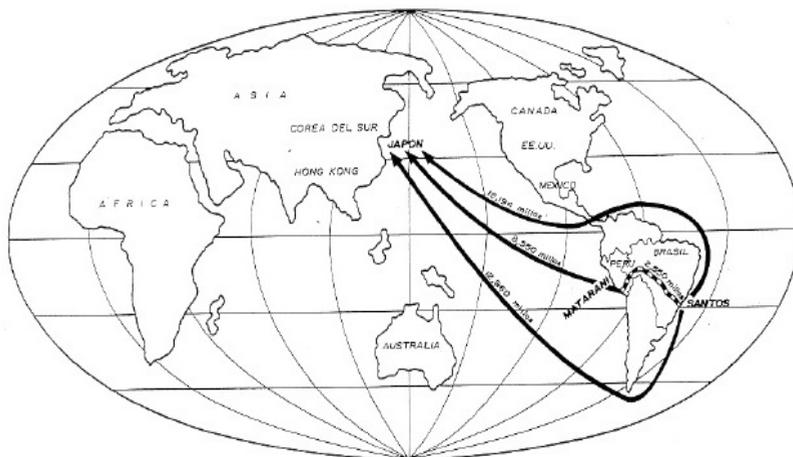


Figura 3. Carretera Transoceánica del Pacífico al Atlántico. Fuente: *Plan Estratégico de Desarrollo Regional Concertado, 2003-2011.*

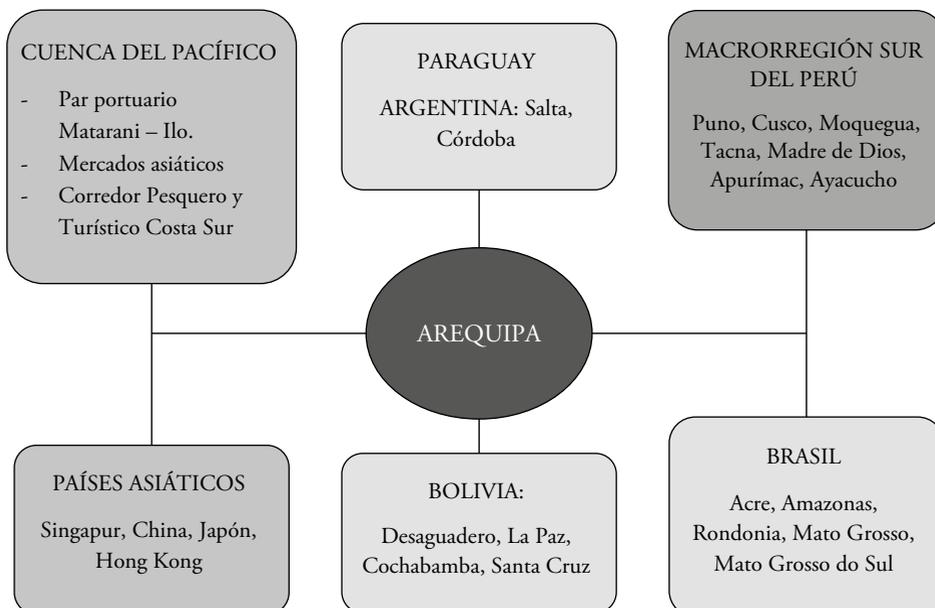


Figura 4. Arequipa en el contexto nacional e internacional. Fuente: *Plan Estratégico de Desarrollo Regional Concertado, 2003-2011.*

5.3. División espacial del trabajo

La nueva división mundial del trabajo acentúa los cambios de las sociedades de información-conocimiento. Con el nuevo paradigma tecnoproductivo, se intensifica el nuevo rol sudamericano y se precisan sus desafíos portuarios. Se han modificado globalmente las relaciones entre el fabricante y el usuario, por lo que los sistemas de producción y transporte tienen que adecuarse al «justo al tiempo», se afianza la intermodalidad; se reordena las jerarquías naviero-portuarias con nuevos buques; y un inmenso sistema telemático activa y supervisa todo el proceso de comercio y sus diversas modalidades de vinculaciones.

Los puertos dejan de ser solo zonas de embarque y desembarque, y se transforman en nexos territoriales de valor agregado logístico y plataformas de desarrollo descentralizado. Al mismo tiempo que acentúan su condición de públicos, a los cuales los usuarios tienen derecho a contar con acceso universal y sin monopolios, requieren elevar su productividad y valor agregado logístico incorporando las tecnologías más avanzadas y modernos sistemas de gestión competitiva (Dammert, 2003).

5.4. Ventajas competitivas

Los puertos del sur, Ilo y Matarani, han crecido con la exportación de minerales y las cargas de producción y comercio del área megarregional continental. En las nuevas condiciones actuales, sus posibilidades de desarrollo están más que nunca articuladas a las potencialidades no solo del sur peruano sino de la amplia megarregión continental. No tienen todavía un rol definido y dependerá mucho de las decisiones que se adopten para que consigan el que mejor conviene a los intereses del país. Deben ser ejes de articulación de la megarregión continental, para la carga boliviana, en la economía complementaria con Brasil y pugnar por el gran mercado de importación (Dammert, 2003).

Sus potencialidades están ligadas a los siguientes aspectos:

- Como puertos interoceánicos en la economía complementaria con Brasil y el tema de la ruta de la soya al Asia.
- En el comercio de actividades pesqueras, agropecuarias, turísticas, mineras, sobre la base de las potencialidades endógenas regionales y macrorregionales para exportar.
- En la integración de la minería a la macrorregión.
- En la integración energética.
- En la salida del gas de Bolivia al mercado mundial.
- En el gran comercio megarregional.

6. NUEVOS RETOS Y PERSPECTIVAS DEL PUERTO DE MATARANI

Las inversiones del Estado en Matarani prepararon este puerto en el par portuario del sur como un puerto ganadero. Para ello efectuaron una inversión en equipamiento y modernización del puerto, por más de varias decenas de millones de dólares. Su entrega en concesión representó el aprovechamiento privado de este esfuerzo público, bajo la modalidad de un sistema monooperador de integración vertical.

La población del distrito Islay debe mejorar sus servicios para retener a los visitantes y así obtener ingresos económicos extras, pues hoy la población que acude al puerto prefiere instalarse en la ciudad de Mollendo o en Arequipa Metropolitana. Ambas ciudades están relativamente cerca al puerto, y esto deja a Islay solo como un lugar de paso. No olvidemos que con la globalización y el cambio de actividades que esto trae consigo, Islay no debe aislarse sino insertarse en este modelo; para ello la labor de la concesionaria, las autoridades municipales y los actores sociales locales debe identificar mecanismos bajo concertación con fines de desarrollo de la población y el distrito.

CONCLUSIONES

- El puerto de Matarani por ser centro logístico de la cuenca del Pacífico en América del Sur ha cambiado y ha revalorizado por la repercusión que genera por encontrarse localizado dentro del departamento de Arequipa, donde la ciudad de Arequipa constituye el centro de la macrorregión sur del Perú.
- Las ventajas comparativas que tiene el puerto de Matarani frente a los puertos de Arica e Iquique, permite que países como Brasil y Bolivia realicen sus exportaciones al resto de la cuenca del Pacífico como Estados Unidos y los tigres asiáticos. Esto también se debe por las grandes infraestructuras que se vienen construyendo con la finalidad de generar una integración transversal a nivel continental como la carretera Interoceánica y la carretera Panamericana que permite la conexión con la capital, Lima, y Chile.
- La minería, como principal actividad del Perú y generadora de recursos económicos, ha venido obteniendo enormes cambios con la globalización, y esto no es ajeno con el puerto de Matarani, pues algunas de las principales minas de la macrorregión sur del país como Cerro Verde en Arequipa y Tintaya en Cusco realizan sus exportaciones por este puerto, trayendo consigo ingresos para la región.
- La región Arequipa sigue manteniendo su primacía como centro de la macrorregión sur pero con un papel distinto al que tuvo en la colonia, a inicios de la república o el siglo xx, ahora en el proceso de globalización su papel cambió pero sin quitarle la debida importancia que le ha permitido consolidarse como centro cultural, social, político, ambiental y educacional. La región Arequipa es la puerta de la macrorregión

sur al mundo, ya sea por vía terrestre, aérea o marítima. Indiscutiblemente es el centro donde la producción macrorregional obtiene un valor agregado antes de la comercialización.

- El Estado, como agente subsidiario, debe mantener un carácter mucho más regulador desde su función legislativa, permitiendo que se pueda afianzar las dinámicas y procesos producto de los constantes cambios en la realidad del puerto de Matarani. La legislación se debe cumplir y respetar, a pesar que no se controla, la población debe ser la mayor beneficiada de esta actividad.

Agradecimientos

Agradezco en primer lugar a los geógrafos Luis Guillén Pastus y Miguel Alva, ambos docentes e investigadores de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, de quienes me encuentro muy agradecido por la dedicación y el apoyo incondicional en cada proyecto iniciado; a la doctora Alicia Huamantínco por la formación académica y motivación en la investigación geográfica. Agradezco también al bachiller Vladimir Cuisano por colaborar con el trabajo de campo realizado en la ciudad de Arequipa; también es oportuno y grato mencionar a la estudiante Edith Medina por el apoyo realizado en las diversas investigaciones presentadas en distintas ponencias y a la bachiller Catherine Moreno por su apoyo en esta investigación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Boisier, Sergio (2001). *La odisea del desarrollo territorial en América Latina. La búsqueda del desarrollo territorial y la descentralización*. Santiago de Chile: Ilpes.
- Castells, Manuel (1996). *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell.
- Céticos Matarani (2010). Plan estratégico institucional 2010-2022. Arequipa.
- Dammert, Manuel (2003). La descentralización en el Perú a inicios del siglo XXI: de la reforma institucional al desarrollo territorial. Santiago de Chile: Cepal.
- Galarza, Luisa (2011). *Visión del futuro del desarrollo territorial*. Lima: Ceplan.
- Gobierno Regional de Arequipa (2003). *Plan Estratégico de Desarrollo Regional Concertado 2003-2011*. Arequipa: Mesa de Concertación, Friedrich Ebert Stiftung.
- González Laxe, Fernando (2005). Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. *Revista de Economía Mundial*, 12, 123-148.
- Kansky, K.J. (1956). *Structure of transportation networks*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Martner Peyrelongue, Carlos (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *Revista Eure*, XXV (75). Santiago de Chile.

Méndez, Ricardo (1997). *Geografía económica – La lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona: Ariel.

Plan de Desarrollo Regional Concertado de Arequipa, 2003-2011

Reichman, Sh. (1983). *Les transports: servitude o liberte*. París: Presses Universitaires de France.

Wallerstein, Immanuel (1990). El análisis de los sistemas mundiales. En Anthony Giddens y Jonathan H. Turner (eds.), *La teoría social hoy* (pp. 398-417). Madrid: Alianza Editorial.

Wallerstein, Immanuel (1996). *Después del liberalismo*. México: Siglo XXI.

Zoido Naranjo, F. (2006). Principales retos de adaptación de la Convención Europea del Paisaje a las políticas de ordenación del territorio en Europa. En R. Mata y A. Tarroja, *El paisaje y la gestión del territorio* (vol. 1, pp. 359-374). Barcelona: Diputación de Barcelona