

## CONTRABANDO: IMPORTANCIA EN LA REGIÓN TRINACIONAL FRENTE A LA ESTRUCTURA ESPACIAL

*Cindy Cecilia Chavarría Castillo\**, *Carlos Alfredo Casquero Jar\** y *Dionel Martínez Castillo\**

### RESUMEN

La investigación se centra en las interacciones espaciales del contrabando que surgen frente a una estructura espacial, organización y vínculos de complementariedad preexistentes, que identificamos mediante un análisis diacrónico, estableciendo como nuestro campo de estudio el área geográfica que denominamos macrorregión trinacional: el sur del Perú, el norte de Chile y el noroeste de Bolivia. Esta actividad genera dinámicas espaciales y flujos que se desarrollan en el contexto de la globalización y aprovechan las ventajas comparativas existentes, es decir, la condición de ser países fronterizos, la localización estratégica con respecto a América del Sur y el resto del mundo, las vías de comunicación, la débil presencia del Estado en estas regiones y la diferenciación de precios entre los productos lícitos y los de contrabando. Estas dinámicas y flujos se espacializan bajo diversas estrategias que adopta el contrabando para el traslado, almacenamiento y distribución de los productos.

*Palabras clave:* interacciones espaciales, contrabando, estructura espacial, análisis diacrónico, ventajas comparativas, flujos.

### **Smuggling: its importance in the trinational region in front of the spatial structure**

#### ABSTRACT

The research focuses on the contraband's spatial interactions that arise frontto spatial structure, organization and pre existing complementary links, we identified through a diachronic analysis, establishing our field of study as the geographic area we call Trinational Macro Region: southern Peru, northern Chile and western Bolivia. This activity generates spatial dynamics and flows that are developed in the context of globalization and these exploit existing comparative advantages, i.e. the status of being neighbouring countries, the strategic location with respect to South America and the rest of the world, the communication channels, the absence of the state in these regions and price differentiation between licit products and contraband ones. These dynamic and flows, these are spatialize under various strategies adopted to transport contraband, storage and distribution of products.

*Keywords:* spatial interactions, smuggling, spatial structure, diachronic analysis, comparative advantages, flows.

---

\* Estudiantes de la Escuela Académico Profesional de Geografía de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos e integrantes del Grupo de Investigación Vanguardia Geográfica (VANGEO).

## INTRODUCCIÓN

La delimitación temática de nuestra investigación se ha centrado en el problema del contrabando y las interacciones espaciales frente a la estructura u organización espacial, tomando con especial interés los vínculos de complementariedad e interdependencia existentes en el espacio geográfico de influencia del contrabando.

La delimitación espacial comprende las áreas fronterizas de la I región de Arica y Parinacota y la II región de Tarapacá en el norte de Chile, los departamentos de Puno y Tacna en el sur del Perú, y los departamentos de Oruro y La Paz en el oeste de Bolivia, área a la que hemos denominado la macrorregión trinacional (ver gráfico 1, mapa de ubicación del área de estudio). La selección de nuestro campo de investigación se basa en la importancia que tiene el contrabando en el sur del país, pues según un estudio hecho por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat) en 2010 Puno y Tacna representaron el 73,4% del contrabando en todo el Perú (ver gráficos 2 y 3), pese a los múltiples intentos que se han hecho para erradicarla.

La delimitación temporal comprende desde el año 2002 hasta 2010, periodo en el cual el contrabando ha ido en aumento, según informes de la Sunat.

Ante este problema surgen interrogantes para la investigación: ¿qué explica que el contrabando siga teniendo una gran importancia en el sur del Perú y cuáles son las causas para que se mantenga? ¿Cuáles son los factores que alientan las interacciones espaciales del contrabando? ¿Cuál es la funcionalidad de las ciudades que participan en el contrabando? ¿Qué modalidades emplea el contrabando?

## 1. MARCO TEÓRICO

*Contrabando.* Según la RAE el contrabando es la introducción o exportación de géneros sin pagar los derechos de aduanas al que están sometidos legalmente.

*Estructura espacial.* Forma en la que el espacio se organiza e interviene en el funcionamiento y resultado de procesos naturales y sociales.

*Análisis locacional.* Se centra en la disposición espacial de los fenómenos espaciales, en la identificación de teorías sobre las distribuciones: su metodología es la Ciencia Espacial<sup>1</sup>.

*Interacción espacial.* Término acuñado por E. L. Ullman (1980) para referirse a la interdependencia entre áreas geográficas, esta interdependencia es complementaria, abarca el transporte de las mercancías, dinero, etcétera, entre lugares. La fuerza del concepto original radica en muchas formas diferentes de interacción espacial son,

---

<sup>1</sup> Etapas en el análisis de sistemas regionales nodales: (a) interacción, (b) redes, (c) nodos, (d) superficie, (e) difusión (Haggett, Cliff & Frey eds., 1977).

a su vez, interdependientes. En los últimos años se ha utilizado en estudios descriptivos de fenómenos de flujos espaciales.

*Complementariedad.* Es una de las bases para la interacción espacial. Implica que entre una región A y B hay una complementariedad, la región A produce bienes o servicios de los que B es deficitaria (Ullman, 1956, pp. 862-882). Ullman, señaló que la complementariedad puede presentarse bien por la diversidad o bien como resultado de economías de escala. En una acepción más amplia, la complementariedad implica que las regiones producen o podrían producir gamas de bienes y servicios diferentes y los intercambios entre ellos; en este último sentido la complementariedad está relacionada con los conceptos económicos de ventajas comparativas.

*Transferibilidad.* Es una de las bases para la interacción espacial definidas por E.L. Ullman y abarca:

- a) Los costes de transporte, que a su vez reflejan las características de la mercancía y el sistema de transporte.
- b) La capacidad de las mercancías para soportar unos costes de transporte.

*Accesibilidad.* Se basa en la mayor o menor oportunidad de contacto de un lugar respecto de otros. En concreto, la accesibilidad se refiere siempre a la mayor o menor facilidad para alcanzar un lugar. La accesibilidad puede medirse en tiempo, en accesos o rutas. Para el estudio de rutas se utilizan conceptos de topología, matrices origen destino y grafos.

*Ventaja comparativa.* Principio por el cual los territorios producen aquellos bienes o servicios para los que tienen la mayor ventaja de coste, o para los que tienen la menor desventaja. La noción de ventaja comparativa es importante en la comprensión de la especialización, mediante la cual todas las regiones sacan provecho del intercambio de productos incluso si ellos mismos pueden satisfacer sus propias necesidades.

## 2. METODOLOGÍA

La metodología empleada fue orientada a encontrar el papel de la interacción espacial sobre la base de la estructura territorial como factor importante que explica la permanencia e importancia que sigue teniendo el contrabando en la macrorregión trinacional, desde un enfoque geográfico. Para ello se partió del análisis diacrónico y sincrónico, y del análisis locacional. La metodología que empleamos ha sido:

1. Revisión de estudios y artículos referentes al contrabando en los países considerados en la investigación.
2. Recopilación y análisis de datos estadísticos de la evolución del contrabando, proporcionados por la Sunat.
3. Análisis de imágenes satelitales de Google Earth.

4. Análisis de Global Digital Elevation Model (GDEM) extraídos del Aster GDEM.
5. Elaboración y análisis de los diversos mapas temáticos con la aplicación del programa ArcGIS 10.0.

### **3. RESULTADOS**

#### **Contrabando en la macrorregión trinacional**

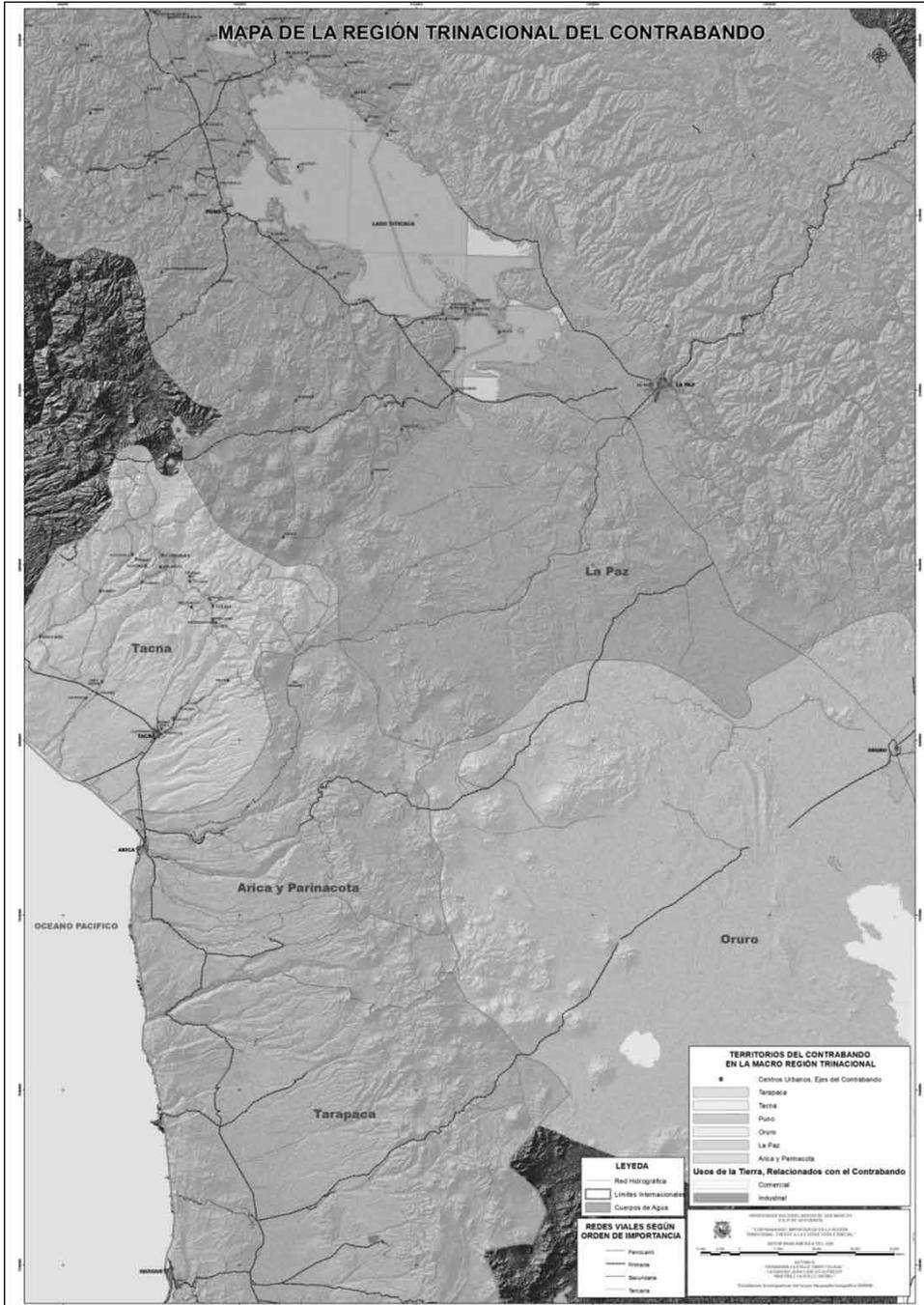
Los vínculos existentes desde tiempos remotos entre el sur del país y las áreas fronterizas de Bolivia y Chile, se expresan en las relaciones de intercambio e interdependencia económica, conformando una macrorregión trinacional cuyas dinámicas no encuentran restricción en las fronteras internacionales.

Según los datos de SUNAT, Puno y Tacna representan el 73,4% de contrabando en todo el Perú. En la macrorregión trinacional esta actividad ilícita es importante y va en aumento debido a que ofrece productos con menores precios provenientes de otros países, principalmente Bolivia y Chile. Pero el contrabando no es un tema nuevo, siempre ha estado presente en la época colonial, a inicios de la república y con mayor intensidad en estos últimos años; esto debido a que el sur del Perú, el norte de Chile y el oeste de Bolivia siempre han tenido una relación muy dinámica en intercambios comerciales desde antaño y son parte de una macrorregión trinacional que, independientemente del país al que pertenezcan, los vínculos siguen más dinámicos y vigentes que antes.

El sur del Perú, el norte de Chile y de Bolivia enfrentaron grandes limitaciones para su propio desarrollo, en la medida que pertenecían a zonas extremas o en la periferia de los núcleos más dinámicos de sus respectivos países. De otro lado, los diferentes Estados no contaban con políticas que promovieran su progreso.

#### **Interacción espacial: áreas de dependencia económica**

Esta macrorregión, como ya se mencionó, ha tenido relaciones comerciales, vínculos culturales e históricos que la une, es por ello que en 1975 el Gobierno de Chile a cargo de Augusto Pinochet lanza una política agresiva de Estado cuya finalidad era conseguir el desarrollo del norte de Chile aprovechando las relaciones existentes de antaño con el sur del Perú y el noroeste de Bolivia en la cual no había ninguna política de desarrollo por parte de estos países y con la creación de la Zona Franca de Iquique en Chile se iba a controlar y tener la hegemonía de esos vínculos comerciales de esta macrorregión trinacional. Así durante la época de 1997 a 2000 la Zona Franca de Iquique llegó a su máximo auge de desarrollo como una zona industrial y comercial que concentraba una infinidad de productos a bajos costos debido a que estaban libres de aranceles e impuestos y también a que las empresas extranjeras y nacionales gozaban de muchos beneficios arancelarios.



Mapa 1. Se observan las redes viales, los ejes de abastecimiento del contrabando (proximidad de ciudades) y los territorios en los que se dan las interacciones espaciales. Elaboración propia.

Los productos elaborados en esta zona franca y provenientes también del extranjero —como autos, electrodomésticos y bienes de consumo— eran destinados al Perú y Bolivia, en su gran mayoría como contrabando, puesto que los productos peruanos y bolivianos no podían competir con los precios de los productos provenientes de Chile.

Es así que el norte de Chile logró su objetivo de convertirse en una zona industrial y comercial manteniendo la hegemonía económica de la macrorregión trinacional.

La creación en 2002 de la Zona Franca de Tacna se sustenta históricamente por la fuga de capitales de la región sur del Perú ante el auge comercial de la provincia de Iquique con el apoyo gubernamental de la denominada Zona Franca de Iquique, con una política de comercio exterior agresiva y la importación de productos y servicios de alta tecnología. Ante esta circunstancia la zona sur del Perú se convirtió en una puerta de ingreso de contrabando que afectaba el movimiento comercial sin dejar ningún beneficio para Tacna ni para el sur peruano.

Con la creación de la Zona Franca de Tacna se reduce el contrabando por esa ciudad, pero los productos de Iquique ahora ingresan al Perú por Puno a través de Bolivia, además el contrabando proveniente de este país —principalmente de consumo básico y combustible— también ingresa al Perú por medio de la frontera con Puno.

## **Ventajas comparativas para el desarrollo del contrabando**

### *Interconexión vial*

La macrorregión trinacional cuenta con una buena interconexión vial. A nivel internacional la carretera Interoceánica articula los puertos de Matarani e Ilo (Perú), Arica e Iquique (Chile) con los puertos de Santos y Sepetiba (Brasil), pasando por Puerto Suárez (Bolivia), hablando espacialmente que esta vía beneficiaría el contrabando. A nivel lacustre existe una articulación en el lago Titicaca en el departamento de Puno, lo cual es una ventaja muy bien aprovechada y que unida a la red vial se vuelven vitales para la actividad ilícita del contrabando. Son los espacios circunlacustres al lago Titicaca los que están involucrados, convirtiéndose en un paso obligado para el ingreso y distribución de la mercancía ilegal, por la multiplicidad de formas de traslado que ofrecen (vías terrestres, lacustres y llegada rápida al aeropuerto). En cuanto a la interconexión por medio de vías aéreas, el departamento de Puno cuenta con el aeropuerto internacional de Juliaca y Tacna con el aeropuerto Coronel FAP Carlos Ciriani Santa Rosa, a 5km de la ciudad de Tacna. El contrabando se desplaza mediante la vía aérea por la cercanía a los puntos de ingreso de la mercancía ilegal, para tratar de ahorrar costes. También aprovechan las vías férreas. Los ríos, en épocas de escasa precipitación, son usados como nuevas vías para el transporte de comercio de contrabando.

### *Próximidad de ciudades importantes*

Es importante señalar el papel o protagonismo que cumplen los grandes centros urbanos fronterizos teniendo en cuenta la distancia que los separan; asimismo, la conectividad, la dinámica y movimiento interno de cada ciudad en términos de mercado, determinan cuán atractivas pueden llegar a ser para el contrabando.

La proximidad de las ciudades chilenas de Arica e Iquique con respecto a Tacna y viceversa (ver mapa 1) permite el ingreso de flujos de mercancías por contrabando, siendo estas impulsadas por la considerable diferencia de precios.

Para el caso de la ciudad peruana de Puno, la presencia de la ciudad boliviana de La Paz, a una menor distancia que la capital de nuestro país, es decisiva al momento de direccionar los flujos de entrada y salida de productos o mercancías que pueden ser legales o de contrabando. Para la ciudad boliviana, Puno es una ciudad de gran tamaño y más próxima en comparación a las demás ciudades de su mismo país, convirtiéndose en un atractivo mercado para sus productos, a la vez que ambas ciudades están interconectadas por una vía de interés nacional para ambos países, sumándole los embarcaderos del lago Titicaca.

### *El medio físico altiplánico*

Es una planicie que ofrece ventajas comparativas aprovechadas por el contrabando para el transporte y para las diversas modalidades que adopta en el traslado de las mercancías, puesto que la forma de relieve les facilita el ingreso de los productos ilícitos mediante camionetas, y se manifiesta en menores costes (ver mapa 2).

## **4. RUTAS Y FLUJOS DEL CONTRABANDO**

El contrabando, aprovechando las ventajas comparativas que ofrece el territorio de la macrorregión trinacional, adopta estrategias para el traslado, almacenamiento y distribución de los productos de esta actividad, para lo cual sigue determinadas rutas, con mecanismos diferenciados, teniendo a los siguientes como algunos de ellos:

- Modalidad de hormiga. Personas que cargando productos, cruzan una y otra vez el puente internacional de Desaguadero que une Puno con Bolivia.
- Modalidad culebra. El ingreso de productos de contrabando en el lugar se hace a través de camionetas.
- Modalidad «falsa declaración aduanera». Es la falsificación de documentos de electrodomésticos y placas de vehículos que realizan los contrabandistas en puertos y aduanas terrestres. Hace difícil la identificación de la mercadería y muchas veces logran pasar vehículos de último modelo de Chile al territorio peruano.



### **Agentes y actores que intervienen en el contrabando**

Se ha identificado a varios agentes que intervienen en el contrabando de productos básicos y elaborados. Entre los principales agentes están los *intermediarios* de productos de contrabando, quienes adquieren productos que responden a las demandas de sus clientes. De esta manera aseguran que el producto tenga una salida rápida y obtienen beneficios a causa del contrabando. Los *comerciantes* obtienen los productos de contrabando que son más baratos y competitivos para comercializar. Y la *poblaciones consumidoras* de los productos, que al momento de adquirirlos primero identifica la diferencia de precios de las mercaderías para su consumo y accesibilidad. Pero también existen actores como algunas *autoridades* de frontera que permiten el ingreso de productos de contrabando.

### **Procedencia de productos de contrabando de Chile**

La Zona Franca de Iquique se ha convertido en un importante centro de comercio de productos extranjeros para países de la región como Argentina, Brasil, Bolivia y Perú (sur peruano).

Entre sus productos ofrece: perfumes, electrodomésticos, equipos de computación, cigarros, licores, juguetería, vestuario, autos.

Las ventas son principalmente a Bolivia, Perú y Paraguay, en su mayoría por medio de contrabando. Los electrodomésticos y autos ingresan por Tacna y el resto de productos básicos ingresan por Puno por intermedio de Bolivia.

Debido a la creación de la Zona Franca en Tacna, con un mayor resguardo con respecto al ingreso de los productos de contrabando, Bolivia se convierte en un intermediario para que el contrabando de Chile ingrese al Perú a través de Puno.

### **Procedencia de productos de contrabando de Bolivia**

De Bolivia vienen productos básicos como el arroz, quinua, perfumes, licores y combustible que ingresan al Perú debido a la diferencia de precios de los productos, algunos de los cuales son más competitivos que los peruanos, como el caso del arroz boliviano.

El arroz boliviano que llega hasta Puno cubre el 70% y 85% del mercado de la zona, desplazando al arroz peruano.

Los precios de los productos de contrabando de origen boliviano se encuentran entre un 25 a 40% menos que los mismos productos de origen nacional, lo que incentiva el crecimiento de esta actividad ilícita. Por ejemplo: la bolsa de 50 kg de azúcar blanca de procedencia boliviana tiene un precio de 52 soles en Desaguadero (Bolivia), mientras que en Juliaca (Perú) alcanza los 63 soles. Al igual que el azúcar, en el caso del balón de gas doméstico de origen boliviano, este se vende a 12 soles en la frontera boliviana, mientras que el peruano cuesta 34 soles en Juliaca (para este ejemplo práctico, ver el gráfico 4).

## 5. CONCLUSIONES

- Podemos afirmar que existe una interacción espacial de gran intensidad entre las zonas fronterizas de la I Región de Arica y Parinacota, la II Región de Tarapacá en el norte de Chile con los departamentos de Puno y Tacna en el sur del Perú y con los de La Paz y Oruro en el noroeste de Bolivia, expresadas en relaciones de interdependencia en términos de transacción de flujos de mercancías. Estas relaciones se ven fortalecidas por la revitalización de antiguos vínculos económicos, sociales y culturales en el contexto de la globalización, que implica la necesidad de un intercambio comercial de bienes con áreas más próximas en respuesta a la satisfacción de sus propias necesidades.
- Estas relaciones de interdependencia vigorizadas por la proximidad, la importante articulación y conectividad de estas áreas geográficas de los países de Perú, Chile y Bolivia, conforman una macrorregión con dinámicas propias que no se ven restringidas por las fronteras internacionales. Por ello la denominamos la macrorregión trinacional, en donde la intensa dinámica económica en términos de flujos de mercancías y la considerable diferenciación de precios, entre otros, se convierten en ventajas comparativas que crean el escenario idóneo para el desarrollo del contrabando. De esta manera se explica la permanencia y la magnitud de esta actividad ilícita, cuya importancia y repercusión se reflejan en las estadísticas del comportamiento del contrabando en el sur de nuestro país.
- Como ya se mencionó, las interacciones espaciales (en términos de flujos de mercancías) se muestran muy dinámicas en la macrorregión trinacional, en donde se puede identificar las funcionalidades que cumplen las principales ciudades que la conforman, ya sea comportándose como focos emisores y/o receptores de flujos de mercancías producto del contrabando, ante un cierto grado de especialización de las mismas, según el nivel de transformación de los bienes. La ciudad chilena de Iquique es la abastecedora de mercancías con mayor valor agregado, como autos, electrodomésticos, juguetes, perfumes, etcétera, frente a las ciudades peruanas y bolivianas que son abastecedoras de mercancías principalmente de consumo básico como el arroz, el gas, azúcar, etc.
- El contrabando maneja estrategias para el traslado de las mercaderías ilegales, dichas estrategias se ven especializadas en las diversas modalidades que utiliza dependiendo del caso; como por ejemplo la modalidad hormiga para el traslado de pequeñas cantidades, la modalidad culebra o también la falsa declaración aduanera, estas dos últimas para el traslado de cantidades considerables de productos. Se ha identificado la presencia de diversos agentes y actores y su intervención durante el traslado, la comercialización y el consumo propiamente dicho de los productos del contrabando, siendo los más importantes los intermediarios, las autoridades de aduanas, los comerciantes y los consumidores finales.

## Agradecimientos

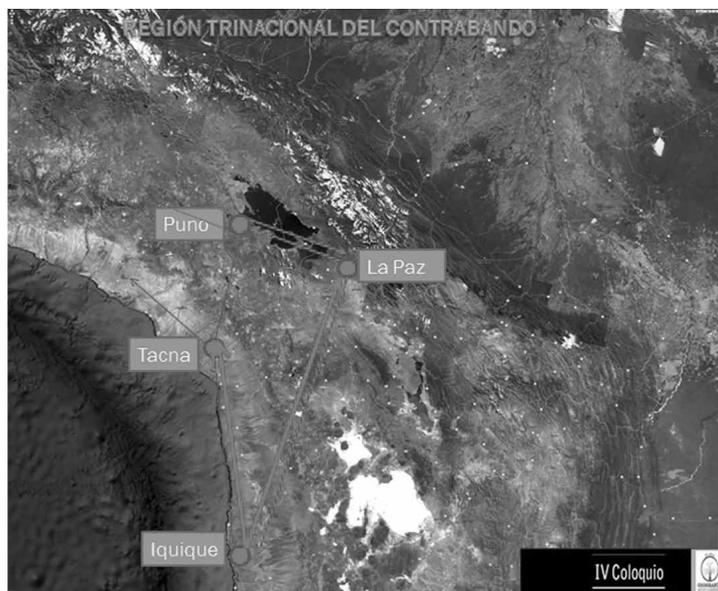
A la doctora Alicia Huamantínco Araujo, profesora principal de la Escuela Académico-Profesional de Geografía de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos e investigadora infatigable, a quien le estamos muy agradecidos por su dedicación, motivación en nuestra formación académica así como en la investigación geográfica y su enseñanza de lucha incansable contra las distintas adversidades en la universidad pública. Es oportuno también expresar nuestro agradecimiento a los profesores doctorantes magíster Juan Meléndez de La Cruz, magíster Luis Guillén Pastus y al geógrafo Miguel Alva Huayaney por su dedicación y academicismo en cada una de sus clases impartidas en Geografía – UNMSM.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asociación Peruana de Productores de Azúcar (APPAR) (2003). Perjuicio económico que genera el contrabando de azúcar que ingresa de Bolivia. Lima: APPAR.
- Hagget, Peter, Andrew D. Cliff & Allan Frey (eds.) (1977). *Locational analysis in human geography*. Second Edition. Londres: Edward Arnold.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD (2004). Flujos y complementariedades: realidad y ficción del “Altiplano Marítimo”. “Informe de Desarrollo Humano en La Paz y en Oruro 2003”. 101-136 pp.
- Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (2012). *Estimación del contrabando en el Perú 2010*. Lima: Sunat.
- Ullman, E.L. (1956). The role of transportation and the bases for interactions. En W.L. Thomas (ed.), *Man's role in changing the face of the Earth* (pp. 862-882). Chicago: University of Chicago Press.
- Ullman, E.L. (1980). *Geography as spatial interaction*. Seattle: University of Washington Press.

## ANEXO

Gráfico 1. Imagen satelital del área de estudio



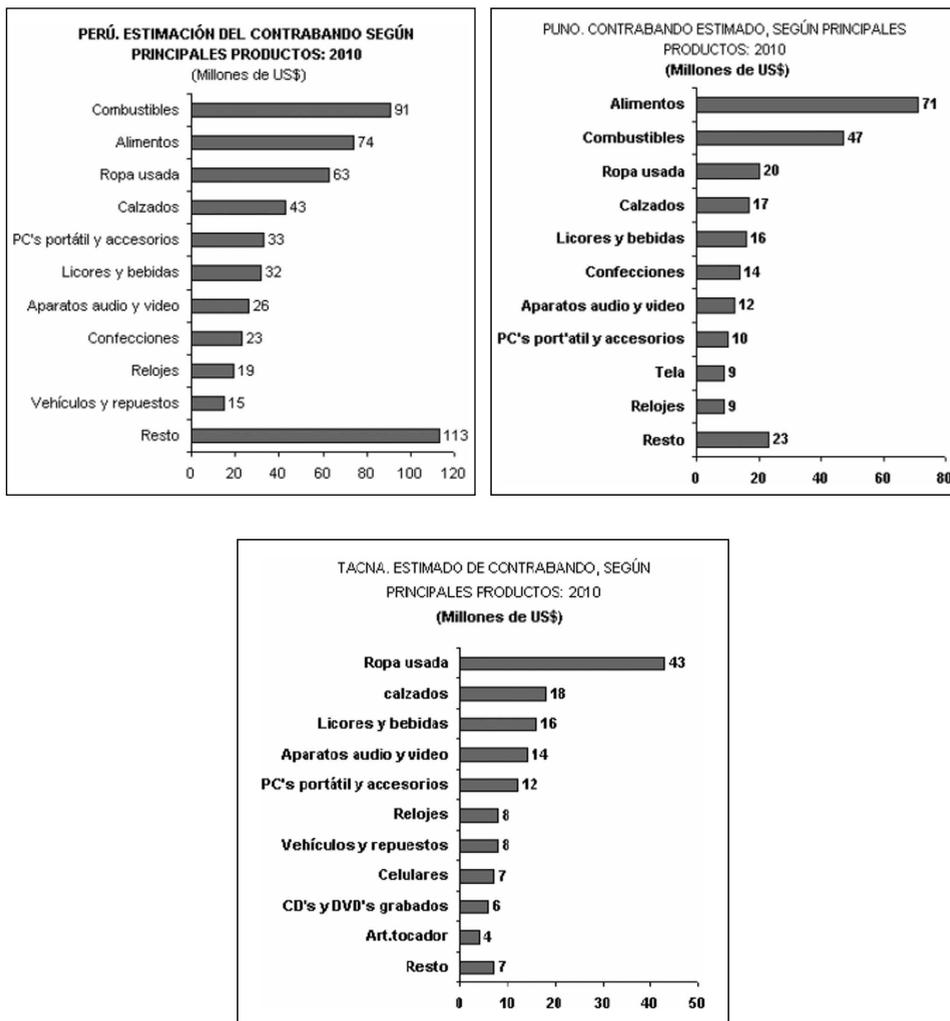
Fuente: Google Earth 2011, mosaico de imágenes de satélite.

Gráfico 2. Cuadro de estimación del contrabando en el Perú en el periodo 2002-2010

ESTIMACION DEL CONTRABANDO EN EL PERU (Millones de US\$)											
FUENTES	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		
									MONTO	PART. (%)	Var (%) 2010/2009
<b>TOTAL CONTRABANDO (V)= (I)+(II)+(III)+(IV)</b>	<b>333</b>	<b>321</b>	<b>349</b>	<b>386</b>	<b>425</b>	<b>501</b>	<b>519</b>	<b>480</b>	<b>532</b>	<b>100,0</b>	<b>10,8</b>
<b>I. Ingreso directo por fronteras</b>	<b>129</b>	<b>172</b>	<b>189</b>	<b>196</b>	<b>227</b>	<b>276</b>	<b>315</b>	<b>299</b>	<b>324</b>	<b>60,9</b>	<b>8,4</b>
Puno	106	136	147	158	186	213	235	233	247	46,5	5,9
Fronteras Norte	23	36	41	39	41	63	80	66	77	14,5	17,1
<b>II. Ingreso por frontera y beneficio arancelario</b>	<b>102</b>	<b>90</b>	<b>96</b>	<b>109</b>	<b>126</b>	<b>136</b>	<b>129</b>	<b>120</b>	<b>143</b>	<b>26,9</b>	<b>19,0</b>
Tacna	102	90	96	109	126	136	129	120	143	26,9	19,0
<b>III. Zonas que gozan de beneficio arancelario</b>	<b>26</b>	<b>23</b>	<b>27</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>33</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>2,3</b>	<b>-2,6</b>
PECO	26	23	27	42	44	33	20	13	12	2,3	-2,6
<b>IV. Otras fuentes</b>	<b>76</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>27</b>	<b>56</b>	<b>55</b>	<b>48</b>	<b>52</b>	<b>9,9</b>	<b>9,1</b>
Aduana Marítima	-	-	20	22	17	28	34	31	30	5,6	-3,6
Aduana Aérea	43	36	17	18	10	28	21	17	23	4,2	32,2
Tráfico Fronterizo <sup>1/</sup>	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Contrabando / Importaciones (%)</b>	<b>4,5</b>	<b>3,8</b>	<b>3,5</b>	<b>3,1</b>	<b>2,8</b>	<b>2,5</b>	<b>1,7</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>		
<b>Memo:</b>											
<b>Subvaluación (Millones de US\$)</b>		52	74	99	121	189	245	273	337		
<b>Subconteo (Millones de US\$)</b>		3	2	2	2	3	6	4	4		

<sup>1/</sup> A partir del 2003 esta fuente de contrabando ha sido redistribuida al ingreso directo por fronteras.  
Fuente: SUNAT

**Gráfico 3. Estimación del contrabando según principales productos**



Fuente: Sunat.

Gráfico 4. Diferencia de precios entre los productos bolivianos y peruanos de origen de contrabando

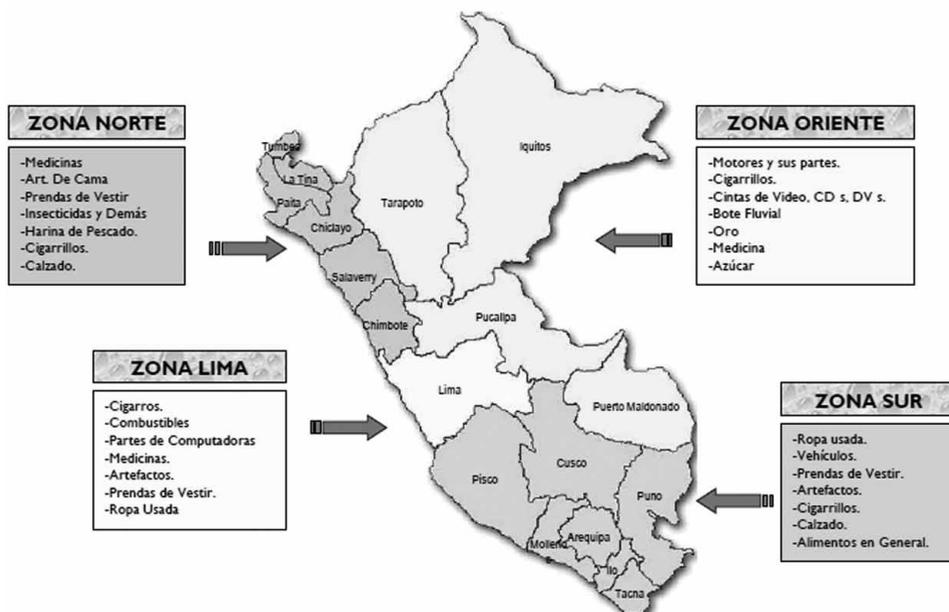
Cuadro N° 9 : Precios comparativos de los productos peruanos vs los bolivianos de origen de contrabando

Producto	Desaguadero Peru	Desaguadero Bolivia	Juliaca	Margen S/.
Saco Azucar 50 kg boliviano rubia (Unagro)	58	53	58	
Saco Azucar 50 kg boliviano blanca	63	52	63	
Saco Azucar 50 kg peruano rubia (Casa Grande)	no hay	no hay	57	4
Saco Azucar 50 kg peruano blanca (Chucarapi)	no hay	no hay	68	16
Gas (balón) boliviano	21	12	25	
Gas (balón) peruano (HOGAS, SOLGAS)	no hay	no hay	34 - 35	22
Caja de Cerveza boliviana (Paceña, Taquiña, Imperial)	24	21	27	
Caja de Cerveza peruana (cuzqueña)	no hay	no hay	35	14
Aceite en Caja x 12 boliviano	36	33	36	
Aceite en Caja x 12 peruano (Cocinero, Cil)	no hay	no hay	44	11
Fideos Bolsa x 10 kg (Aurora, Doña Petronila, Fiorella)	16	14	16	
Fideos Bolsa x 10 kg (embolsado) peruano (Nicolini, Molitalia)	no hay	no hay	30	16

Fuente : Personal de APPAR en frontera. Set 2003

Fuente: APPAR (2003).

Mapa 3. Imagen que muestra los principales productos incautados de acuerdo a la zona de ingreso



Fuente: Sunat (2012).