DIAGNOSTICO
La Realidad Maritima
A 1980 Tendencia a 1990

Tomo IV

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Escuela Superior de Marina

ASPECTOS GENERALES

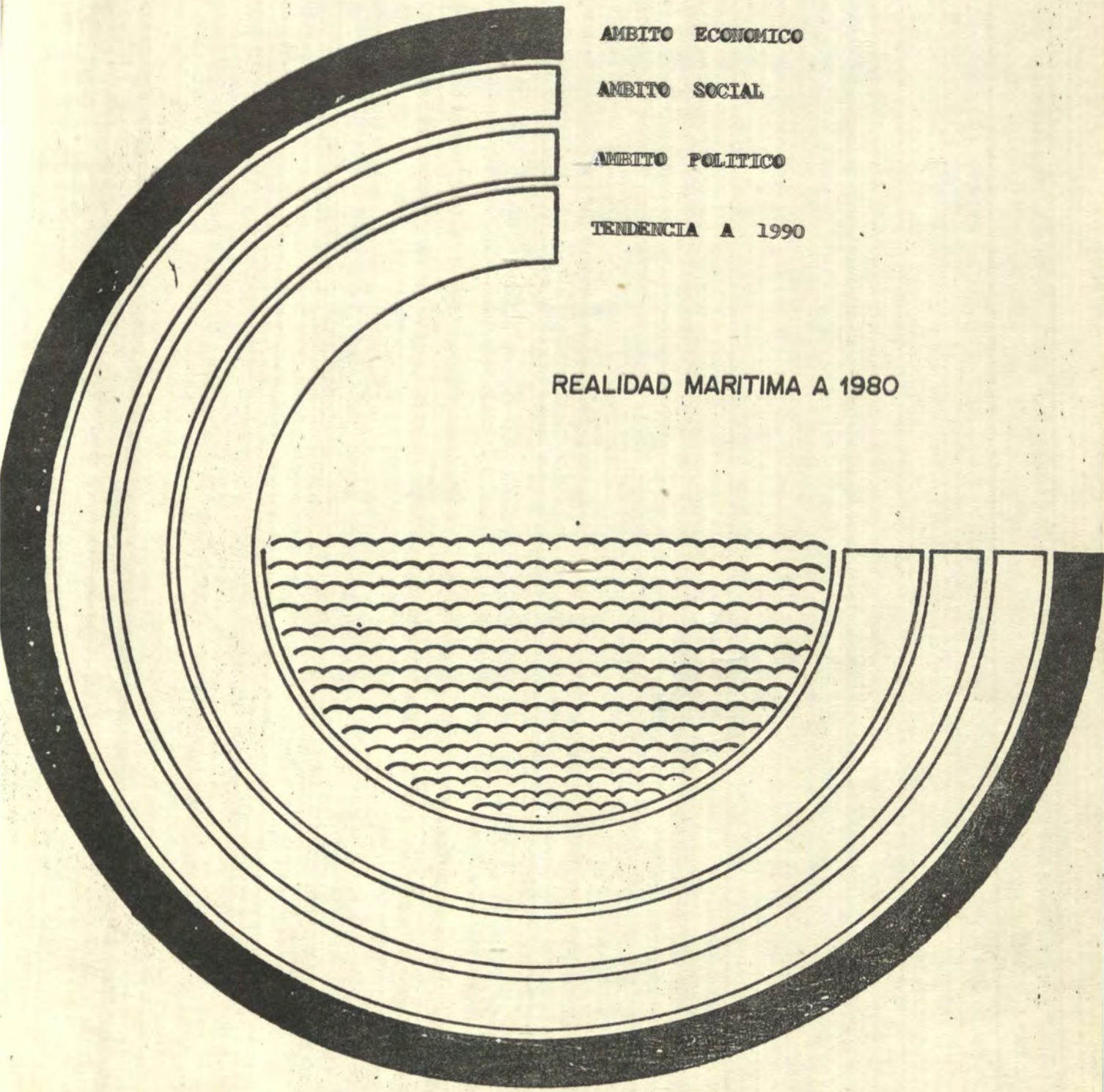
AMBITO ECONOMICO

AMBITO SOCIAL

AMBITO POLITICO

TENDENCIA A 1990

REALIDAD MARITIMA A 1980



I N D I C E G E N E R A L

ASPECTOS GENERALES

I. AMBITO ECONOMICO

A. TENDENCIA DE LA SITUACION ECONOMICA A 1990 POR SECTORES PRODUCTIVOS.

1- PESQUERIA

a. Situación a 1990 - E 1 -

b. Limitaciones - E 3 -

c. Tendencia a 1990 - E 5 -

2- CONSTRUCCION NAVAL

a. Situación a 1990 - E 17 -

b. Limitaciones - E 19 -

c. Tendencia a 1990 - E 20 -

3- MINERIA

a. Situación a 1990 - E 25 -

b. Limitaciones - E 25 -

c. Tendencia a 1990 - E 26 -

4- HIDROCARBUROS

a. Situación a 1990 - E 27 -

b. Limitaciones - E 30 -

c. Tendencia a 1990 - E 31 -

5- TURISMO

a. Situación a 1990 - E 34 -

b. Limitaciones - E 35 -

c. Tendencia a 1990 - E 36 -

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Centro de Estudios Estratégicos de la Marina

6- TRANSPORTE ACUATICO

a. Situación a 1980 - E 44 -

b. Limitaciones - E 44 -

c. Tendencia a 1990 - E 46 -

7- COMERCIO

a. Situación a 1980 - E 69 -

b. Limitaciones - E 72 -

c. Tendencia a 1990 - E 73 -

B. TENDENCIA DE LA SITUACION ECONOMICA GLOBAL A 1990 E 75 -

II. AMBITO SOCIAL

A.- TENDENCIA DE LA SITUACION SOCIAL A 1990

1- Situación a 1980 - S 1 -

2- Limitaciones - S 21 -

3- Tendencia a 1990 - S 21 -

III. AMBITO POLITICO

A.- TENDENCIA DE LA SITUACION POLITICA A 1990 - P 1 -

1- Situación a 1980 - P 1 -

2- Limitaciones - P 1 -

3- Tendencia a 1990

IV. TENDENCIA GLOBAL A 1990

A.- TENDENCIA A 1990 - P 39 -

ASPECTOS GENERALES

El estudio del Diagnóstico de la Realidad Marítima a 1980 en su tercer informe trata sobre la tendencia pasiva a 1990 de dicha realidad.

Para la determinación de la tendencia se han considerado las siguientes premisas:

a. Que en la década de 1980 seguirán evolucionando, con el mismo ritmo e intensidad, los actuales factores condicionantes de la problemática de la Realidad Marítima actual.

b. Que en dicha proyección no se considerarán las posibilidades de desarrollo ni las vulnerabilidades que presenta la actual Realidad Marítima. Ellas permitirán definir en otro momento el Potencial Marítimo orientado al desarrollo de los intereses marítimos.

En consecuencia, en primer término se estudia la evolución de los ámbitos económico, social y político. Luego en base a las conclusiones arribadas se efectuará un análisis de interrelación para definir la Tendencia Global a 1990 de la Realidad Marítima.

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

ASPECTOS GENERALES

AMBITO ECONOMICO

REALIDAD MARITIMA A 1980



EMPRESA DE ASESORES Y CONSULTORES

A. TENDENCIA DE LA SITUACION ECONOMICA A 1990 POR SECTORES PRODUCTIVOS

1 - PESQUERIA

a Situación a 1980

(1) Para objetivizar la situación de la pesquería a 1980 y su tendencia a 1990 es preciso ubicarla en el contexto de la evolución histórica de la política pesquera, la misma que se esquematiza a grandes rasgos en el siguiente cuadro:

EVOLUCION DE LA POLITICA PESQUERA

ANTES DE 1970	PERIODO 1970 - 1975	PERIODO 1975 - 1978	PERIODO 1979 - 1980	TENDENCIA 1980 - 1990
PESQUERIA DE CHD: Restringido fundamentalmente a la pesca artesanal. PESQUERIA DE CHI: Gran crecimiento, caracterizándose el sobredimensionamiento de flota y plantas frente a un decreciente stock de captura - permisible de anchoveta.	PESQUERIA DE CHD: La política pesquera se orienta a desarrollarla bajo el signo estatal y se efectúan grandes inversiones en tal sentido. PESQUERIA DE CHI: Se crea la empresa estatal Pesca Perú monopolizando el desarrollo de la industria de harina y aceite de pescado. Igualmente la comercialización a través de EPCHAP.	PESQUERIA DE CHD: En este período evoluciona álgidamente la crisis económica mundial con gran repercución en la crisis económica nacional. La política pesquera se orienta a redimensionar y adecuar la estructura de propiedad para superar la situación descrita. PESQUERIA DE CHI: La política pesquera citada tambien cubre a la pesquería de CHI; en tal sentido la extracción pasa a ser actividad - propia del sector privado.	PESQUERIA DE CHD: En este corto período se efectúa un disgnóstico integral e histórico definiéndose la problemática pesquera en todos los campos, y la política pesquera se orientó a sentar las bases del futuro desarrollo pesquero en base - al redimensionamiento de la actual capacidad instalada de la industria acorde con el potencial de - sus recursos. PESQUERIA DE CHI: La política pesquera citada plantea un programa de diversificación productiva para la empresa Pesca Perú.	La referida problemática detectada en todos los campos de la pesquería viabilizó el diseño de una política pesquera adecuada al desarrollo y defensa nacionales. Ella se orienta a superar los actuales factores limitantes y constituye un valioso aporte para el desarrollo pesquero 1980 - 1990. Si la pesquería nacional evoluciona en función del crecimiento natural de sus factores condicionantes actuales, va camino del colapso a mediano plazo.

(2) Del referido Diagnóstico efectuado en el período 1979 - 1980 - por el Ministerio de Pesquería se define la siguiente situación de la pesquería nacional:

(a) Existe una marcada diferencia de crecimiento entre la pesquería marítima y la pesquería continental. La primera ha devenido en inarticulada e inorgánica y la segunda se encuentra en un estado de desarrollo incipiente.

(b) La producción pesquera marítima sigue la tendencia de la - producción de harina y aceite de pescado, por los grandes - volúmenes de pesca que se destinan a esta actividad.

PRODUCCION PESQUERA

(Miles de TMB)

Cuadro 1

RUBROS	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980
CHD	50	80	99	126	169	220	252
CHI	2,256	921	993	605	800	816	530
TOTAL	2,616	1001	1092	731	969	1036	782

Fuente : MIPE

Elaboración : EACSA

Nota : El detalle ver en cuadro Nº 6

Si observamos las respectivas tasas de crecimiento relativo anual tambien comprobamos que el crecimiento de la producción pesquera está marcadamente definida por la producción de harina y aceite de pescado.

Tambien es de señalar que no obstante el crecimiento en términos absolutos de la producción para consumo humano directo, en términos relativos presenta un sensible decremento en - 1980.

CRECIMIENTO RELATIVO ANUAL DE LA PRODUCCION PESQUERA

Cuadro 2

AÑOS	CHD	CHI	TOTAL
1976/75	23 %	8 %	9 %
1977/76	27 %	- 39 %	- 33 %
1978/77	34 %	32 %	33 %
1979/78	30 %	2 %	7 %
1980/79	14 %	- 35 %	- 25 %

Fuente : MIPE

Elaboración: EACSA

b.- Limitaciones

La situación descrita es la resultante de los siguientes factores condicionantes:

(1) Escaso conocimiento del stock de captura permisible de los cursos pesqueros.

(2) Desproporcionada capacidad instalada de flota con relación a la de las plantas de procesamiento instaladas tanto en tierra como en los propios barcos factorías. Se suma a ello el escaso desarrollo de la infraestructura de recepción, conservación, hielo, almacenaje y transporte.

(3) Alto grado de obsolescencia de la flota pesquera; no diseñada para una explotación adecuada de nuestros recursos pesqueros con orientación al consumo humano directo. Gran porcentaje de la flota que se usa en la pesca para la industria de consumo humano directo fue construída para la pesca anchovetera orientada a la fabricación de harina.

(4) Bajo nivel de uso de la capacidad instalada:

- La flota artesanal utiliza aproximadamente el 5 %, debido a que las capturas están orientadas a la pesca de mesa, la cual se comercializa al estado fresco - refrigerado.
- La flota industrial para la industria de la pesquería de consumo humano directo no cuenta con sistemas adecuados para la conservación del pescado a bordo.

(5) Sobredimensionamiento de la capacidad instalada de la industria pesquera. En un boletín del Ministerio de Pesquería distribuído en el mes de Junio de 1981 en el Centro de Altos Estudios Militares, se expresa lo siguiente:

ESTRUCTURA EMPRESARIAL EN EL SECTOR PESQUERO

Cuadro 3

AÑOS	Nº DE EMPRESAS	EMPRESAS PUBLICAS
1975	60	3
1976	265	3
1977	363	3
1978	624	3
1979	887	3
1980	922	3
1981	933	1

(6) Sobredimensionamiento de la industria de harina de pescado, no obstante los procesos de racionalización efectuados.

(7) Insuficiente infraestructura portuaria e inadecuada provisión de servicios de las existentes.

(8) Bajo nivel de capacitación de los recursos humanos y escasos cuadros técnicos.

c. Tendencia a 1990

(1) Si se considera que dichos factores limitantes van a seguir evolucionando en la década de 1980, entonces la tendencia será el resultado del crecimiento natural de los mismos.

(2) En el gráfico (1) adjunto se presentan 6 curvas, las mismas que se describirán a continuación.

(a) Curva A

Esta curva representa para el período 1975 - 1980 la evolución histórica de la extracción total pesquera - (ver cuadro Nº 5). Y para los años 1981 - 1990 constituye su proyección matemática (ver anexo 1).

Esta tendencia se justifica si se tiene en cuenta lo siguiente:

- Se está asumiendo que en el período 1980 - 1990 - aún no se llegará a contar con un conocimiento integral y profundo de los recursos pesqueros.
- Que la sardina comenzaría a agotarse por la intensiva sobreexplotación. Y la anchoveta no se recuperaría en los niveles máximos conocidos de captura - (ver cuadro Nº 4).

En tal sentido a partir de 1981 se observaría una declinación de la pesca de un volumen estimado de 2'865,000 TMB a 1'659,000 TMB en 1990.

(b) Curva B

La curva "B" representa la extracción total excluyendo la pesca que se comercializa al estado fresco - refrigerado y que mayormente es ofertado por pescadores artesanales. De acuerdo a la data histórica esta pesca ha permanecido en volúmenes casi constantes.

En consecuencia esta curva significa la extracción total disponible para ser transformada ya sea en productos de consumo humano directo o en harina de pescado.

Igualmente a lo expresado para la curva A, el período 1975 - 1980 está en función de datos históricos y lo relacionado a los años 1981 - 1990 es una proyección matemática de la serie anterior.

Esto significa, que el volumen disponible de pescado para ser transformado es del orden de 2'685,000 TMB - en 1981 llegando a 1'479,000 TMB en 1990.

(c) Curva C

Esta curva representa la produc ión de harina de pescado.

La proyección 1981 - 1990 está en función de la serie histórica 1975 - 1980.

La producción de harina se estima decreciente desde 548,000 TMB en 1981 a 25,000 TMB en 1989 para quedar anulada en 1990. Sin embargo, esta proyección matemática es analizada más adelante y se reajusta positivamente debido a los factores condicionantes ya aludidos.

(d) Curva D

La curva D es propiamente una recta que representa el máximo de extracción posible de obtenerse para consumo humano directo, dad las condiciones limitantes de flota, infraestructura de desembarque, frío, conservación etc. y de las propias plantas de transformación. Este nivel de captura, estimado en 900,000 TMB incluye la pesca por medio de los barcos factorías.

(e) Curva E

Esta es una recta que representa el máximo de producción posible para consumo humano directo en función a la curva D.

El nivel de esta recta es de 300,000 TMB de productos, entre ellos tenemos: conservas, congelados y embutidos.

(f) Curva F

Esta curva representa la tendencia de la producción pesquera para el consumo humano directo basada en la capacidad instalada actual.

En el gráfico se observa que a partir de 1981 se hará sentir fuertemente los efectos de dicho sobredimensionamiento, aperturándose una aguda situación económica y financiera para las empresas pesqueras.

(3) En el gráfico 2 "Tendencia de la producción Pesquera: 1981 - 1990" se observa lo siguiente:

. La curva I constituye la proyección de la producción pesquera de consumo humano directo de acuerdo al crecimiento observado en el período 1975 - 1980. En efecto, si actualmente se usa aproximadamente el 20 % de la capacidad instalada, dicha curva se proyecta también con ese nivel de utilización. Vale decir, que a plena capacidad dicha curva se trasladaría más arriba.

. La recta II representa el máximo de la producción pes-

quera posible para el consumo humano directo, por tanto el punto "p" en 1981 representa la apertura de una aguda capacidad ociosa que en 1990 será de 308,000 - TMB de producto. Dicho volumen en términos de volúmenes de pescado equivale a más de un millón de toneladas métricas.

. En consecuencia la curva III en base a lo expresado en el párrafo anterior se convertiría en la curva V, pero como nivel mínimo de producción.

Esto significa que es de esperarse mayores niveles de producción a partir de esta curva mínima.

De acuerdo a esta tendencia, aún seguirá el volumen de producción de harina, más allá de 1985.

(4) En síntesis la tendencia de la pesquería a 1990 presentaría un cuadro de aguda situación económica y financiera de las empresas pesqueras debido al sobredimensionamiento de sus capacidades instaladas frente a los decrecientes niveles de stock de captura permisible de los recursos pesqueros comercialmente conocidos.

EXPLOTACION DE LAS PRINCIPALES ESPECIES MARINAS

(EN TMB)

Cuadro N° 4

ESPECIES	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Sardina	62,846	174,699	870,899	1'243,946	1'727,929	1'520,315
. Conservas	48,588	70,190	107,984	169,909	300,159	529,322
. Congelado	721	857	7,725	31,659	36,408	52,025
. Harina	11,452	103,130	754,542	1'042,053	1'388,935	868,173
. Fresco	2,085	522	648	325	2,427	795
Anchoveta	3'079,000	3'863,000	792,000	1'187,000	1'363,000	721,000
. Harina y Aceite	3'079,000	3'863,000	792,000	1'187,000	1'363,000	721,000
Merluza	82,000	91,083	105,661	300,397	92,935	154,979
. Congelado	66,763	79,019	101,809	112,551	67,456	146,668
. Harina	11,166	8,853	1,248	183,300	18,899	5,003
. Fresco	4,091	3,211	2,064	4,546	6,580	3,308
Jurel	36,813	53,989	504,534	386,924	150,710	122,176
. Conservas	7,884	4,547	20,938	22,492	12,226	12,491
. Congelado	890	5,658	7,216	27,201	50,804	9,346
. Harina	1,765	7,312	414,515	281,989	35,867	63,949
. Fresco	27,074	36,472	61,865	55,242	51,813	36,390
Otras	148,321	155,229	217,906	311,733	305,426	180,523
EXTRACCION TOTAL	3'409,000	4'338,000	2'491,000	3'430,000	3'640,000	2'699,000

ELABORACION : EACSA.

EXPLOTACION DE LAS PRINCIPALES ESPECIES MARINAS

(En Porcentaje)

ESPECIES	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Sardina	2%	4%	35%	36%	47%	56%
Anchoveta	90%	89%	32%	35%	37%	27%
Sub-Total	92%	93%	67%	71%	84%	83%
Merluza	2%	2%	4%	9%	3%	6%
Jurel	1%	1%	20%	11%	4%	5%
Sub-Total	95%	96%	91%	91%	91%	94%
Otras especies	5%	4%	9%	9%	9%	6%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

ELABORACION : EACSA.

E X T R A C C I O N P E S Q U E R A

1970 ---- 1980

Cuadro Nº 5

RUBROS	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980 (1)
CONSUMO HUMANO DIRECTO	185	292	334	474	619	758	992
CONSUMO HUMANO INDIRECTO	12,296	3,117	4,004	2,017	2,811	2,882	1,707
CONSUMO HUMANO ALIMENTICIO							
(a)	1,935	1,343	1,918	1,193	1,070	1,042	661
(b)	13,899	15,509	23,891	19,345	17,793	23,431	14,107
TOTAL	12,481	3,409	4,338	2,491	3,430	3,640	2,699

NOTAS : (1) Cifras Preliminares

(a) Cetáceos en unidades (no se incluye en el total)

(b) Peces Ornamentales en unidades (no se incluye - en el total)

FUENTE : Oficina Sectorial de Estadística MIPE

ELABORACION : EACSA.

PRODUCCION PESQUERA

(Miles de TMB)

Cuadro Nº 6

	RUBROS	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980
A	CONSUMO HUMANO DIRECTO	50	80	99	126	169	220	252
	Conservas	18	28	32	50	64	85	142
	Congelado	20	41	59	68	97	116	90
	Curados y Embutidos	4	3	2	1	1	2	1
	Congelado de Cetáceos	8	8	6	7	7	17	19
B	CONSUMO	2,566	921	993	605	800	816	530
	Harina	2,255	708	889	498	671	689	452
	Cetáceos	311	213	104	107	129	127	78
	SUB TOTAL (A + B)	2,616	1,001	1,092	731	969	1,036	782
	Consumo No Alimentario	6	2.6	6	3	3.2	2.7	1.5
	Aceite de Ballena	1	0.6	0.6	0.4	0.401	0.4	0.3
	Esperma de Cachalote	5	2	4.2	2.4	2.3	1.8	1.2
	Otros Productos de Cetáceos	- -	0	0.2	0.2	0.5	0.5	0
	TOTAL	2,622	1,003.6	1,097	734	972.2	1,038.7	783.5

CALCULO DE LA PROYECCION MATEMATICA DE LA EXTRACCION PESQUERA 1980 - 1990

Anexo (1)

AÑOS (x)	EXTRACCION (Miles de THB/año) Y	XY	x^2
1	3,409	3,409	1
2	4,338	8,676	4
3	2,491	7,473	9
4	3,430	13,720	16
5	3,640	18,200	25
6	2,699	16,194	36
$\sum X = 21$	$\sum Y = 20,007$	$\sum XY = 67,672$	$\sum x^2 = 91$

$$b = \frac{n\sum xy - \sum y \sum x}{n\sum x^2 - \sum x \sum x} = \frac{6 \times 67,672 - 20,007 \times 21}{6 \times 91 - 21 \times 21} = \frac{-14,115}{105} = -134$$

$$a = \frac{\sum y - b\sum x}{n} = \frac{20,007 - (-134)(21)}{6} = 3,803.5$$

$$Y = 3,803.5 - 134\,x$$

AÑOS	EXTRACCION PROYECTADA (THB)
1981	2'865,500
1982	2'731,500
1983	2'597,500
1984	2'463,500
1985	2'329,500
1986	2'195,500
1987	2'061,500
1988	1'927,500
1989	1'793,500
1990	1'659,500

CALCULO DE LA PROYECCION MATEMATICA DE LA PRODUCCION PESQUERA TOTAL

Anexo (2)

AÑOS (X)	PRODUCCION (Miles de TM)	XY	X^2
1	1,001	1,001	1
2	1,092	2,184	4
3	731	2,193	9
4	969	3,876	16
5	1,036	5,180	25
6	782	4,692	36
$\sum X = 21$	$\sum Y = 5,611$	$\sum XY = 19,126$	$\sum x^2 = 91$

$$b = \frac{n\sum xy - \sum y \sum x}{n\sum x^2 - \sum x \sum x} = \frac{6 \times 19.126 - (561)(21)}{6 \times 91 - (21)(21)} = \frac{114.756 - 117.831}{546 - 441} = 29.2$$

$$a = \frac{\sum y - b\sum x}{n} = \frac{5.611 - (-29.2)(21)}{6} = \frac{5.611 + 613,2}{6} = 1037.3$$

$$Y = 1037.3 - 29.2\ x$$

AÑOS	PRODUCCION PESQUERA TOTAL PROY.
1981	832,900
1982	803,700
1983	774,500
1984	745,300
1985	716,100
1986	686,900
1987	657,700
1988	628,500
1989	599,300
1990	570,100

CALCULO DE LA PROYECCION MATEMATICA DE LA PRODUCCION DE HARINA DE PESCADO

Anexo Nº 3

AÑOS (x)	PRODUcC. DE HARINA (Miles de TM) (Y)	XY	X^2
1	921	921	1
2	933	1,986	4
3	605	1,815	9
4	800	3,200	16
5	816	4,080	25
6	530	3,180	36
$\sum X = 21$	$\sum Y = 4,665$	$\sum XY = 15,182$	$\sum X^2 = 91$

$$b = \frac{n \sum xy - \sum y \sum x}{n \sum x^2 - \sum x \sum x} = \frac{6 \times 15.182 - 4.665 \times 21}{6 \times 91 - 21 \times 21} = \frac{91.092 - 97.965}{546 - 441} = \frac{-6.873}{105}$$

$$b = -65.4$$

$$a = \frac{\sum y - b \sum x}{n} = \frac{4665 - (-65.4)(21)}{6} = \frac{4665 + 1373.4}{6} = 1,006.4$$

$$Y = 1,006.4 - 65.4\ x$$

AÑOS	PRODUCCION DE HARINA PROYEC. (TMB)
1981	548,600
1982	483,200
1983	417,800
1984	352,400
1985	287,000
1986	221,600
1987	156,200
1988	100,800
1989	25,400
1990	(-) 40,000

CALCULO DE LA PROYECCION MATEMATICA DE LA PRODUCCION PESQUERA PARA EL CONSU

MO HUMANO DIRECTO

Anexo Nº 4

AÑO (x)	PRODUCCION (Miles de TNB)	XY	x^2
1	80	80	1
2	99	198	4
3	126	378	9
4	169	676	16
5	220	1,100	25
6	252	1,512	36
$\sum X = 21$	$\sum Y = 946$	$\sum XY = 3,944$	$\sum X^2 = 91$

$$b = \frac{n\sum xy - \sum y \sum x}{n\sum x^2 - \sum x \sum x} = \frac{6 \times 3.944 - 946 \times 21}{6 \times 91 - (21)(21)} = \frac{23.664 - 19.866}{546 - 441} = 36.1$$

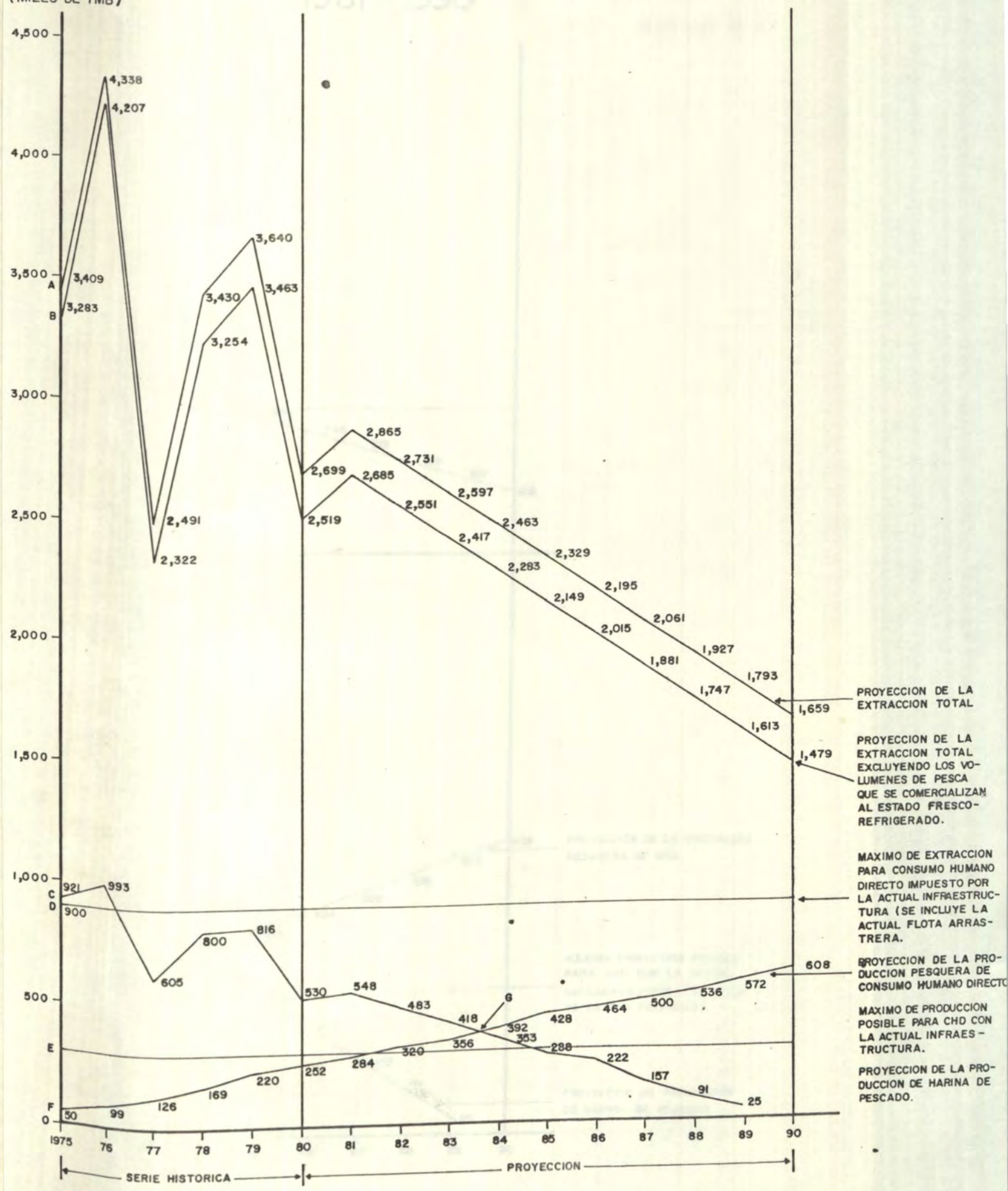
$$a = \frac{\sum y - b\sum x}{n} = \frac{946 - (36.1)(21)}{6} = 31.3$$

$$Y = 31.3 + 36.1\,x$$

AÑOS	PRODUC.PESQUERA PROYEC.PARA CHD
1981	204,000
1982	320,100
1983	356,200
1984	392,300
1985	428,400
1986	464,500
1987	500,600
1988	536,700
1989	572,800
1990	608,900

EXTRACCION Y PRODUCCION PESQUERA
1975 - 1990

GRAFICO N° 1

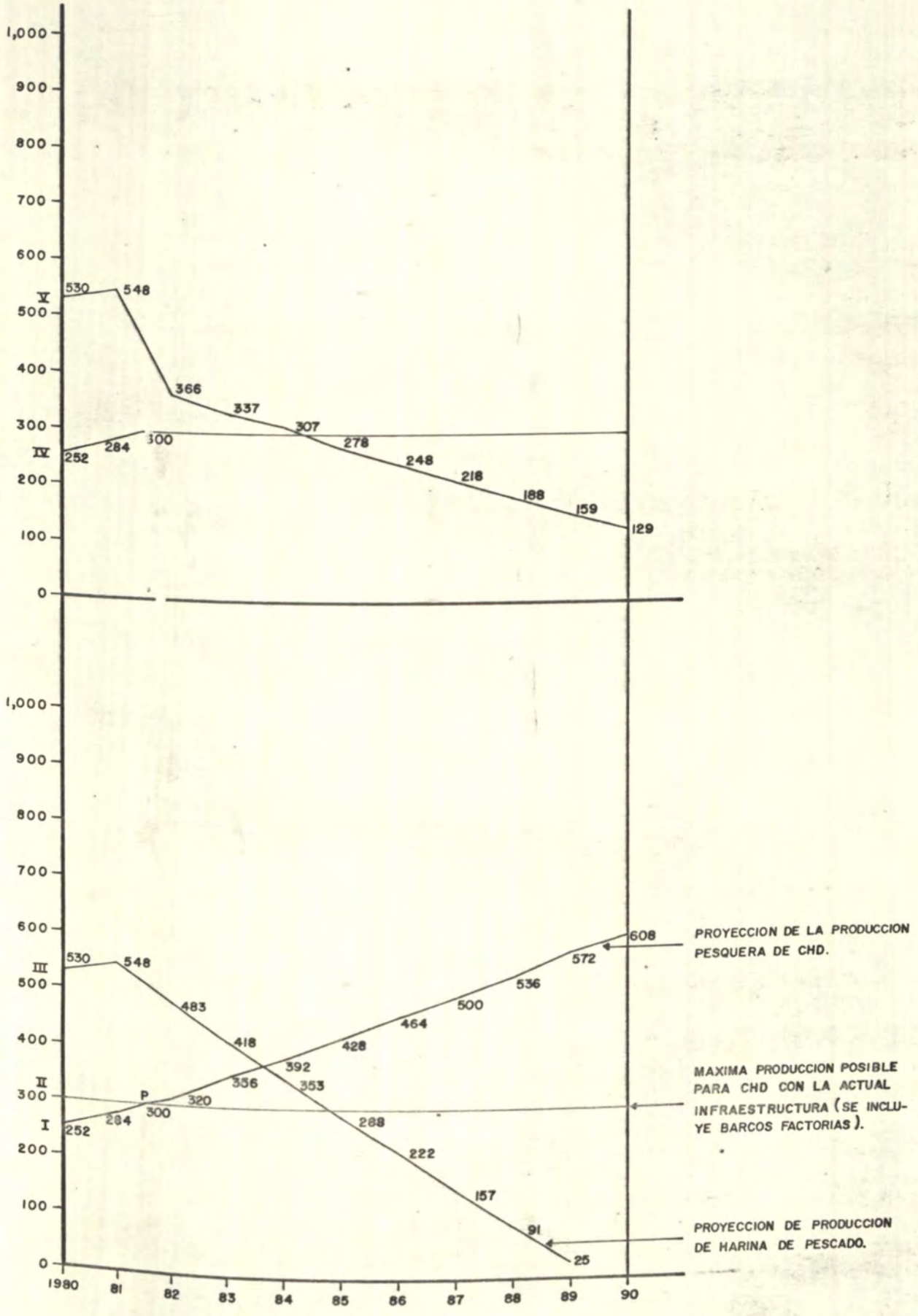


NOTA— G (SET-1983, 378)
PROYECCIONES : POR ANEXOS

TENDENCIA DE LA PRODUCCION PESQUERA
1981—1990

MILES DE TMB

GRAFICO N° 2



- Pariñas
- Pimental
- Trompeteros
- Zorritos
- Talara

- El Parque Naviero lacustre está conformado por cinco naves: Coya, Inca, Ollanta, Yavarí y Manco Capac de propiedad de ENAFER PERU. (Ver cuadro CH-3).

  Tres de ellos (Inca, Ollanta y Yavarí) fueron construídos en Inglaterra; en los siguientes años respectivamente: 1905, 1930 y 1062. El vapor Coya se construyó en Escosia en 1892. El Perú construyó el transbordador Manco Capac en 1970.

  Se colige que esta flota está obsoleta desde hace bastante tiempo.

- Existe capacidad instalada ociosa en los astilleros debido a la limitada demanda en materia de construcción naval; no obstante la necesaria renovación de la flota mercante y pesquera.

  El 27 de Mayo de 1961 los astilleros "Inversiones Navales S.A." echó al mar la embarcación pesquera "La Puntilla I" de propiedad del Ministerio de Pesquería ; posee una capacidad de bodega de 290 metros cúbicos y está diseñada para una tripulación de 15 hombres. Está adaptada a la pesca de arrastre y cerco; cuenta con una autonomía de navegación de 10 días.

  Tambien es importante relievar la construcción de la mo

tonave "Marañón" en los astilleros del SIMA Callao,,constituyéndose en el testimonio categórico del avance de la industria naval de alto bordo en el Perú.

La motonave Marañón es el primer buque granelero de 25,000 TM de peso muerto que se construye en nuestro país. Pero la construcción naval de alto bordo se inició en el SIMA con la construcción del buque tanque BAP Zorritos de 6,500 TM de desplazamiento en 1959 (Ver gráfico CN-1).

b. Limitaciones

- Desarrollo desarticulado de la industria de construcción naval con relación al crecimiento de las actividades pesqueras, petroleras, de transporte acuático, de turismo costero y acuático, principalmente. No obstante el alto grado de obsolescencia de la flota mercante y pesquera no existen planes coordinados de renovación de flota ni programas promocionales tributarios y crediticios acorde con un plan de desarrollo orgánico a largo plazo. Estas acciones aisladas limitan el desarrollo de la construcción naval que es dependiente del crecimiento estructural y coyuntural de dichas actividades.

- Carencia de un fondo de financiación del desarrollo de la construcción naval tanto pesquera como mercante.

- El Callao concentra la mayor capacidad de infraestructura de construcción, reparación y mantenimiento naval en el país.

c.- Tendencia

La experiencia del SIMA en materia de construcción naval de - alto bordo le coloca al Perú entre los tres primeros de América Latina.

A corto plazo está en capacidad de construir hasta dos buques por año con una capacidad de 25,000 TM de desplazamiento cada uno.

Al finalizar 1990 de acuerdo con las ampliaciones que está efectuando el SIMA se estima que la construcción naval de alto bordo podría llegar a 4 buques/año de similar capacidad de - desplazamiento cada uno.

En cuanto a la construcción naval de embarcaciones pesqueras se cuenta con capacidad instalada ociosa.

Sin embargo, la tendencia en cuanto a demanda de construcción naval depende de los requerimientos de otros sectores como - pesquería, transporte acuático, la industria petrolera, etc.

La carencia de planes de desarrollo conjunto ha determinado acciones aisladas y desarticuladas entre estas actividades , haciendo difícil la realización de pronósticos para la década de 1980. Sin embargo es posible expresar lo siguiente:

- El desarrollo pesquero se encuentra limitado por factores de orden estructural, al igual que el transporte acuático. Entre ellos se cuenta con una estructura naviera obsoleta.
- La industria petrolera, de no probarse nuevas reservas, declinaría esta actividad a partir de 1985 aproximada ...

mente.

Se estima que en la década de 1980 debe activarse la industria de la construcción naval mercante (ver gráfico CN-2), atendiendo a dos criterios:

- Renovación de flota, y
- Determinación de buques económicos y versátiles.

En cuanto a la renovación de flota pesquera se considera que más del 60% de ella está con alto grado de obsolescencia y que requiere ser reemplazada por una flota que este adecuada a las características de la pesca en el Perú.

Asímismo la pesca artesanal, de acuerdo a la información del grupo consultivo "Programa de Inversiones 81 - 83 - del Banco Mundial - Oficina Regional América Latina y - El Caribe" se precisa que existe la posibilidad de financiamiento externo de 5 millones de dólares como complemento a los 10 millones de dólares que efectivizaría el Perú para este proyecto. Ello podría implicar la activación de la operación de astilleros nacionales en la construcción de barcos pesqueros artesanales.

Sin embargo,ello supone superar en el período 81-83 una serie de trámites administrativos y legales para definir la forma de uso del crédito.

PARQUE MARITIMO POR TONELAJE DE REGISTRO SEGUN TIPO DE NAVE Y PAIS DE CONSTRUCCION

1975 - 1979

CUADRO CN-1

TIPO DE NAVE Y PAIS DE CONSTRUCCION	PARQUE Y TONELAJE DE REGISTRO									
	1975		1976		1977		1978		1979	
	Nº NAVES	TRN	Nº NAVES	TRN	Nº NAVES	TRN	Nº NAVES	TRN	Nº NAVES	TRN
TOTAL	43	233,712	39	242,996	39	247,953	42	273,166	45	296,445
CARGUERO	26	104,822	22	103,145	22	105,923	23	111,700	26	121,756
Alemania Federal	11	24,122	7	22,445	7	23,368	7	26,718	7	26,802
España	6	34,596	6	34,596	6	34,596	6	34,596	7	35,789
Finlandia	6	32,886	6	32,886	6	32,886	6	32,886	6	32,866
Holanda	1	2,066	1	2,066	1	2,066	1	2,066	2	6,443
Italia	-	-	-	-	-	-	1	2,427	1	3,075
Japón	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3,734
Perú	2	11,152	2	11,152	2	13,007	2	13,007	2	13,027
GRANELERO	10	93,341	9	93,872	9	93,586	10	102,592	8	86,450
Alemania Federal	1	6,803	1	6,803	1	6,803	1	6,803	1	10,668
China Nacionalista	1	11,827	1	11,827	1	11,827	1	11,827	1	11,827
Grecia	-	-	-	-	-	-	1	9,006	1	9,006
Inglaterra	2	21,218	2	21,218	2	20,932	2	20,932	1	10,264
Italia	1	7,426	-	-	-	-	-	-	-	-
Japón	2	14,775	1	9,339	1	9,339	1	9,339	-	-
Perú	3	31,292	3	31,293	3	31,293	3	31,293	3	31,293
Rusia	-	-	1	13,392	1	13,392	1	13,392	1	13,392
TANQUERO	7	35,549	8	45,979	8	48,444	9	58,874	9	58,874
Escocia	1	7,100	1	7,188	1	7,312	1	7,312	1	7,312
Italia	1	7,499	1	7,499	1	7,479	1	7,479	1	7,479
Japón	1	7,874	1	7,874	1	7,874	1	7,874	1	7,874
Perú	4	12,988	5	23,418	5	25,779	6	36,209	6	36,209
ORO	-	-	-	-	-	-	-	-	1	28,573
Alemania Federal	-	-	-	-	-	-	-	-	1	28,573
FRIGORIFICO	-	-	-	-	-	-	-	-	1	792
Japón	-	-	-	-	-	-	-	-	1	792

FUENTE : DGTAc. Dirección de Marina Mercante
Encuesta Anual a Empresas del Sector

ELABORACION : EACSA.

NAVES CONSTRUIDAS POR EL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA POR PRINCIPALES CARACTERISTICAS SEGUN TIPO Y NOMBRE DE LA NAVE

1979 Cuadro CN-2

TIPO Y NOMBRE DE LA NAVE	PRINCIPALES CARACTERISTICAS			
	Año de Const.	Tonelaje de Porte bruto	Tonelaje de Registro bru.	Tonelaje de Registro neto
T O T A L		165,261	121,901	80,529
CARGUERO:		26,170	20,013	13,027
Ilo	1969	13,000	10,216	5,576
Rimac	1973	13,170	10,597	7,451
GRANELERO:		76,690	45,091	31,293
Amazonas	1974	25,566	15,297	10,431
Hnos. Cárcamo	1974	25,566	15,297	10,431
José Olaya	1974	25,566	15,297	10,431
TANQUERO:		62,413	55,277	36,209
Lobitos	1965	6,010	4,297	2,312
Pariñas	1966	10,075	7,376	4,102
Pimentel	1968	10,075	7,376	4,102
Trompeteros	1976	25,243	16,634	12,791
Zorritos	1959	6,010	4,297	2,312
Talara	1970	25,000	15,297	10,430

FUENTE : Empresas Navieras ELABORACION: EACSA.

PARQUE LACUSTRE POR PRINCIPALES CARACTERISTICAS - SEGUN TIPO Y NOMBRE DE LAS NAVES

1979

Cuadro CN-3

TIPO Y NOMBRE DE LA NAVE	PRINCIPALES CARACTERISTICAS				
	TPB	TRB	TRN	AÑO DE CONSTRUCCION	PAIS DE CONSTRUC.
TOTAL	7,309	3,975	2,870	-.-	-.-
VAPOR	5,509	2,855	1,950	-.-	-.-
Coya	1,200	600	426	1,892	Escocia
Inca	1,809	905	669	1,905	Inglaterra
Ollanta	2,000	1,030	750	1,930	Inglaterra
Yavarí	500	240	105	1,862	Inglaterra
TRANSBORDADOR	1,800	1,120	920	-.-	-.-
Manco Capac	1,800	1,120	920	1,970	Perú

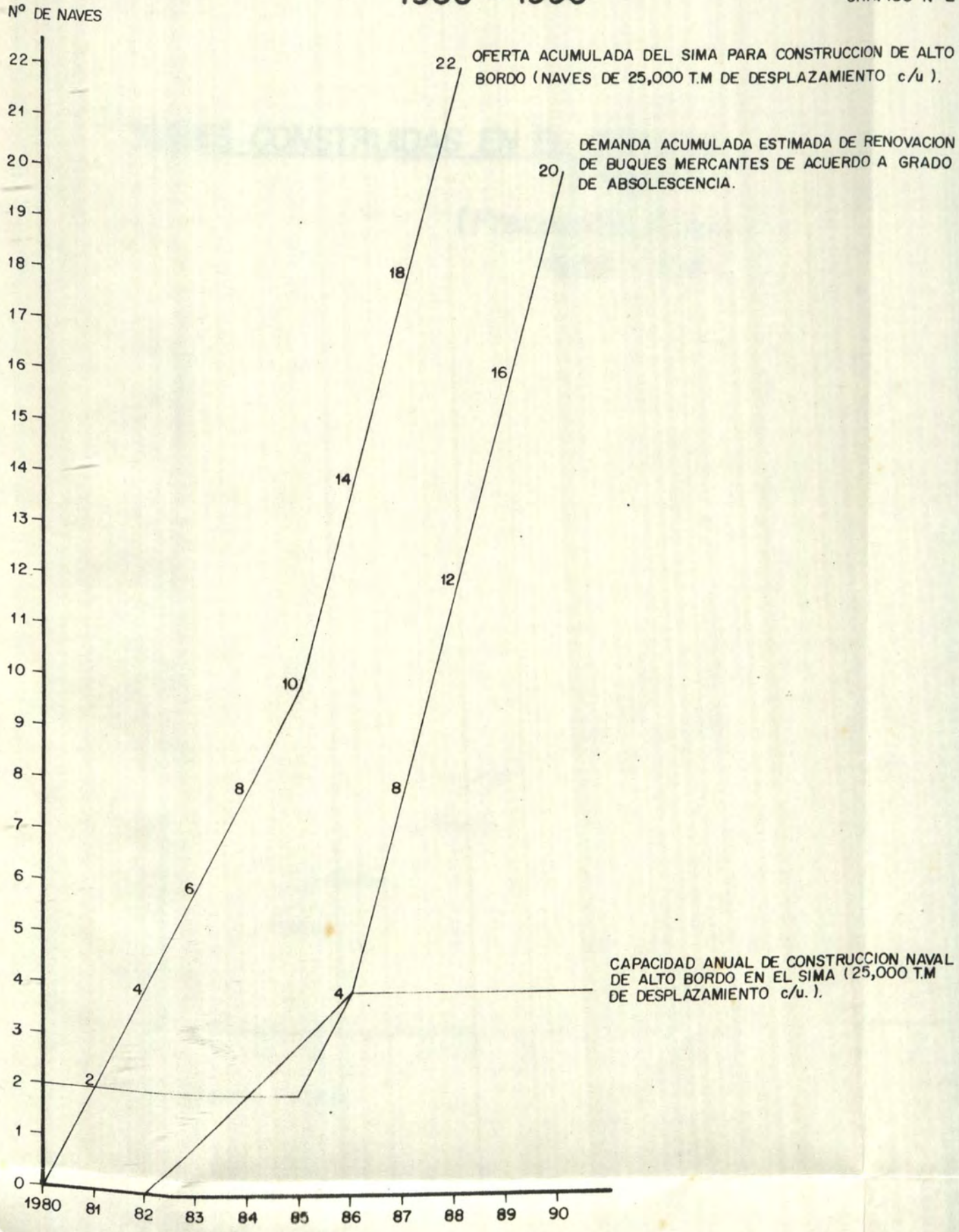
FUENTE : ENAFER PERU - Unidad de Tráfico Nacional

ELABORACION: EACSA.

DEMANDA Y OFERTA DE CONSTRUCCION NAVAL MERCANTE

1980 – 1990

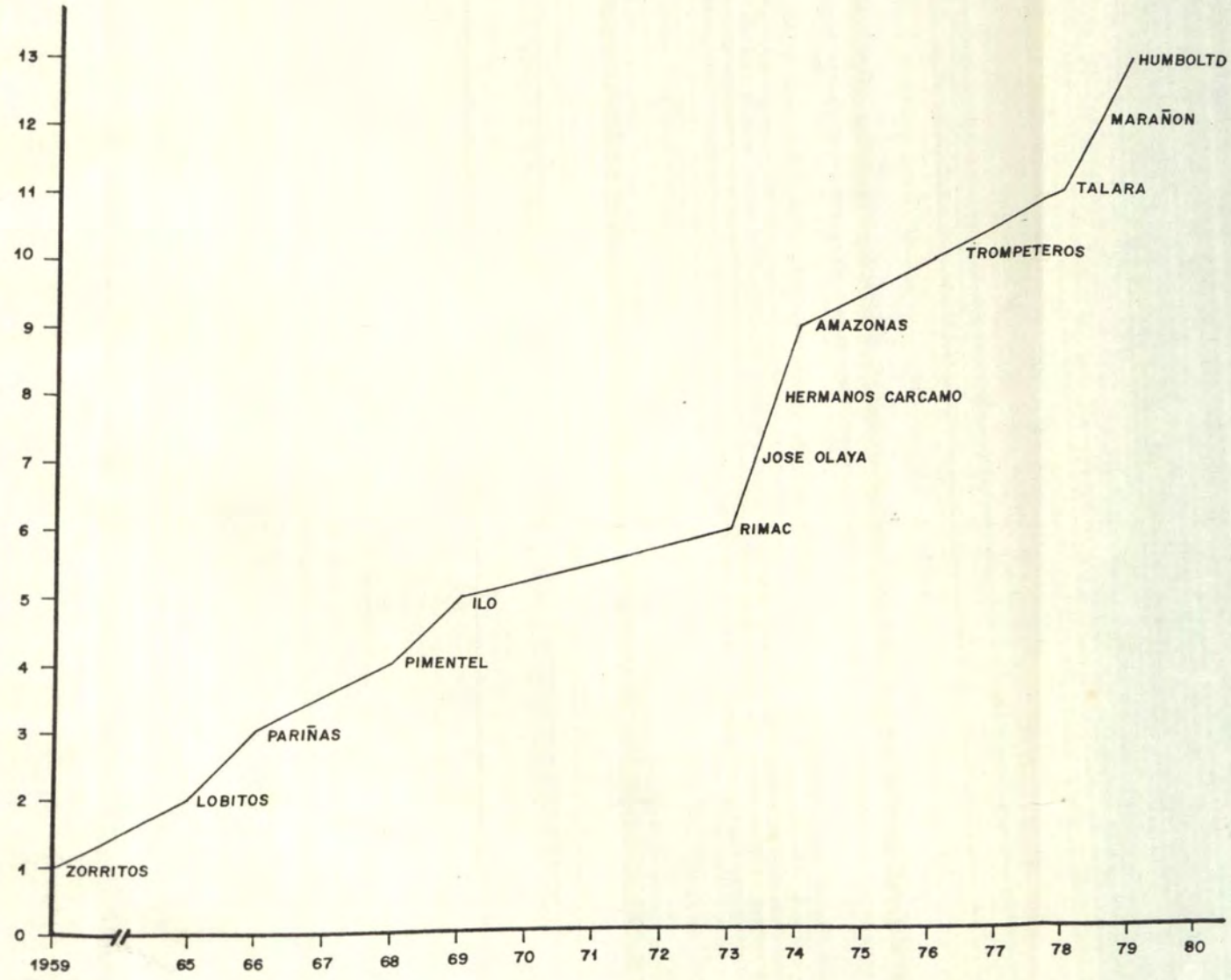
GRAFICO N-2



ELABORADO : EACSA.

NAVES CONSTRUIDAS EN EL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA
(SIMA)
(Frecuencia Acumulada)
1959 - 1980

GRAFICO C.N



ELABORADO : EACSA.

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina ·

3.- MINERIA ACUATICA

a. Situación a 1980

- La mineria acuática aún no ha alcanzado el relieve de - la minería continental. La evolución de ésta es importan te para fines de la estimación de la tendencia del trans porte acuático.

- En la actualidad la gran aceptación que tiene la tierra de las placas teutónicas y su relación con los fondos ma rinos han causado una verdadera revolución en el seno de las ciencias geológicas.

- En las aguas continentales, especialmente en el departa- mento de Madre de Dios (ríos de Madre de Dios e Iñamba - ri) se trata de lograr mayores conocimientos para tra- tar gravar auríferas a razón de 13 metros cúbicos por - hora. Para ello esta proyectado instalar una planta pi- loto.

b. Limitaciones

- Escaso conocimiento del potencial minero acuático.

- La explotación minera acuática requiere de tecnologías adecuadas y de grandes inversiones con períodos de madu ración relativamente largos para su recuperación.

- Las variables para definir el riesgo son de naturaleza aleatoria debido al escaso conocimiento que se tiene so bre el potencial minero acuático y sus tecnologías de - explotación.

c. Tendencia

El proceso tecnológico y los altos costos que implica la explotación minera acuática a nivel comercial frente a la abundancia relativa de minerales en el ámbito continental permiten estimar que en la década de 1980 no se supere mayormente la actual situación en que se encuentra esta actividad económica.

1.- HIDROCARBUROS

a. Situación a 1980

- La evolución de la actividad petrolera hasta 1977 se caracteriza porque el consumo de productos refinados fue siempre mayor que la producción de petróleo crucrudo y la producción de refinados.

  Así mientras que la producción de petróleo crudo creció a una tasa anual del 2.3%, el consumo de productos refinados lo hizo a la tasa del 13.5% anual y la producción de refinados lo hizo al 4.3%.

  En dicho período la brecha entre la producción nacional de petróleo crudo y el consumo de refinados se - duplicó, al pasar los volúmenes de importación de - 15 MB/D a 30 MB/D.

  Esta situación se agudizó con la brusca elevación de los precios del petróleo en el mercado mundial, a - partir de 1973 como consecuencia de la crisis del Medio Oriente. Es así que no sólo se incrementaron los volúmenes de importación sino también el valor de la misma.

  En 1976 dicha situación se modifica sustancialmente, ya que en Mayo de dicho año se inicia la exportación de petróleo crudo. (Ver cuadro N° H-1 y gráfico - H-1)

- El desarrollo petrolero constituye un elemento de - gran importancia para el desarrollo acuático; espe -

cialmente en lo referente al transporte acuático que demanda los residuales, diesel y gasolina.

El sector industrial (pesquería, construcción naval, petroquímica, etc.) demanda residuales para sus hornos y calderos y diesel para sus motores.

El sector Minería demada residuales y diesel.

- Las zonas petroleras se encuentran dentro del perímetro del ámbito de los intereses acuáticos:
  - La Selva Norte donde se ubican Petro Perú y Occidental. Esta es la que produce la mayor parte del crudo que consume el país. Petro Perú tambien extrae crudo en pequeñas cantidades de la zona central de la Selva.
  - La costa Nor-oeste, en donde se ubica Petro Perú y el Consorcio Occidental - Bridas.
    Esta es la zona que históricamente abastecía la demanda interna y externa, actualmente en declinación por agotamiento de los pozos por el proceso de recuperación primaria.
  - El Zócalo Continental norte, en donde se ubica la Belco.

- Petro Perú tiene 6 refinerías que suman una capacidad de 170,200 B/D. Casi toda esa capacidad refinera se encuentra en la costa y solo una de ellas próxima a los campos de producción. Ellas operan al 65% de su capacidad.

- La producción de refivados está condicionada por la magnitud y estructura del consumo. En la estructura tradicional de consumo del país ha preponderado las gasolinas, lo que ha determinado un esquema de producción dirigido a la mayor producción de dicho derivado. Ello explica las inversiones realizadas para la instalación de la unidad de craqueo catalítico de Talara.

- La inversión pública realizada en el período 1968 - 1977 asciende a 1,523.6 millones de dólares, correspondiendo 804 millones de dólares a financiamiento externo y la diferencia a la contraparte nacional o financiamiento interno.

  El endeudamiento externo asciende al 53% de la inversión pública total. En el cuadro H-2 se observa el desagregado del 72% aproximadamente de la referida inversión.

  Los proyectos Oleoducto Nor-Peruano, Operaciones - Selva Norte y el Oleoducto Ramal Norte han absorbido el 72% de la inversión total del sector público en Hidrocarburos.

- Los proyectos de ampliación de la Refinería La Pampilla y la Unidad de craqueo catalítico de Talara - han permitido aumentar la capacidad refinera, dando mayor cobertura al crecimiento de la demanda interna, evitando la importación de derivados.

Las plantas de solventes Negro de Humo y de fertilizantes, constituyen elementos importantes del Programa Petroquímico básico y cubrirán la demanda interna de insumos fundamentales para la industria y la agricultura.

b. Limitaciones

- La exploración de las reservas disponibles implican proyectos de inversión de largo período de maduración, alta intensidad de capital y elevado nivel tecnológico.
- Insuficiente conocimiento del potencial energético nacional.
- Irracional estructura de consumo de energía, en la que el petróleo, recurso no renovable, constituye la principal fuente que va en desmedro de la utilización de la hidroenergía, de la cual el territorio peruano posee abundantes reservas y que es explotada sólo en el 3.0% de su potencial técnico-económico explotable.
- Falta de coordinación intersectorial para definir adecuadas políticas de consumo de energía.

c. Tendencia

- La explotación petrolera está en función de las reservas probadas y en base a ellas se ha estimado la declinación de la producción a partir de 1983, lo - que determinaría que en 1987 no cubriría la demanda interna (ver gráfico II-1).

- En el gráfico II-2 se puede observar que la producción petrolera está en función de la exploración y explotación que se haga en la selva principalmente. Los yacimientoss de la costa y del Zócalo Continental muestran una declinación en la década de 1980.

- Consecuentemente de evolucionar normalmente los - factores limitantes del desarrollo petrolero la economía acuática a 1990 sufriría una grave retracción, ya que es altamente dependiente de este insumo.

ABASTECIMIENTO DE LA DEMANDA INTERNA DE CRUDO

(MB/D)

Cuadro H-1

AÑO	Demanda Interna (x)	Crudo de Petro Perú	Saldo (A)	Crudo de contratist.	Saldo (B)
1978	117.9	113.1	4.8	49.9	54.7
1979	121.3	141.7	20.4	73.8	94.2
1980	125.3	139.9	14.6	74.6	89.5
1981	130.1	153.9	23.8	89.6	113.4
1982	135.0	165.5	30.5	91.5	122.0
1983	140.8	185.3	44.5	96.3	140.8
1984	147.6	171.4	23.8	85.9	109.7
1985	163.6	148.7	- 14.9	72.7	57.8
1986	171.7	131.7	- 40.0	63.2	23.2
1987	180.0	117.6	- 62.4	55.2	- 7.2

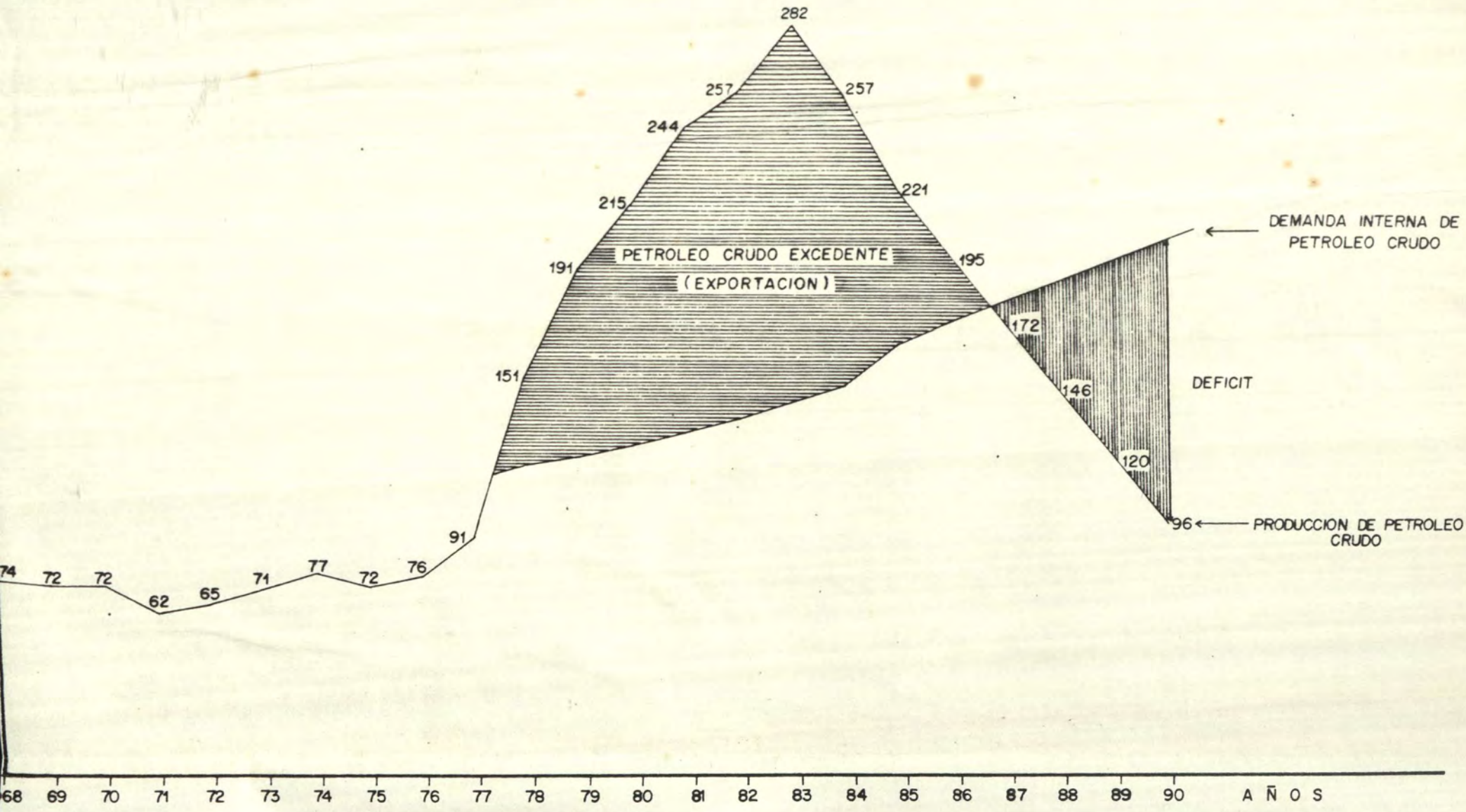
(x) Incremento moderado del consumo (5 %)

Elaboración : EACSA.

PRODUCCION Y CONSUMO NACIONALES DE PETROLEO CRUDO

1968 – 1990

GRAFICO H – 1

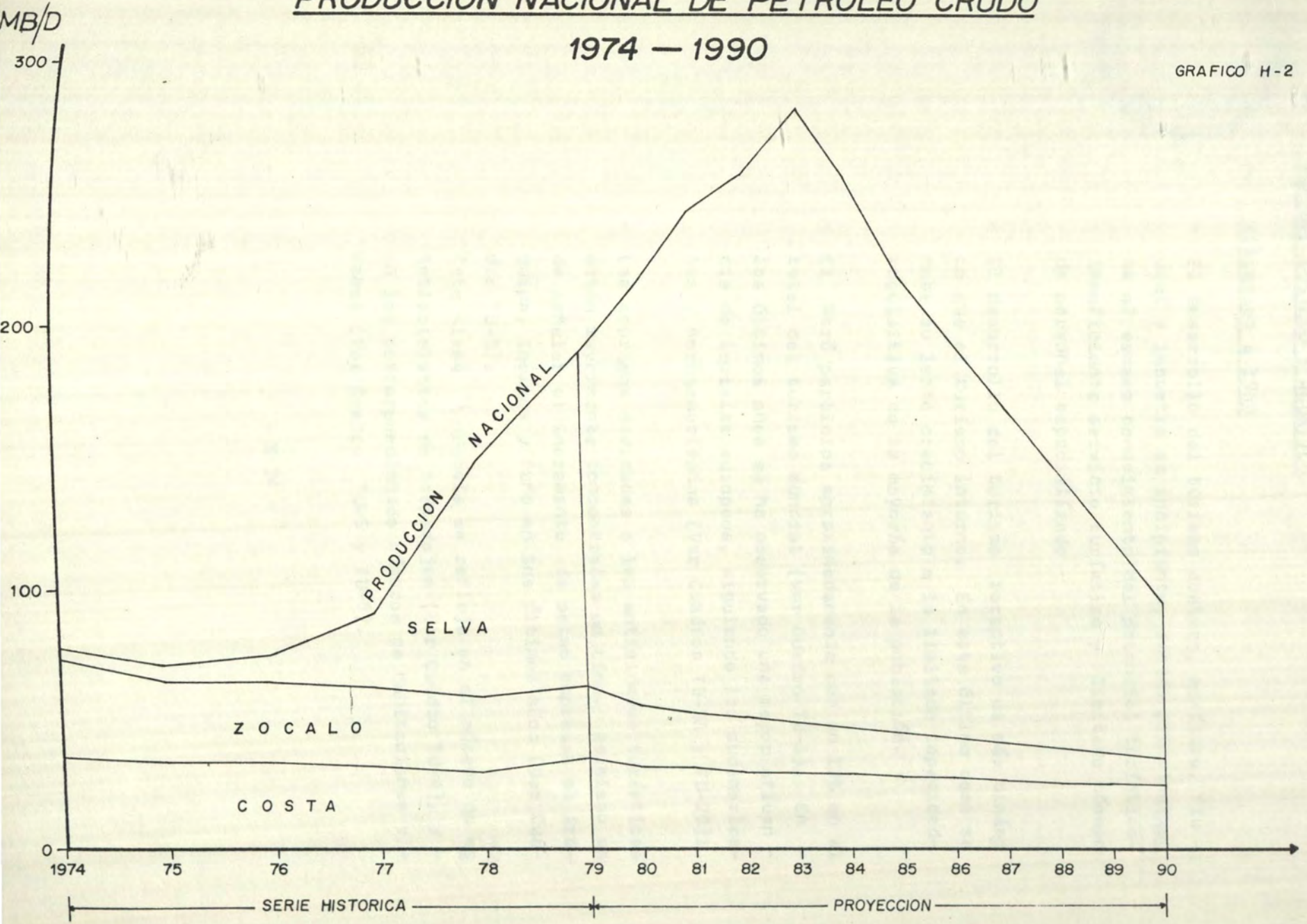


ELABORADO : EACSA.

PRODUCCION NACIONAL DE PETROLEO CRUDO

1974 — 1990

GRAFICO H-2



5. TURISMO COSTERO Y ACUATICO

a. Situacion a 1980

- El desarrollo del turismo costero, marítimo, fluvial y lacustre es incipiente, debido principalmente al escaso conocimiento del potencial turístico-insuficiente servicio turístico y limitado número de personal especializado

- El desarrollo del turismo receptivo es más dinámico que el turismo interno. En este último caso se debe su lento crecimiento a la limitada capacidad-adquisitiva de la mayoría de la población.

- El Perú participa aproximadamente con un 12% en el total del turismo mundial (Ver Cuadro TU-1). En los últimos años se ha observado una mayor afluencia de turistas europeos, siguiendo los sudamericanos y norteamericanos (Ver Cuadros TU-2A y TU-2B).

- Las empresas dedicadas a las actividades turísticas están mayormente concentradas en Lima. Asimismo es de señalar el incremento de estas empresas en Arequipa, Iquitos y Puno en los últimos años (Ver Cuadro TU-3).
  Esta misma tendencia se refleja en el número de establecimientos de hospedajes (Ver Cuadro TU-4), y en los correspondientes números de habitaciones y camas (Ver Cuadro TU-5 y TU-6).

b. Limitaciones

- Carencia de cuadros de personal instructor en la mayoría de las especialidades turísticas, particularmente para el ámbito acuático.

- El patrimonio turístico costero y acuático no se encuentra definido

- El desarrollo turístico se hace en función del receptivo, el cual se orienta a ámbitos de corte cultural localizados principalmente en el Cuzco, Lima y Arequipa

- El Perú por su ubicación no constituye un país de destino turístico, es parte de un viaje a Sudamérica .

- El bajo poder adquistivo de la mayoría de la población limita el desarrollo del turismo interno.
  Las remuneraciones de los trabajadores continúa deteriorándose, aunque de manera diferenciada afectando en mayor medida a sectores con menor fuerza sindical.

- El proceso inflacionario continúa siendo uno de los más graves problemas que afecta la economía delpaís

- Desconocimiento del rol del sector turismo por el resto de los sectores de la economía nacional, fundamentalmente por los de apoyo que programan sus acciones sin tener en cuenta los requerimientos que demanda el desarrollo del turismo

- La actividad turística se ha concentrado en la explotación de atractivos de tipo cultural, a pesar de contarse con paisajes costeros y acuáticos susceptibles de ser implementados con fines recreacionales, debidamente inventariados y calificados, pero que no están habilitados para su explotación .

c. Tendencia

- Se estima que en la década de 1980 el desarrollo turístico costero y acuático no superará en términos significativos su actual situación de desarrollo incipiente, de evolucionar normalmente las condiciones limitantes actuales (Ver Gráfico TU-1)

- El cambio de sentido de la evolución de dichas condiciones requiere de la ejecución de acciones, cuyo período de maduración son de largo plazo. Esto reafirma que la tendencia no tendrá una pendiente alta .

PARTICIPACION DEL TURISMO RECEPTIVO PERUANO Y LATINOAMERICANO
EN EL TURISMO MUNDIAL
1969-1980

(Millones de Turistas)

(CUADRO T U - 1)

AÑOS	TURISMO MUNDIAL	TURISMO LATINOAMERICANO	TURSIMO PERUANO	PARTICIPACION PORCENTUAL		
				TL/TM	TP/TL	TP/TM
1969	154.0	4.9	0.125	3.18	2.55	0.08
1970	169.2	5.2	0.133	3.07	2.56	0.09
1971	181.3	6.0	0.156	3.30	2.60	0.09
1972	198.0	8.5	0.188	4.29	2.21	0.10
1973	215.0	12.9	0.228	6.00	1.77	0.12
1974	209.0	18.0	0.260	8.61	1.44	0.12
1975	213.0	17.6	0.256	8.26	1.45	0.12
1976	219.0	17.7	0.264	8.08	1.49	0.12
1977	240.7	18.3	0.274	7.60	1.50	0.11
1978	264.5	S/D	0.293	-	-	0.11
1979	270.0	S/D	0.336	-	-	0.12
1980	290.0	S/D	0.388	-	-	0.12

FUENTE : Boletines Técnicos de la Organización Mundial de Turismo

ELABORACION : EACSA.

TURISTAS INGRESADOS AL PAIS POR ZONAS GEOGRAFICAS

1970-1980

(Estructura Porcentual)

(CUADRO T U - 2A)

AÑOS	TOTAL	SUDAMERICA	NORTE AMERICA	EUROPA	ASIA	CENTRO AMERICA	OCEANIA	AFRICA	OTRO
1970	100	41.8	30	20	2.7	4.8	0.5	0.2	-
1971	100	42.3	28.1	21.2	3.0	4.6	0.5	0.2	0.1
1972	100	38.1	29.4	23.5	3.1	5.0	0.6	0.2	0.1
1973	100	37.9	27.4	25.4	3.8	4.2	1.1	0.2	-
1974	100	36.5	28.7	24.8	4.0	4.3	1.4	0.31	-
1975	100	39.7	25.8	24.8	3.8	3.9	1.5	0.4	0.1
1976	100	36.9	26.7	27.2	4.0	4.2	1.7	0.4	-
1977	100	33.6	27.3	28.3	4.5	4.4	1.5	0.4	-
1978	100	32.0	24.8	33.4	4.3	3.8	1.1	0.3	0.3
1979	100	30.8	23.4	36.2	4.3	3.7	0.9	0.3	0.2
1980	100	29.0	22.0	29.7	4.3	3.7	0.8	0.3	0.2

NUMERO DE TURISTAS INGRESADOS AL PAIS POR ZONAS GEOGRAFICAS

1970-1980

(CUADRO T U - 28)

AÑOS	TOTAL	SUDA - AMERICA	NORTE AMERICA	EUROPA	ASIA	CENTRO AMERICA	OCEANIA	AFRICA	OTRO
1970	133,546	55,845	40,024	26,775	3,597	6,411	628	191	75
1971	156,377	66,204	43,986	33,133	4,546	7,151	835	294	228
1972	188,205	71,626	55,293	44,196	5,909	9,525	1,221	321	114
1973	228,123	86,447	62,430	57,890	8,759	9,539	2,449	548	61
1974	260,382	94,991	74,694	64,674	10,490	11,119	3,593	728	93
1975	256,210	101,808	66,115	63,540	9,780	10,104	3,823	974	66
1976	264,015	94,730	70,483	71,688	10,446	11,142	4,449	988	89
1977	274,338	92,177	74,894	77,637	12,338	12,196	4,023	1,034	104
1978	293,447	93,987	72,688	97,921	12,698	11,272	3,158	929	794
1979	338,468	104,329	79,965	122,456	14,702	12,474	3,268	1,000	874
1980	388,500	112,665	85,470	154,235	16,706	14,375	3,108	1,166	777

EMPRESAS DEDICADAS A LAS ACTIVIDADES DE AGENCIAS DE VIAJES Y TURISMO EN LAS CIUDADES RIBEREÑAS

1969-1980

(CUADRO T U - 3)

CIUDAD	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Piura	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Chiclayo	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2
Trujillo	-	-	1	1	1	1	1	4	3	2	3	3
Lima	46	46	47	51	57	63	72	84	90	106	175	178
Nazca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Pisco	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1
Callao	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Arequipa	1	1	1	2	2	3	4	4	4	3	6	6
Tacna	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	3	3
TOTAL COSTA	50	50	52	57	63	71	81	99	104	118	193	196
Iquitos	3	3	3	4	4	4	4	6	6	5	6	6
Puno	1	1	1	2	1	2	3	2	2	3	5	5
TOTAL GENERAL	54	54	56	63	68	77	88	107	112	126	204	207
% CON RESPECTO AL TOTAL GENERAL	93%	93%	93%	94%	94%	93%	93%	92%	91%	87%	86%	83%

ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE EN LOS DPTOS.RIBEREÑOS

1975-1979

(CUADRO T U - 4)

DEPARTAMENTOS	1975	1976	1977	1978	1979
COSTA :					
Ancash	36	38	56	59	60
Arequipa	65	70	72	76	78
Ica	61	61	61	59	64
La Libertad	47	50	51	52	52
Lambayeque	36	37	39	40	42
Lima - Callao	198	217	199	210	258
Moquegua	23	24	26	27	27
Piura	49	52	54	55	55
Tacna	18	22	27	26	26
Tumbes	23	24	27	26	26
SUB TOTAL COSTA	556	595	612	630	688
Loreto y Ucayali	46	48	49	52	53
Madre de Dios	6	6	7	7	7
SUB TOTAL SELVA	52	54	56	59	60
Puno	35	37	38	39	41
TOTAL GENERAL	643	686	706	728	789
% CON RESPECTO AL TOTAL NACIONAL	66%	66%	66%	66%	67%

FUENTE : Oficina de Estadística / MITI

ELABORACION : EACSA

NUMERO DE HABITACIONES DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE

UBICADOS EN LOS DEPARTAMENTOS RIBEREÑOS

1975-1979

(CUADRO T U - 5)

DEPARTAMENTOS	1975	1976	1977	1978	1979
COSTA :					
Ancash	1,184	1,215	1,514	1,527	1,541
Arequipa	1,624	1,686	1,773	1,854	1,881
Ica	1,700	1,668	1,710	1,634	1,941
La Libertad	1,636	1,833	1,938	1,935	1,935
Lambayeque	1,211	1,250	1,305	1,320	1,362
Lima - Callao	8,974	8,976	8,503	8,503	9,480
Moquegua	342	346	366	372	372
Piura	1,143	1,149	1,119	1,225	1,225
Tacna	430	553	711	697	697
Tumbes	352	394	444	429	429
SUB TOTAL COSTA	18,096	19,070	19,465	19,500	20,863
Loreto y Ucayali	1,060	1,127	1,182	1,321	1,357
Madre de Dios	102	106	130	121	121
SUB TOTAL SELVA	1,162	1,233	1,312	1,442	1,478
Puno	727	814	852	863	900
TOTAL GENERAL	19,985	21,117	21,629	21,805	23,241
% CON RESPECTO AL TOTAL NACIONAL	73 %	73 %	72 %	71 %	72 %

FUENTE : Oficina de Estadística /MITI

ELABORACION : EACSA.

NUMERO DE CAMAS DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE UBICADOS EN LOS DEPARTAMENTOS RIBEREÑOS

1975-1979

(CUADRO T U - 6)

DEPARTAMENTOS	1975	1976	1977	1978	1979
Ancash	1,821	1,832	2,376	2,403	2,426
Arequipa	3,213	3,358	3,495	3,618	3,650
Ica	2,871	2,790	2,910	2,776	3,376
La Libertad	2,619	3,042	3,231	3,234	3,234
Lambayeque	1,956	2,028	2,123	2,127	2,199
Lima - Callao	13,991	14,844	14,238	14,323	16,129
Moquegua	708	718	753	770	770
Piura	2,040	2,043	2,158	2,186	2,186
Tacna	809	1,017	1,371	1,326	1,326
Tumbes	681	765	849	801	801
SUB TOTAL COSTA	30,709	32,437	33,509	33,564	36,097
Loreto y Ucayali	1,809	1,975	2,047	2,316	2,372
Madre de Dios	180	188	224	218	218
SUB TOTAL SELVA	1,989	2,163	2,271	2,534	2,590
Puno	1,090	1,221	1,278	1,294	1,350
TOTAL GENERAL	33,788	35,821	37,058	37,398	40,037
% CON RESPECTO AL TOTAL NACIONAL	72 %	71 %	71 %	72 %	71 %

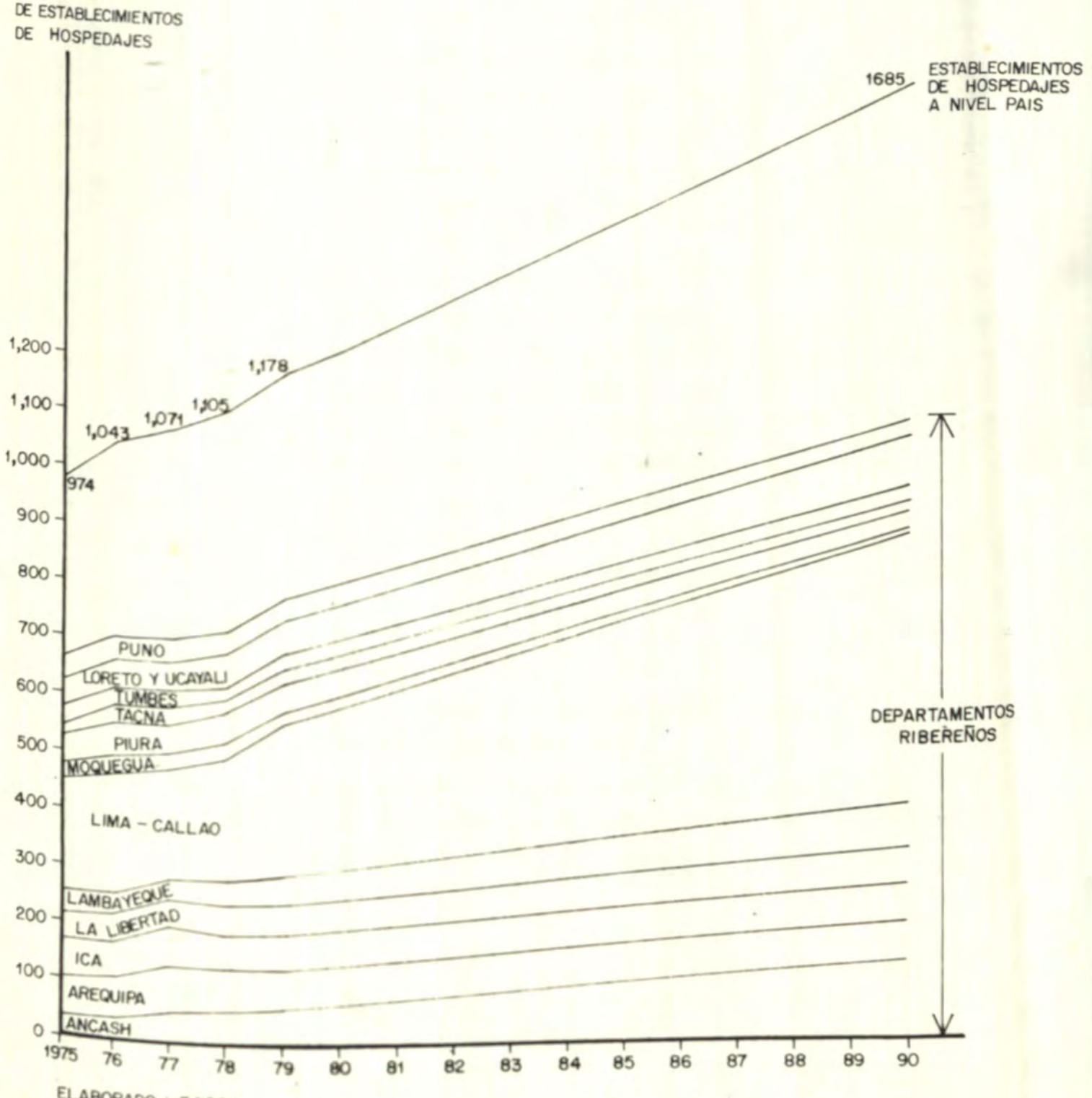
FUENTE : Oficina de Estadística del MITI

ELABORACION : EACSA

ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE EN LOS DEPARTAMENTOS RIBEREÑO

1975 — 1990

GRAFICO TU-1



ELABORADO : EACSA.

6. TRANSPORTE ACUATICO

a. Situación a 1980

- El transporte acuático presenta un rápido crecimiento en el último trienio, debido al gran movimiento de carga líquida, sustentada esencialmente en petróleo crudo y derivados, tanto en el cabotaje como en la exportación; habiéndose mantenido en un nivel casi constante en el último quinquenio el transporte de carga seca (Ver Cuadro T-1, T-2 , y Gráfico TA-1)

- Actualmente el servicio de transporte de cabotaje se efectúa mediante empresas nacionales. Estas en cuanto al transporte de la carga internacional, aproximadamente, el 65% lo efectúan con naves propias y la diferencia (35%) mediante el servicio de fletamento. (Ver Gráfico TA-1 y Cuadro T-3).

- El transporte acuático se desarrolla de manera desarticulada con las expectativas reales del crecimiento de los sectores productivos.

b. Limitaciones

- El transporte acuático es una variable dependiente fundamentalmente del comercio exterior y éste en gran medida de la política económica del Gobierno. Ello explica en gran parte las limitaciones y posibilidades de este Servicio (Ver Gráfico TA-2).

- Los cargueros en un 50% tienen edades superiores a 13 años
- Los tanqueros en un 50% tienen edades superiores a los 14 años
- El 50% de los graneleros tienen edades superiores a los 4 años, siendo las naves de menor edad
- El buque OBO (Ore-Bulk-oil) tiene en promedio 12 años y el buque frigorífico 7 años

La flota que sustenta más del 80% de la carga internacional son los tanqueros y cargueros.
En consecuencia la flota naviera cuenta con un alto grado de obsolescencia, principalmente la de propiedad estatal (Ver Cuadro T-5)

- De los 29 puertos comerciales, solamente 13 cuentan con atraque directo. De éstos 11 están ubicados en el litoral, uno en Iquitos y otro en el Lago Titicaca (Ver Cuadro T-6 y Cuadro T-7)
  Los cambios en la ingeniería naval están dejando a estos puertos con alto grado de obsolescencia
  Gran número de puertos de lanchonaje que han dejado de operar, actualmente no tienen uso alternativo, están abandonados

- El arenamiento progresivo del T. M. Salaverry, importante puerto comercial del Perú, dificulta y restinge el acceso, las maniobras de atraque y desatraque, la operación de carga y descarga y la salida de las naves del puerto.

- El cabotaje es un servicio que no se encuentra reglamentado para efectos de su promoción, ya que la ley que lo rige es muy antigua y por lo tanto presenta grandes limitaciones para su desarrollo.

c. Tendencia del Transporte Acuático

El transporte acuático, como ya se mencionara, está íntimamente ligado al comercio internacional. Y esta a la política económica del Gobierno

En el Segundo Semestre de 1980, al instaurarse el nuevo régimen de Gobierno se planteó una política altamente liberal en materia de comercio exterior lo que proyecta una reactivación del transporte de carga de importación, cuya declinación en la década de 1970 fue bastante pronunciada.

Pero, asimismo, las restricciones que plantea la infraestructura portuaria determina que el auge en el transporte internacional no se presente en los niveles que se estima si se mantienen las actuales limitaciones.

El gráfico TA-2 expresa la proyección matemática del transporte acuático, pero en función solamente del crecimiento histórico de la carga. Si a ello se correlaciona las limitaciones derivadas de la situación portuaria y del parque naviero, obviamente que dicha curva tendrá una tendencia de pendiente más modesta, hasta 1985, año en que empezaría a declinar de manera aguda (Curva A 1).

Dicha declinación está correlacionada con la tendencia de la explotación petrolera, calculada en términos del nivel de reservas estimadas a 1980.

En efecto, a 1990 de evolucionar normalmente los actuales factores limitantes las empresas navieras estarían enmarcadas en el contexto de una aguda crisis económica y financiera ya que ese año la tecnología naviera habrá impuesto buques de gran economía y versatilidad.

ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU" CALLAO - PERU

MOVIMIENTO DE CARGA : CABOTAJE, EXPORTACION E IMPORTACION SEGUN PUERTOS 1975 – 1979

(MILES T.M)

CUADRO T-1

PUERTOS	MOVIMIENTO DE CARGA DE CABOTAJE, EXPORTACION E IMPORTACION.																	
	1975				1976				1977				1978				1979			
	Total	Cabotaje	Exportación	Importación	Total	Cabotaje	Exportación	Importación	Total	Cabotaje	Exportación	Importación	Total	Cabotaje	Exportación	Importación	Total	Cabotaje	Exportación	Importación
TOTAL	27 519	10 303	9 173	8 043	25 906	9 765	9 073	7 066	26 592	10 449	10 256	5 787	28 205	15 297	11 415	2 493	31 138	16 975	11 826	2 337
ENAPU 1/	17 914	6 947	3 980	6 986	17 063	6 343	4 253	6 475	13 276	6 409	3 766	3 739	12 864	6 458	3 751	2 655	11 761	6 712	3 736	2 311
Cabo Blanco	93	55	37	-	115	63	52	-	70	35	35	-	100	150	39		332	256	76	-
Talara	4 435	3 521	361	543	4 267	3 559	305	404	3 756	3 378	435	345	3 514	2 196	353	119	3 725	3 348	402	77
Paita	219	65	53	101	156	30	56	70	127	20	63	44	104	21	51	36	202	68	89	57
Eten	81	0	80	1	50	1	49	-	147	85	62	-	319	311	4	-	361	361	-	-
Pacasmayo	2	-	1	1	1	-	1	-	3	-	3	-	30	-	30	0	18	-	18	-
Chicama	19	-	19	-	2	-	2	-	9	4	5	-	28	2	26	-	15	-	13	
Salaverry	803	355	334	113	735	383	385	108	914	369	397	128	836	394	349	91	811	350	382	79
Chimbote	1 693	829	306	368	847	555	138	154	1 112	704	166	242	997	518	198	280	1 337	773	311	253
Huacho	30	-	30	-	17	-	17	-	4	-	4	-	-	-	-	-	14	-	14	-
Supe	508	303	93	12	384	221	48	16	267	217	30	20	277	198	63	16	258	185	44	29
Huacho	42	-	42	-	33	-	33	-	23	-	23	-	17	-	17	-	23	-	23	-
Chancay	32	14	18	0	13	-	13	-	5	-	5	0	10	1	8	1	10	6	4	2
Callao	7 202	1 554	1 979	3 669	7 245	1 690	2 355	3 200	5 698	1 266	2 086	2 346	4 405	1 066	2 887	1 453	3 011	753	981	1 277
San Martín	678	286	256	136	613	321	248	44	440	239	112	89	372	203	19	150	529	241	150	130
Matarani	371	8	128	235	279	8	159	252	366	3	103	261	443	-	175	268	413	3	159	252
Matarani de y para Bolivia	208	-	97	111	104	-	109	84	193	-	107	86	215	-	95	120	110	-	88	102
Mollendo	393	393	-	-	431	431	-	-	433	433	-	-	412	412	-	-	475	475	-	-
Ilo	353	266	65	22	419	336	76	7	275	232	41	2	590	496	94	0	510	415	154	1
Iquitos	1 029	956	3	70	1 157	631	390	136	573	376	87	196	457	313	33	111	469	361	32	66
Pucallpa	137	137	-	-	136	136	-	-	157	157	-	-	170	170	-	-	184	188	-	-
OTROS 1/	9 605	3 661	5 193	2 051	8 843	3 403	4 820	2 593	13 316	3 960	8 590	2 048	15 341	8 839	6 664	38	19 387	10 263	9 089	16
Negritos	321	155	12	154	402	49	-	353	330	247	-	83	523	365	158	-	154	53	101	-
Bayóvar	-	-	-	-	-	-	-	-	841	841	-	-	4 465	3 235	1 231	-	6 372	3 967	2 405	-
Pimentel	337	240	86	11	326	254	72	-	275	182	93	-	103	-	103	-	94	-	94	-
La Pampilla	2 279	553	-	1 727	2 320	551	-	1 769	3 804	1 881	13	1 910	4 482	4 354	128	-	5 729	5 504	225	-
Talara	455	-	-	455	443	-	-	443	65	21	-	44	11	11	-	-	-	-	-	-
San Nicolás	5 848	348	5 104	186	4 919	319	4 600	-	6 667	475	6 212	-	5 006	346	4 662	-	6 356	515	5 835	-
Ila Southern	365	156	91	118	395	229	138	28	616	333	272	11	668	348	302	38	666	304	348	16

1/ : Yurimaguas, Puerto Maldonado y Puno, no registran información de carga.

FUENTE : ENAPU-PERU.
PETRO-PERU.

ELABORADO: EACSA.

CARGA TRANSPORTADA Y FLETES GENERADOS EN EL SERVICIO DE CABOTAJE, SEGUN

NACIONALIDAD DE EMPRESAS Y TIPO DE CARGA.

1975 - 79.

CUADRO T-2 A

(Miles)

NACIONALIDAD DE EMPRESAS Y TIPO DE CARGA	CARGA Y FLETE 1/									
	1975		1976		1977		1978		1979	
	TM	Soles	TM	Soles	TM	Soles	TM	Soles	TM	Soles
T O T A L	4 569	753 407	4 646	911 488	4 885	1 389 889	6 784	3 215 681	7 797	6 813 851
Carga General	12	14 163	14	14 297	3	3 536	0	1 391	1	10 429
Carga a Granel	600	57 882	364	68 019	524	97 004	283	114 967	303	106 643
Carga Líquida	3 957	681 362	4 268	829 172	4 358	1 289 349	6 501	3 099 323	7 493	6 696 779
EMPRESAS NACIONALES	4 569	753 147	4 645	908 042	4 882	1 386 921	2 484	1 323 452	7 797	6 812 094
Carga General	12	13 903	13	10 851	0	568	0	1 391	1	8 672
Carga a Granel 2/	600	57 882	364	68 019	524	97 004	283	114 967	303	106 643
Carga Líquida	3 957	681 362	4 268	829 172	4 358	1 289 349	2 201	1 207 094	7 493	6 696 779
3/ EMPRESAS EXTRANJERAS	0	260	1	3 446	3	2 968	4 300	1 892 229	0	1 757
Carga General	0	260	1	3 446	3	2 968	-	-	0	1 757
Carga Líquida	-	-	-	-	-	-	4 300	1 892 229	-	-

1/ : Se excluye la carga que no genera flete.

NOTAS : 2/ Comprende carga a granel de mineral de hierro.

3/ No transportan carga a granel.

FUENTE : DGTAc - Unidad de Tráfico Nacional.

CARGA TRANSPORTADA POR VIA ACUATICA Y FLETE GENERADO EN EL COMERCIO EXTERIOR, SEGUN NACIONALIDAD DE EMPRESA.

1975 - 79

CUADRO T-3 A

CONCEPTO	CARGA Y FLETE (MILES)									
	1975		1976 (R)		1977 (R)		1978		1979	
	TM	Dólar	TM	Dólar	TM	Dólar	TM	Dólar	TM	Dólar
TOTAL	14 222	380 435	12 974	315 082	15 726	311 582	13 106	314 086	15 275	402 565
EMPRESAS NACIONALES	3 570	144 085	3 834	117 761	4 689	114 416	3 561	119 177	3 977	118 453
Propias	2 127	93 407	2 533	87 991	2 692	89 171	2 482	91 870	2 596	84 229
Fletadas	1 443	50 678	1 301	29 770	1 997	25 245	1 079	27 307	1 381	34 224
Exportación	1 507	37 024	1 995	45 060	1 562	45 470	2 229	62 731	2 480	60 012
Propias	1 081	25 583	1 307	30 986	1 311	35 243	1 380	43 398	1 539	38 469
Fletadas	426	11 441	688	14 074	251	10 227	849	19 333	941	21 543
Importación	2 063	107 061	1 839	72 701	3 127	68 946	1 332	56 446	1 497	58 441
Propias	1 046	67 824	1 226	57 005	1 381	53 928	1 102	48 472	1 057	45 760
Fletadas	1 017	39 237	613	15 696	1 746	15 018	230	7 974	440	12 681
EMPRESAS EXTRANJERAS	10 652	236 350	9 140	197 321	11 037	197 166	9 545	194 909	11 298	284 112
Exportación	6 915	90 499	4 564	61 804	8 458	113 263	8 505	124 559	10 214	185 742
Importación	3 737	145 851	4 576	135 517	2 579	83 903	1 040	70 350	1 084	98 370

FUENTE : DGTAc. - Unidad de Tráfico Internacional.

ELABORADO : EACSA

PARQUE MARITIMO POR TONELAJE DE REGISTRO, SEGUN TIPO DE NAVE Y EDAD.

[illegible] - 79

CUADRO T-4 A

TIPO DE NAVE E INTERVALO DE EDAD	PARQUE Y TONELAJE DE REGISTRO									
	1975		1976		1977 (R)		1978		1979	
	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN
T O T A L	43	233 712	39	242 986	39	247 953	[illegible]	273 166	45	296 445
Hasta 5 Años	9	69 150	7	66 267	6	64 907	7	75 337	6	67 906
6 - 10 "	14	82 881	17	107 276	16	99 331	16	99 331	11	68 796
11 - 15 "	2	13 174	3	15 486	4	23 707	3	15 833	11	75 038
16 - 20 "	12	50 742	7	36 214	8	42 566	11	65 223	11	61 725
21 a Más "	6	17 765	5	17 753	5	17 442	5	17 442	6	22 980
CARGUERO	26	104 822	22	103 145	22	105 923	23	111 700	26	121 756
Hasta 5 "	5	27 595	2	11 152	1	7 431	1	7 431	-	-
6 - 10 "	9	51 039	12	67 482	13	73 058	13	73 058	8	45 913
11 - 15 "	1	5 300	1	5 300	-	-	-	-	7	35 789
16 - 20 "	6	14 078	3	12 412	4	18 660	5	24 437	6	27 742
21 a Más "	5	6 810	4	6 799	4	6 774	4	6 774	5	12 312

Cont ...

(R) : Cifras revisadas y reajustadas.

FUENTE : MTC / DGA.

ELABORADO : EACSA.

PARQUE MARITIMO POR TONELAJE DE REGISTRO , SEGUN TIPO DE NAVES Y EDAD.

Continuación ... 1975 - 79. CUADRO T-5

TIPO DE NAVE E INTERVALO DE EDAD	PARQUE Y TONELAJE DE REGISTRO.									
	1975		1976		1977 (R)		1978		1979	
	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN	No. de Naves	TRN
GRANELERO	10	93 341	9	93 872	9	93 586	10	102 592	8	86 450
Hasta 5 Años	4	41 556	4	44 685	4	44 685	4	44 685	4	44 685
6 - 10 "	2	21 166	3	31 430	2	22 091	2	22 091	2	22 091
11 - 15 "	-	-	-	-	1	9 339	1	9 339	1	9 006
16 - 20 "	3	19 665	1	6 803	1	6 803	2	15 809	-	-
21 a Más "	1	10 954	1	10 954	1	10 668	1	10 668	1	10 668
TANQUERO	7	35 549	8	45 979	8	48 444	9	58 874	9	58 874
Hasta 5 "	-	-	1	10 430	1	12 791	2	23 221	2	23 221
6 - 10 "	3	10 676	2	8 364	1	4 182	1	4 182	-	-
11 - 15 "	1	7 874	2	10 186	3	14 368	2	6 494	3	10 676
16 - 20 "	3	16 999	3	16 999	3	17 103	4	24 977	4	24 977
21 a Más "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OBO	-	-	-	-	-	-	-	-	1	28 573
11 - 15 "	-	-	-	-	-	-	-	-	1	28 573
FRIGORIFICO	-	-	-	-	-	-	-	-	1	792
6 - 10 "	-	-	-	-	-	-	-	-	1	792

FUENTE : DGTAc. - Dirección de Marina Mercante.

ELABORADO : EACSA.

PARQUE MARITIMO Y LACUSTRE POR TONELAJE DE REGISTRO, SEGUN SECTOR DE PROPIEDAD Y TIPO DE NAVE.

1975 - 79.

CUADRO T-5

SECTOR DE PROPIEDAD Y TIPO DE NAVE	PARQUE Y TONELAJE DE REGISTRO.														
	1975			1976			1977 (R)			1978			1979		
	No. de Naves	TRB	TRN	No. de Naves	TRB	TRN	No. de Naves	TRB	TRN	No. de Naves	TRB	TRN	No. de Naves	TRB	TRN
MARITIMO	43	384 412	233 712	39	402 174	242 998	39	405 738	247 953	42	443 632	273 166	45	488 [illegible]	[illegible]
ESTATAL	23	229 970	137 976	24	245 267	148 406	24	246 953	152 747	25	262 250	163 177	26	274 901	170 [illegible]
Carguero	14	135 344	78 634	14	135 344	78 634	14	135 341	80 489	14	135 341	80 489	14	135 344	80 569
Granelero	3	45 891	31 292	3	45 891	31 292	3	45 891	31 293	3	45 891	31 293	3	45 891	31 293
Tanquero	6	48 735	28 050	7	64 032	38 480	7	65 721	40 965	8	81 018	51 395	9	93 666	[illegible]
PRIVADO	20	154 442	95 736	15	156 907	94 589	15	158 785	95 206	17	181 382	109 989	19	194 004	[illegible]
Carguero	12	45 756	26 188	8	42 601	24 511	8	44 481	25 434	9	53 617	31 211	12	69 177	41 247
Granelero	7	96 037	62 049	6	101 657	62 579	6	101 656	62 293	7	115 117	71 299	5	85 968	55 137
Tanquero	1	12 649	7 499	1	12 649	7 499	1	12 648	7 479	1	12 648	7 479	-	-	-
OBO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	37 325	28 575
Frigorífico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 544	792
LACUSTRE	6	4 175	3 050	6	4 175	3 050	6	4 175	3 050	6	4 175	3 050	5	3 975	2 870
ESTATAL	6	4 175	3 050	6	4 175	3 050	6	4 175	3 050	6	4 175	3 050	5	3 975	2 870

NOTA : No se incluye la información del parque fluvial por estar incompleta.
FUENTE : DGTAC – Unidad de Tráfico Nacional.
(R) : Cifras revisadas y reajustadas.
ELABORADO: EACSA.

PUERTOS MARITIMOS, FLUVIALES Y LACUSTRES , POR SISTEMAS DE ATRAQUE.

1 9 7 9.

CUADRO T-6

MODO DE TRANSPORTE	NUMERO DE PUERTOS 1/				
	TOTAL	Directo	Lanchonaje	Tuberías Sub Marinas	Embarcadero
T O T A L	29	13	8	5	3
MARITIMO	24	11	8	5	-
FLUVIAL	4	1	-	-	3
LACUSTRE	1	1	-	-	-

1/ : No incluye puertos pesqueros

FUENTE : DGTAc. Dirección de Infraestructura Acuática.
ENAPU. División de Operaciones.

ELABORADO : EACSA.

CARACTERISTICAS DE LOS PUERTOS, SEGUN VIA ACUATICA

1979

CUADRO T-7

PUERTO	UBICACION GEOGRAFICA. (Departamento)	ADMINISTRACION.	SISTEMA DE ATRAQUE.	FACILIDADES DE ATRAQUE.		VIAS DE ACCESO AL TERMINAL.	
				Muelles	Amarraderos	Ferrocarril	Carretera
MARITIMOS							
Bco Blanco	Piura	Petro Perú	Tuberías Submarinas	1	–	–	Panamericana.
Talara	Piura	Enapu	Directo	2	2	–	Empalme Panamericana.
Negritos	Piura	Belco	Tuberías Submarinas	–	–	–	Panamericana (Desvío).
Bayóvar	Piura	Enapu	Directo	1	4	–	56 Kms. a Piura.
Pimentel	Piura	Petro Perú	Tuberías Submarinas	1	2	–	Panamericana (Desvío).
	Lambayeque	Cía. FF.CC. y Muelle Pimentel.	Lanchonaje	1	–	16 Kms. a Chiclayo	Chiclayo y Eten.
Eten	Lambayeque	Enapu.	Lanchonaje	1	–	–	A Reque, Laguna y Monsefú.
Pacasmayo	La Libertad	Enapu	Lanchonaje	1	–	–	A San Pedro y Guadalupe.
Chicama	La Libertad	Enapu	Lanchonaje	1	–	–	16 Kms. a Paiján.
Salaverry	La Libertad	Enapu	Directo	2	4	–	Panamericana (Desvío).
Chimbote	Ancash	Enapu	Directo	3	5	–	Panamericana (Desvío).
Huarmey	Ancash	Enapu	Lanchonaje	1	–	–	Panamericana (Desvío).
Supe	Lima	Enapu	Lanchonaje	1	–	–	Panamericana.
Huacho	Lima	Enapu	Lanchonaje	1	–	–	Panamericana (Desvío).
La Pampilla	Prov.Const. Callao	Petro Perú	Tuberías Submarinas	–	–	–	Panamericana (Desvío).
Chancay	Lima	Enapu	Lanchonaje	1	–	–	Panamericana (Desvío).
Callao	Prov. Const. Callao	Enapu	Directo	9	27	FF. CC. Central	4 Autopistas a Lima.
Conchán	Lima	Petro Perú	Tuberías Submarinas	–	–	–	Panamericana.
San Martín	Ica	Enapu	Directo	1	4	–	32 Kms. a Pisco.
San Nicolás.	Ica	Hierro Perú	Directo	1	2	–	26 Kms. a Marcona.
Veterani	Arequipa	Enapu	Directo	3	4	FF. CC. del Sur	50 Kms. a la Panamericana.
Rollendo	Arequipa	Petro Perú	Tuberías Subearinas	1	–	–	Panamericana (Desvío).
Ilo	Moquegua		Directo	1	4	–	A Moquegua y Tacna.
Ilo Southern	Moquegua	Southern Cooper Corp.	Directo	1	2	A Toquepala y Cuajone.	A Moquegua y Tacna.
FLUVIALES							
Iquitos	Loreto	Enapu	Directo	1	–	–	1 Km. a la Base Naval.
Yurimaguas	Loreto	Enapu	Embarcadero	–	–	–	Camino a Tarapoto.
Pucallpa	Loreto	Enapu	Embarcadero	–	–	–	Sin Asfaltar a Lima.
Puerto Maldonado	Madre de Dios	Enapu	Embarcadero	–	–	–	A Quincemil.
LACUSTRE							
Puno	Puno	Enafer	Directo	1	–	FF. CC. del Sur	Arequipa y Cuzco.

NOTA : No incluye puertos pesqueros.

FUENTE : DGTAc. Dirección de Infraestructura Acuática.
ENAPU. División de Operaciones.

ELABORADO : EACSA.

PROYECCION MATEMATICA MOVIMIENTO DE CARGA DE CABOTAJE

(1975 - 1980 Miles de TM)

Cuadro N° T-8

PUERTOS	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Cabo Blanco	55	63	35	159	256											
Talara	3,521	3,558	2,378	2,196	2,246	1,606.2	1,215	823.8	432.6	41.4						
Paita	65	30	20	21	50											
Eten	0	1	85	311	381											
Chicama	-	-	4	2	-											
Salaverry	355	362	389	398	350	378.6	381.2	383.8	386.4	389	391.6	394.2	396.8	399.4	402	404.6
Chimbote	829	555	704	516	773											
Supe	203	221	217	198	185	187.1	181.2	175.3	169.4	163.5	157.6	151.7	145.8	139.9	134	128.1
Chancay	14	-	-	1	4											
Callao	1,554	1,690	1,266	1,068	753	584.6	357.4	130.2								
San Martín	286	321	239	203	241	190.2	167.6	145	122.4	99.8	77.2	54.6	32	9.4		
Matarani	8	8	2	-	2											
Mollendo	393	431	433	412	475	472.3	486.8	501.3	515.8	530.3	544.8	559.3	573.8	588.3	602.8	617.3
Ilo	266	336	232	496	415	486.4	532.2	578	623.8	669.6	715.4	761.2	807	852.8	898.5	944.4
Iquitos	956	631	308	313	381	72										
Pucallpa	137	136	157	170	188	198.4	212	225.6	239.2	252.8	266.4	280	293.6	307.2	320.8	334.4
Negritos	155	49	247	365	55	209	220.6	232.2	243.8	255.4	267	278.6	290.2	301.8	313.4	325
Bayovar	-	-	841	3,235	3,887											
Pimentel	240	254	182													
La Pampilla	552	551	1,881	4,354	5,504											
Conchán	-	-	21	17												
San Nicolás	558	319	475	386	515	444.9	443	441.1	439.2	437.3	435.4	433.5	431.6	429.7	427.8	425.9
Ilo Southern	156	229	333	288	304	368.5	404	439.5	475	510.5	546	581.5	617	652.5	688	723.5
TOTAL	10 303	9,754	10,449	15,097	16,975	18,124	19,994	21,864	23,734	25,604	27,474	29,344	31,214	23,084	34,954	36,824

FUENTE : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

ELABORACION : EACSA.

MOVIMIENTO DE CARGA DE EXPORTACION

(1975 - 1990 Miles de TMB)

Cuadro N° T-9

PUERTOS	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Cabo Blanco	37	52	35	39	76	67.3	73.8	80.3	86.8	93.3	99.8	106.3	112.8	119.3	125.8	132.3
Talara	361	305	435	263	402	365.2	369.2	373.2	377.2	381.2	385.2	389.2	393.2	397.2	401.2	405.2
Paita	33	56	63	51	87	88.9	99.2	109.5	119.8	130.1	140.4	150.7	161	171.3	181.6	191.9
Eten	90	49	62	8												
Pacasmayo	1	1	3	30	18											
Chicama	17	2	5	26	13	48.6	50.2	51.8	53.4	55	56.6	58.2	59.8	61.4	63	64.6
Salaverry	334	265	397	349	182	239.4	217.4	195.4	173.4	151.4	129.4	107. 4	85.4	63.4	41.4	19.4
Chimbote	306	138	168	199	311	266.7	282.8	298.9	315	331.1	347.2	363.3	379.4	395.4	411.6	427.7
Huarmey	30	17	4	-	14											
Supe	93	48	30	63	44	27.7	18.4	9.1								
Huacho	42	22	23	17	23	12.5	8.2	3.9								
Chancay	18	13	5	8	4											
Callao	1,979	2,355	2,086	2,192	981	1,270.9	1,055	839.1	623.2	407.3	191.4					
San Martín	256	248	112	19	150											
Matarani	128	119	103	175	159	165	176.8	188.6	200.4	212.2	224	235.8	247.6	259.4	271.2	283
Matarani de para Bolivia	97	109	107	95	88	89.6	86.4	83.2	80	76.8	73.6	70.4	67.2	64	60.8	57.6
Ilo	65	76	41	94	154	144.8	164.4	184	203.6	223.2	242.8	262.4	282	301.6	321.2	340.8
Iquitos	3	390	87	33	32	16.3										
Negritos	12	-	-	158	101											
Bayovar	-	-	-	1,231	2,485	4,837.7	5,457.8	6,077.9	6,698	7,318.1	7,938.2	8,558.3	9,178.4	9,798.5	10,418.6	11,038.7
Pimentel	86	72	93	103	94	103.7	108.4	113.1	117.8	122.5	127.2	131.9	136.6	141.3	146	150.7
La Pampilla	-	-	13	128	225	447	504.8	562.6	620.4	678.2	736	793.8	851.6	909.4	967.2	1,025
San Nicolás	5,104	4,600	6,212	4,682	5,835	5,749.8	5,904.2	6,058.6	6,213	6,367.4	6,521.8	6,676.2	6,830.6	6,985	7,139.4	7,293.8
Ilo Southern	91	138	272	362	348	463.6	537.4	611.2	685	758.8	832.6	906.4	980.2	1,054	1,127.8	1,201.6
TOTAL	9,173	9,075	10,366	10,415	11,826	12,166	12,831	13,396	14,161	14,826	15,491	16,156	16,851	17,486	18,151	18,816

FUENTE : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

ELABORACION : EACSA.

PROYECCION MATEMATICA

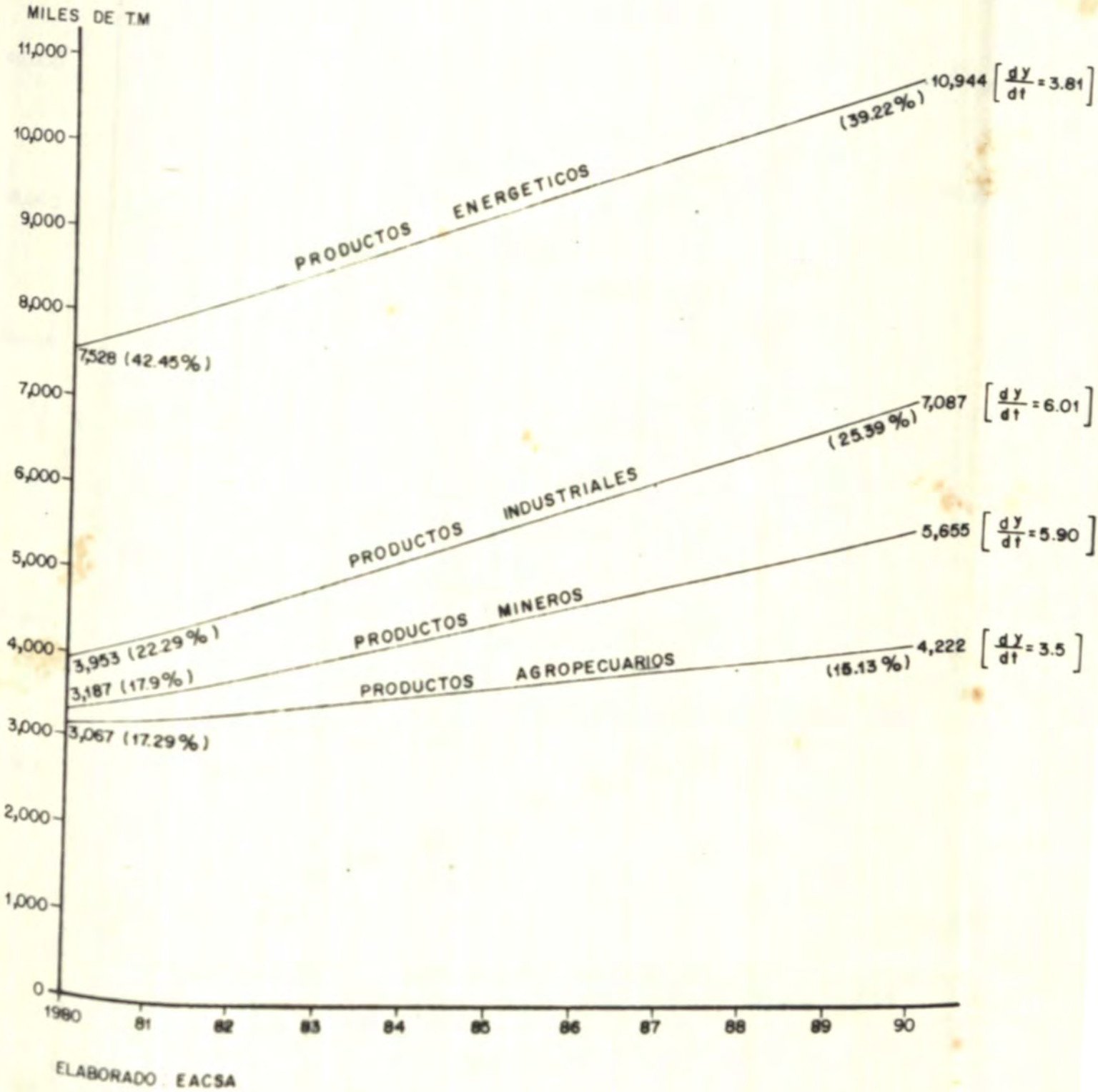
MOVIMIENTO DE CARGA DE IMPORTACION

(1975-1980) MILES DE TMB

CUADRO Nº T - 10

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Talara	543	404	345	119	77	-
Paita	121	70	44	36	57	17
Eten	1	-	-	..	-	-
Pecasmayo	1	-	-	..	-	-
Salaverry	111	108	128	91	85	83.1
Chimbote	358	154	240	230	263	239.8
Supe	12	16	20	16	29	28.0
Chancay	-	-	-	1	2	6.3
Callao	3,669	3,200	2,346	1,463	1,277	-
San Martín	136	44	89	150	130	138.0
Matarani	235	252	261	230	252	268.0
Matarani de Para Bolivia						
Bolivia	111	84	86	120	102	106
Ilo	22	7	2	0	1	-
Iquitos	70	136	176	111	46	15.9
Negritos	154	353	83	..	-	-
Pimentel	11	-	-	..	-	-
La Pampilla	1,727	1,769	1,910	..	-	-
Conchán	453	443	44	..	-	-
San Nicolás	186	-	-	..	-	-
Ilo Southern	119	28	11	38	16	-
T O T A L :	8,043	7,068	5,787	2,693	2,327	

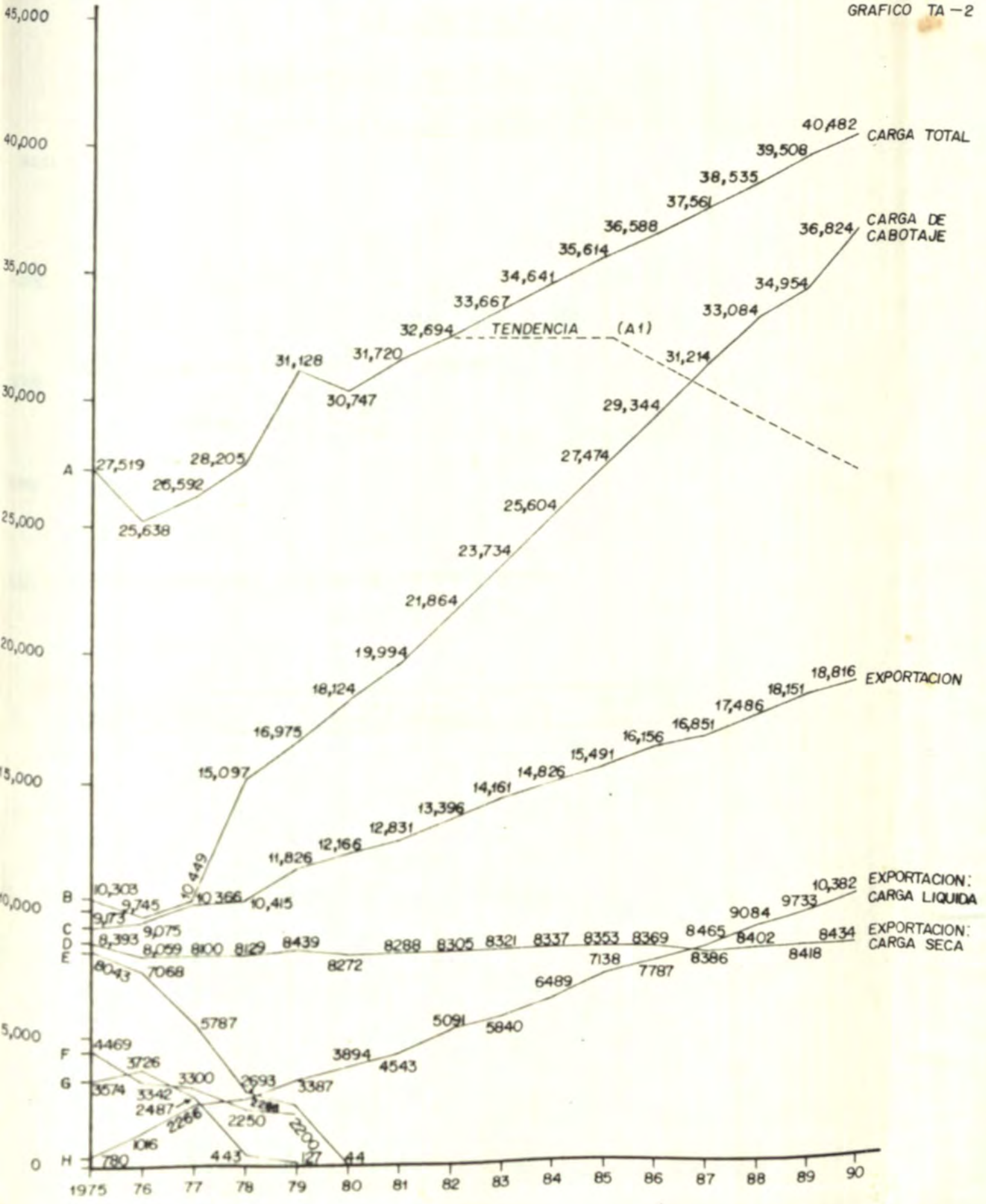
DEMANDA INTERNA DE TRANSPORTE
1980 — 1990



ELABORADO EACSA

MOVIMIENTO DE CARGA : CABOTAJE, EXPORTACION E IMPORTACION

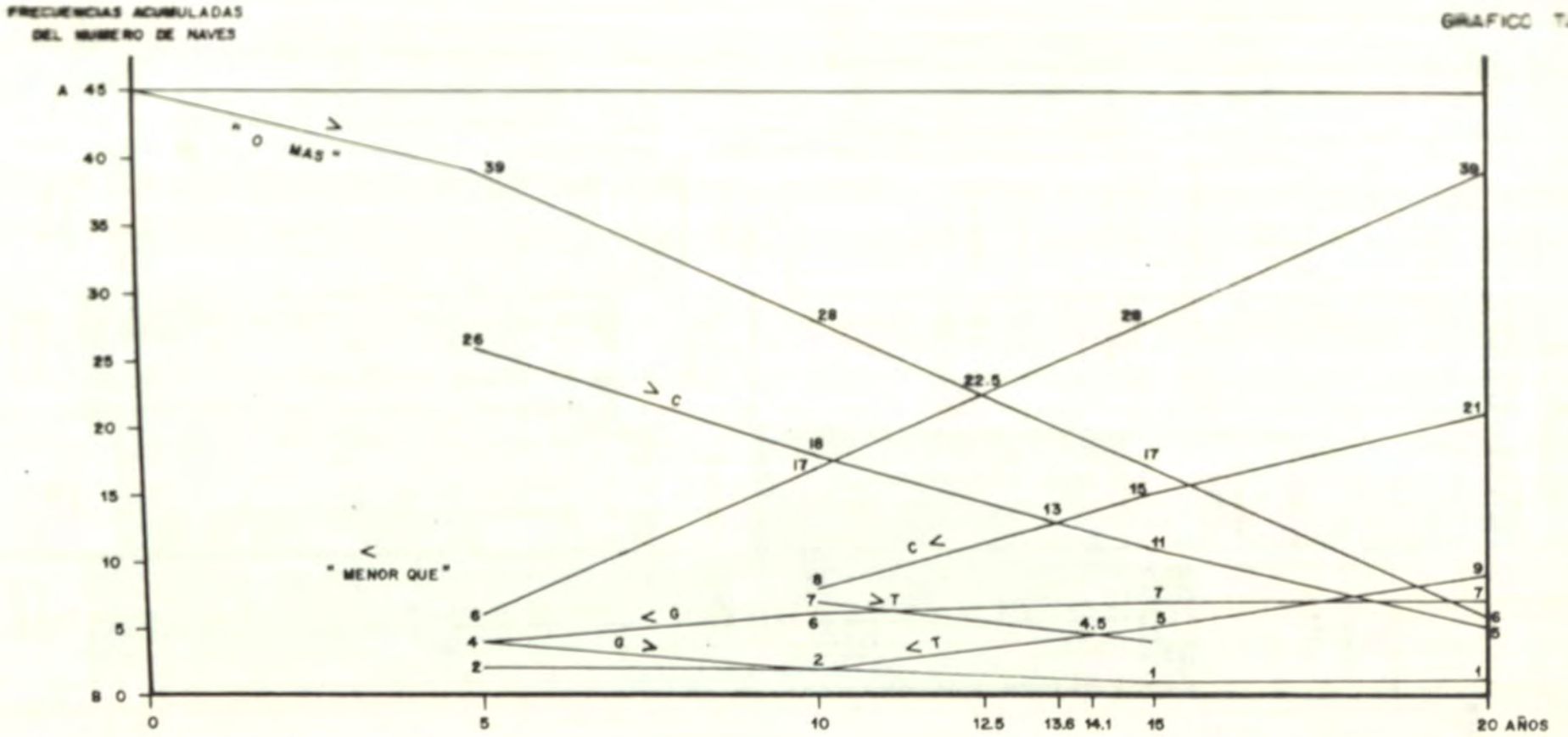
GRAFICO TA – 2



ELABORADO : EACSA

DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS ACUMULADAS DE LA ESTRUCTURA DE EDADES DE LA FLOTA NAVIERA MARITIMA (1980)

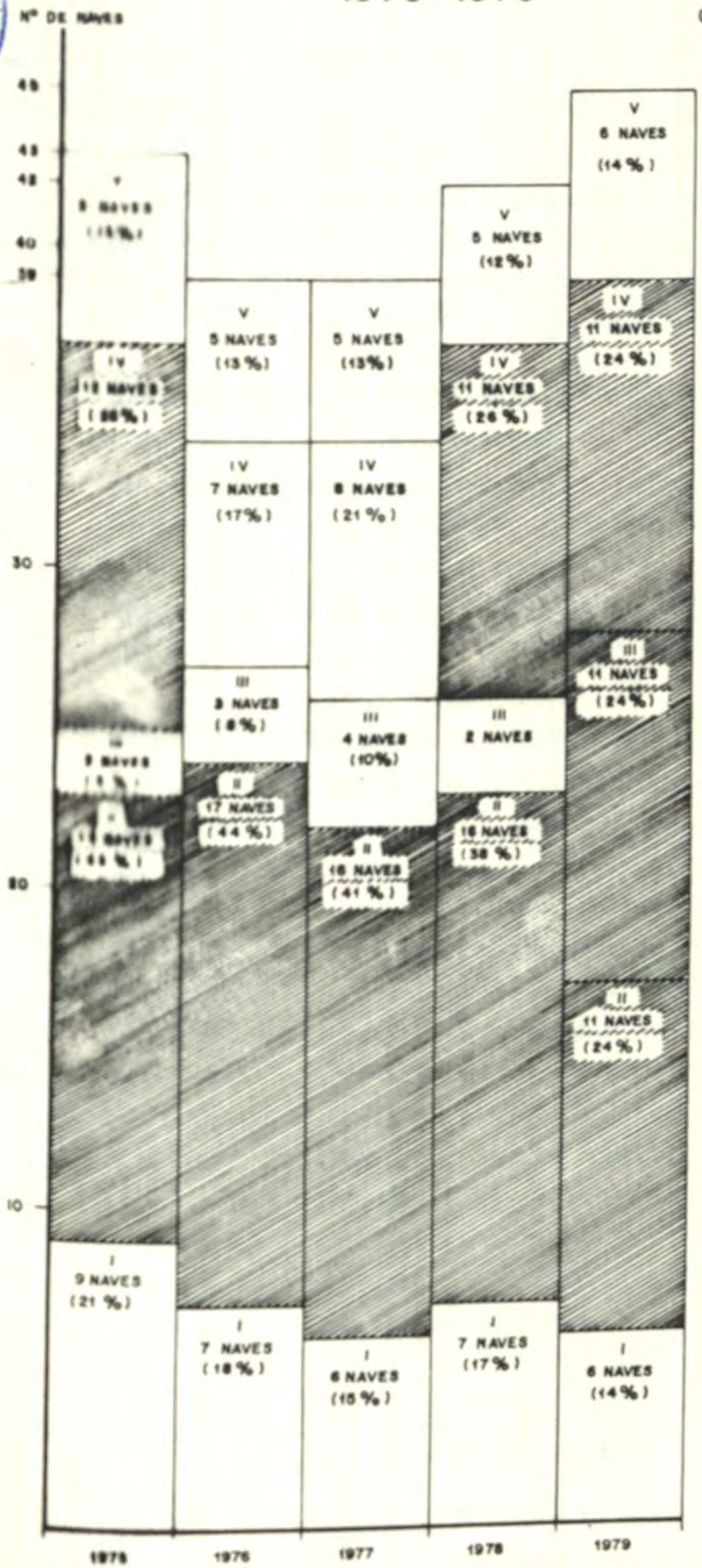
GRAFICO T4 - 5



A y B : Parque Naviero Maritimo Total.
C : Cargueros.
G : Graneleros.
T : Tanqueros.
ELABORADO : EACSA.

ESTRUCTURA DEL PARQUE NAVIERO MARITIMO POR EDADES 1975-1979

GRAFICO TA - 4



I : Menos de 5 años
II : De 5 a 10 años
III : De 11 a 15 años

Descripción del Gráfico TA - 2

En el Gráfico TA-2 se observan ocho (8) curvas que comprenden dos períodos: el primero relacionado con los años de 1975 a 1979 y el segundo que corresponde a la proyección de dicha serie histórica cubriendo la década de 1980 y solamente atendiendo al crecimiento del movimiento de carga. La descripción de las mismas es la siguiente :

(a) Curva "A"-Movimiento Total de Carga

Esta curva incluye los movimientos de carga de cabotaje, exportación e importación. Presenta un rápido crecimiento en su proyección influenciada por el gran dinamismo que se efectiviza en el trienio 1976-1979. Este dinamismo se basa en el auge del transporte de cabotaje.

(b) Curva "B" - Movimiento de Carga de Cabotaje

En la serie histórica 1975-1979 se observa que el ascenso comienza en 1976; destacándose una mayor rapidez del crecimiento en el trienio 1977-1979. Su influencia en la proyección, obviamente es pronunciada Ese alto nivel de crecimiento observado se debe, fundamentalmente, al transporte de petróleo y derivados. Los puertos más relevantes en este rubro han sido : La Pampilla que de 552,000 TM efectuado en 1975 pasó a 5'500,000 TM en 1979; y "Bayovar" que realiza sus operaciones de cabotaje a partir de 1977 con 841,000 TM y llega a 1979 con 3'897,000 TM.

En consecuencia, la proyección matemática lineal determina que en dicha velocidad de crecimiento se llegaría a 1990 con un movimiento de carga de cabotaje del ór-

don de las 36,824 TM.

(c) Curva "C" - Exportación

Esta curva ha tenido un crecimiento moderado.
Analizado esta curva en función de sus dos componentes; la carga líquida (Curva H) y la carga sólida - (Curva D), se tiene :
La primera de los nombrados (H) presenta un crecimiento más rápido que la segunda (D) que prácticamente - se ha quedado estacionaria. En el Cuadro adjunto se puede observar las tasas de crecimiento anual de las- exportaciones :

PERIODO	CRECIMIENTO
1976/75	- 1%
1977/76	14%
1978/77	0.4%
1979/78	14%

En el período 1978/77 se observa un decrecimiento en- el nivel de exportaciones, esto es motivado por el- descenso significativo en la exportación de carga seca que se efectuó por el puerto San Nicolás.
De 6'212,000 TM exportado en 1977 por este puerto se desciende a 4'682,000 TM en 1978 recuperándose en - 1979 con 5'835,000 TM.
La recuperación del nivel de carga exportada en 1979- está en función de la carga líquida, esto es, a la exportación de petróleo por el puerto de Bayovar, el cual inicia sus operaciones de exportación en 1978 con 1'231, 000 TM y en 1979 se eleva a 2'485,000 TM.

(d) Curva "E" - Importación

En el período 1975-1979 los volúmenes de carga de importación descendieron de manera pronunciada; de 8'048,000 TM en 1975 se alcanzó 2'327,000 TM en 1979.

El más rápido descenso se observó en los volúmenes de carga líquida (Curva G) con relación a los de carga seca (Curva F).

Tal velocidad de decrecimiento determina que en proyección matemática para el período 1980-1990 se establezcan cifras absolutas negativas.

T E R M I N O L O G I A

ALBARENGA

Consiste en una nave propulsada a cuyo costado se atan fuertemente otras.

AMARRADEROS

Lugar de un muelle donde una nave queda amarrada para realizar una operación portuaria

ATRAQUE

Asegurar la nave al muelle

BARCAZA O CABARRA DE CARGA SECA

Embarcación de poco calado y de gran superficie sin instalación de fuerza motriz que se emplea para el transporte de carga

BARCAZAS CISTERNAS

Son barcazas especialmente diseñadas para el transporte de carga líquida

CARGA

Expresión que comprende todos los materiales que pasan por los puertos

CARGA A GRANEL

Carga seca sin envase o empaque transportada a granel

CARGA GENERAL

Carga surtida fraccionada o envasada, transportada en partidas de tonelaje variable.

CARGA LIQUIDA

Comprende las cargas líquidas que se transportan a granel

CARGUERO

Barco diseñado especialmente para el transporte de carga seca excepto los barcos a granel y los frigoríficos

CISTERNA

Embarcación de construcción especialmente diseñada a transportar líquidos

CHATA

Embarcación de poco calado utilizado en el transporte fluvial

EMBARCADERO

Lugar destinado para el embarque de personas, animales y mercaderías.

FLETE

El costo total para el transporte de una mercadería de un punto a otro, dentro de las condiciones de transporte establecidas en el conocimiento de embarque y las regulaciones y niveles de tarifas establecidas por las compañías marítimas.

GRANELERO

Tipo de nave diseñada para el transporte de carga seca a granel

LANCHONAJE

Sistema de atraque en puertos menores que poseen un sólo muelle y está acondicionado para embarcaciones menores

MOVIMIENTO DE CARGA

Tráfico de mercaderías y puede ser entre puertos

MOTOCHATA O BARCAZA A MOTOR

Son las naves con propulsión propia, se les denomina moto-lanchas cuando poseen motor central, y barcazas a motor, cuando - es del tipo "Fuera de Borda".

MOTONAVE

Embarcación con compartimientos habilitados para el trans - porte de pasajeros y carga

MUELLE

Estructura a orilla del agua que constituye el límite entre - las extensiones de tierra y agua de un puerto y que proporciona una instalación para amarrar buques mientras se transborda la carga para otros fines

NAVE

Todo barco, buque o embarcación de 100 a más toneladas de registro bruto provisto de sistema mecánico de propulsión (Vapor o Motor) dedicado principalmente al transporte comercial- de carga y/o pasajeros por vía acuática.

NAVES DE VAPOR

Comprende las naves provistas de máquinas de vapor (pistón o turbina) o que utilizan carbón o petróleo para su propulsión.

PASAJEROS - KILOMETROS TRANSPORTADO

Unidad de medida que representa el transporte de un pasajero en una distancia de un kilómetro

PUERTO

Punto en que las mercaderías o pasajeros se embarcan de la nave o se transbordan de una embarcación que opera en una forma de transporte a una embarcación que opere en otra. Incluyendo todos los lugares de carga y descarga, aunque no estén equipados especialmente con muelles o demás instalaciones.

REMOLCADOR

Embarcación especialmente diseñada para remolcar o ayudar las maniobras de los buques de casco reforzado y motores de adecuada potencia

TANQUERO

Embarcación destinada principalmente al transporte de carga líquida a granel, en particular petróleo, incluyendo las embarcaciones para transporte combinado de graneles líquidos y sólidos.

TERMINAL

Estructura o grupo de estructuras construídas en un punto del puerto, con facilidades adecuadas para permitir la transferencia de pasajeros y/o carga entre los elementos de transporte-

acuático y terrestre.

TONELADA - KILOMETRO - TRANSPORTADA

Unidad de medida que representa al transporte de una tonelada de carga en una distancia de un kilómetro

TONELAJE DE CARGA DE COMERCIO EXTERIOR -
EMBARCADO Y DESEMBARCADO

Corresponde el peso de todas las mercaderías (con su embalaje) incluso ganado, cargados en los puertos nacionales, en naves nacionales o extranjeras para ser descargados en otro país ;o bien, las mercaderías descargadas de tales naves que han sido cargadas en otro país.

TONELAJE DE PORTE BRUTO

Es el número de toneladas largas (2.240 lbs) que puede transportar un barco. Es la diferencia entre un número de toneladas de agua de desplazamiento de un barco vacío y el número de toneladas que desplaza cargado hasta la línea de calado.

TONELAJE DE REGISTRO BRUTO

Comprende el volúmen total de todos los espacios permanentes cubiertos del barco, excepto determinados espacios que se consideran excluídos.

Los espacios que deben excluírse son :

- Tanque principal y demás tanques para lastre de agua ,
- Proa, puente y popa,
- Exceso de escalera de escotilla
- Ciertos espacios para luz y aire,
- Tragaluces y techos,



- Condensadores y otros implementos
- Maquinaria de timón,
- Caseta del timonel y
- Los camarotes de los pasajeros

TONELAJE DE REGISTRO NETO

Es la diferencia después de deducir del tonelaje de registro bruto, el tonelaje correspondiente a los espacios cubiertos - destinados para la tripulación, cabina de capitán y ciertos- espacios ocupados por maquinaria de propulsión y otros destinados a operaciones de navegación.
La unidad de medida es la tonelada de cien (100) pies cúbicos- que es igual a 2.83 mts. cúbicos

TRAFICO

Término general que abarca cualquier carga o toda ella y el pasaje durante el proceso de paso de un lugar a otro.

TRANSPORTE DE CABOTAJE

Un pasajero o una partida de mercaderías ha sido desplazado - en transporte de cabotaje, si después de embarcarse en un puerto del país hace un viaje marítimo a otro puerto del propio - país, donde se desembarca.
Incluye el gran cabotaje o sea el tráfico entre dos partes del mismo país, cuando el viaje debe realizarse pasando frente a las costas de otro país o países.

TRANSPORTE FLUVIAL

Comprende el servicio de pasajeros y/o carga prestado por transportistas y empresas en los ríos navegables del interior del país.

TRANSPORTE LACUSTRE

Comprende el servicio de pasajeros y carga prestado por transportistas y empresas en los lagos del interior del país.

TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Un pasajero o una partida de mercaderías ha sido desplazado en transporte marítimo internacional, si después de haberse embarcado en un puerto del país informante, realiza a un viaje marítimo a un puerto de un país extranjero, donde desembarca o viceversa.

NOMBRE EMPRESAS / NOMBRE NAVIERA	TIP.	HP	MATR.	ESLO.	MANG.	PUNT.	T.B.	T.N.	C... CARG.
ARTIDORO PANDURO S.									
SAN MARTIN	R/M		PC 1031	15.6	4.6	1.6	23.4	10.9	24.5
VILLAPAN	CH		PC 1241	25.2	7.0	2.2	176.4	78.6	176.8
				40.8	11.6	3.8	199.8	89.5	201.3
BERNARDO SORIA PINEDO									
SIEMPRE ADELANTE II	M/CH		PC 2448	32.0	7.5	1.7	149.7	83.0	187.0
" " IV	M/CH		PC 3701	32.0	8.5	1.8	137.4	97.5	219.4
" "	B/M		PC 832	12.4	3.3	1.2	8.0	8.0	18.0
				76.4	19.3	4.7	295.1	188.5	424.4
EDUARDO AGUINAGA DIAZ									
MARINITA	CH		PC 3769	32.9	9.2	2.1	222.0	160.0	378.0
ANTONIO	CH		PC 3860	32.9	9.2	2.1	487.0	487.0	1,095.8
JEPI	R/M	120	PC 3732	14.6	6.1	1.8	51.3	26.1	45.2
				80.4	24.5	6.0	460.3	681.1	1,519.0
NAVIERA BENAVENTE									
BENAVENTE	R/M	625	PC 1179	18.0	5.8	1.6	48.3	23.8	53.6
" II	R/M	165	PC 3695	22.0	7.0	2.0	90.4	20.1	45.2
LORENZA II	CH		PC 3424	54.0	12.0	2.2	641.1	579.3	1,303.4
				54.0	24.8	5.8	779.8	683.2	1,402.2

./

/.

NOMBRE EMPRESAS / NOMBRE NAVIERA	TIP.	HP	MATR.	ESLO.	MANG.	PUNT.	T.B.	T.N.	CAP. CARG.
FCO.MORI ALEGRIA									
ALGUSTA	R/M	240	PC 1263	18.5	5.7	2.0	125.0	67.3	151.4
AUGUSTA II	M/N		PC 3696	25.0	7.0	2.1	140.9	51.2	115.2
ALEGRIA	CH		PC 1679	34.0	9.4	2.3	231.0	169.0	280.2
VICTORIA	BARC		PC 3713	52.0	12.0	2.5	994.6	466.8	1,050.3
				129.5	34.1	8.9	1,491.5	754.3	1,697.1
HENDER PASTOR BRIONES									
FORESTAL I	M/N	264	PC 3382	32.9	7.5	1.8	203.5	146.2	328.9
FORESTAL II	CH		PC 3644	60.0	13.0	2.6	729.7	584.7	1,315.6
AUGUSTO ENRIQUE	R/M	365	PC 3849	24.0	8.0	2.0	109.5	51.4	115.6
				116.9	28.5	6.4	1,042.7	782.3	1,760.1
LINEAS WESSEL									
LILIANA	R/M	375	PC 3925	15.2	4.6	1.2	71.0	34.1	76.7
ALEX	R/M	365	PC 4073	15.2	5.1	1.6	66.2	25.0	56.2
FREDY I	CH		PC 3948	42.0	9.0	2.1	324.4	251.9	566.8
FREDY II	CH		PC 4157	48.0	9.0	2.4	366.3	92.6	208.4
				120.4	27.7	7.3	627.9	403.6	908.1
NAV.NUÑEZ HNOS.									
EL CHOLO	R/M	287	PC 3801	17.0	5.5	1.7	33.5	11.3	25.4
LA CHOLA	CH		PC 3603	33.0	7.5	1.8	124.1	93.4	210.1
				50.0	13.0	3.5	157.6	104.7	235.5

./

/.

NOMBRE EMPRESAS NOMBRE NAVIERA	TIP.	HP	MATR.	ESLO.	MANG.	PUNT.	T.BR.	T.N.	CAP. CARG.
LAN.FLUV.ALVAR.TALLEDO									
JAGODA	R/M	290	PC 3569	54.0	20.0	7.0	50.4	26.2	59.0
BLANCA PILAR	CH		PC 3671	41.8	9.8	1.8	242.4	224.0	504.0
				95.8	29.8	8.8	292.8	250.2	563.0
TRAN.FLUV.TEMPLO TORRES									
LUCHA	M/CH	165	PC 3697	29.9	9.1	1.8	172.8	122.0	
TRAN.SELV.PERUANA S.A.									
ALPHA	B/C		PC 2565	25.0	7.2	2.2	123.0	88.0	
TRANS.FLUV.VERSALLES									
VERSALLES I	M/CH		PC 3745	17.0	4.5	1.5	26.8	16.4	36.9
VERSALLES II	M/CH		PC 3718	18.9	4.3	1.7	41.8	32.4	72.8
VERSALLES III	R/M	68	PC 3887	14.0	3.2	1.2	14.4	8.6	19.4
				44.9	12.0	4.4	83.0	57.4	129.1
TOMAS HENDERSON COUPER									
AUDAZ	R/M	150	PC 375	12.0	3.8	1.3	30.9	17.8	40.0
INTREPIDO	CH		PC 3694	20.0	6.5	1.7	78.1	78.1	220.7
				32.0	10.3	3.0	109.0	95.9	260.7

./

NOMBRE EMPRESAS / NOMBRE NAVIERA	TIP.	HP	MATR.	ESLO.	MANG.	PUNT.	T.B.	T.N.	CAP. CARG.
TITO CHAVEZ TELLO									
TRANSPORTES TITO	R/M	208	PC 1113	14.3	4.9	1.8	28.0	24.8	55.8
CHAVEZ	R/M	380	PC 3703	20.0	7.5	2.2	81.4	37.5	73.1
TITO II	R/M	150	PC 1877	15.0	4.9	2.0	81.4	87.5	84.4
TITO III	R/M	425	PC 2683	19.0	6.3	2.2	81.4	37.5	84.4
REVOLUCIONARIO	R/M	190	PC 3818	18.0	7.2	1.6	68.9	19.0	42.8
TRANSPORTES TITO	CH		PC 1074	28.0	7.4	2.3	117.8	113.6	255.6
TITO II	CH		PC 1876	32.0	8.0	2.0	136.6	129.8	292.0
TITO III	CH		PC 2562	42.0	9.5	2.4	147.8	123.6	278.1
JUAN HIDALGO	CH		PC 3601	50.0	12.0	2.6	534.9	531.2	1,195.2
				238.3	67.7	19.1	1,278.2	1,054.5	2,361.4
TRANS.FLUV. PUCALLPA									
VICTOR	M/N	240	IQ 8324	26.0	6.0	1.0	148.1	52.0	
TRANS.FLUV. MORENO									
MORENO IV	CH		PC 3858	24.0	7.0	2.0	102.9	102.9	231.5
MORENO III	R/M	200	PC 3757	14.0	3.8	1.3	13.2	7.8	17.5
				38.0	10.8	3.3	116.1	110.7	249.0
VICTOR HAMORRO P.									
FERNANDO	M/CH	190	PC 3702	30.0	7.0	1.8	73.4	46.8	105.2
TRANSP.CHAMORRO	CH		PC 3556	20.0	7.3	2.0	127.8	112.8	253.8
				50.0	14.3	3.8	201.2	159.6	359.1
WILMER SALDAÑA LOZANO									
CAMPEON	R/M	320	PC 2564	19.0	5.8	1.7	50.0	20.5	

./

NOMBRE EMPRESAS / NOMBRE NAVIERA	TIP.	HP	MATR.	ESLO.	MANG.	PUNT.	T.B.	T.N.	CAP. CARG.
DISTRIB. AZUCERCE									
LIA	B/C		PC 3664	23.8	6.2	1.8	84.3	74.0	166.5
DON CAMILO	M/CH	190	PC 3576	30.0	9.1	1.8	172.8	122.0	274.5
MACHO	R/M	190	IQ 9817	45.0	12.0	5.0	38.4	20.1	45.2
CUNCHI	R/M	190	IQ 9819	47.0	12.0	5.0	38.4	20.1	45.2
DON EDUARDO	CH		PC 3539	44.5	10.6	2.3	367.4	327.4	736.6
NIEVES	CH		PC 4391	32.9	9.5	2.1	353.0	326.0	734.2
EDUARDITO	CH		PC 3579	32.9	9.5	2.1	195.0	161.6	363.6
TIO ENRIQUE	CH		PC 3582	31.9	9.1	2.1	94.6	162.0	364.5
IRMA	CH		PC 3573	53.4	12.2	2.4	768.2	717.0	161.3
AZUCERCE	R/M	180	PC 2492	13.7	6.1	2.1	13.2	7.8	17.6
JESSICA	R/M	360	PC 3575	14.6	6.1	2.1	87.3	56.6	127.4
EL REY	R/M	150	PC 3583	32.0	7.6	3.1	130.9	60.2	135.4
BARREDOR	R/M	240	PC 3682	20.7	6.1	2.1	70.9	36.8	82.9
				422.4	116.1	34.0	2,414.4	2,091.9	3,254.9
NEGOC.AMAZ.PERUA.S.A.									
TIO LUCHO	BARC		PC 3581	31.3	9.2	2.2	194.6	162.0	364.5
HERBER	B/G		IQ 9820	36.6	10.7	2.1	238.1	208.9	470.0
DISTRIBUIDORA	CH		PC 2478	36.0	9.0	2.1	238.1	208.9	470.0
LIYTIA	CH		PC 3580	32.9	9.1	2.1	204.9	169.4	381.1
O - 2	B/C		IQ 9564	28.0	9.3	2.6	220.8	196.8	442.8
O - 1	B/C		IQ 9562	28.0	9.3	2.6	220.8	196.8	442.8
MARIA EUGENIA	B/C		PC 2773	45.7	11.0	2.3	380.0	280.8	649.8
H H - 3	B/C		IQ 10945	33.5	9.1	2.1	208.4	182.7	411.0
H H - 2	B/C		IQ 10950	33.5	9.1	2.1	208.4	182.7	411.0
H H - 1	B/C		IQ 10948	33.5	9.1	2.1	208.4	182.7	411.0

./

/.

NOMBRE EMPRESAS / NOMBRE NAVIERA	TIP.	HP	MATR.	ESLO.	MANG.	PUNT.	T.B.	T.N.	CAP. CARG.
S - S .	B/M		IQ 9904	12.8	4.3	1.2	31.0	15.4	34.6
GERT	B/M		IQ 9903	11.3	2.7	1.2	19.0	8.5	19.1
ESTEBAN	B/M		IQ 9907	14.8	4.0	0.9	7.7	13.8	31.0
ANITA	R/M	220	IQ 9853	15.2	5.1	1.5	54.4	9.6	21.6
IRENE	R/M	230	IQ 10947	15.5	5.4	1.8	90.8	53.5	120.3
TRICOMAR	R/M		IQ 9908	24.1	6.7	1.9	96.7	59.4	133.6
LISORAYA	R/M		IQ 10946	15.1	4.2	1.5	39.8	17.3	38.9
RITINKA	R/M	190	IQ 9468	15.2	3.9	1.5	25.6	14.2	31.9
ANA MARY	R/M	83	PC 745	12.3	3.0	1.2	38.5	14.8	33.3
ESMERALDA	R/M		IQ 377	15.7	3.9	1.5	58.4	19.5	43.8
ENTERPRISE	R/M		IQ 9905	15.8	5.5	1.8	94.0	55.5	124.8
JENNIFER	R/M		IQ 9906	14.7	5.9	1.6	67.7	8.9	20.0
ELENA	R/M		IQ 9563	15.2	3.9	1.2	49.5	3.3	7.4
PERKEO	R/M		IQ 2837	18.9	5.5	2.1	114.4	23.8	53.5
REINA DEL AMAZONAS	R/M	850	IQ 2306	31.4	10.7	2.7	498.0	112.0	252.0
MARY ANA	CH		PC 2267	10.7	4.6	1.2			
G G - 3	CH/C		IQ 10943	23.0	10.5	2.3	191.3	117.2	263.7
G G - 2	B/C		IQ 10968	23.0	10.5	2.3	197.6	135.9	305.7
G G - 1	CH/C		IQ 9466	23.0	10.5	2.3	171.0	101.0	227.2
F F - 1	CH/C		IQ 9265	30.9	10.5	2.3	301.5	235.4	529.6
F F - 2	B/C		IQ 9256	39.9	10.5	2.3	322.9	234.1	526.7
F F - 3	B/C		IQ 9841	39.9	10.5	2.3	322.9	234.1	526.7
F F - 4	B/C		IQ 3646	39.9	10.5	2.3	332.9	260.9	687.0
D - 5	CH/C		IQ 92	13.7	5.5	1.4	36.4	28.4	63.9
D - 2	CH/C		IQ 89	13.7	5.5	1.4	36.4	28.4	63.9
D - 1	CH/C		IQ 88	13.7	5.5	1.4	36.4	28.4	63.9
C C - 9	B/C		IQ 10953	24.4	6.4	1.7	82.9	57.3	128.9

./

/.

NOMBRE EMPRESAS / NOMBRE NAVIERA	TIP.	HP	MATR.	ESLO.	MANG.	PUNT.	T.B.	T.N.	CAP. CARG.
C C - 8	B/C		IQ 10954	24.4	6.4	1.7	82.9	62.1	139.7
C C - 7	B/C		IQ 10955	24.3	6.4	1.7	82.9	62.1	139.7
C C - 6	B/C		IQ 10957	23.4	6.I	1.5	72.1	62.5	140.6
C C - 5	B/C		IQ 10967	23.4	6.1	1.5	72.1	62.5	140.6
C C - 4	B/C		PC 2665	17.0	7.7	1.8	527.0	150.0	337.5
C C - 3	B/C		PC 2656	17.0	7.7	1.8	527.0	150.0	337.5
C C - 2	B/C		PC 2670	17.0	7.7	1.8	527.0	150.0	337.5
C C - 1	B/C		PC 2660	17.0	7.7	1.8	527.0	150.0	337.5
				1,046.3	326.4	82.7	8,058.2	4,699.5	10,717.6

7. COMERCIO

a. Situacion a 1980

- El comercio acuático se efectúa a través del comercio exterior e internamente en función al cabotaje.

- El sector externo se ha venido constituyendo como el más dinámico de la economía, llegándose alcanzar montos sin precedentes en las exportaciones del órden de los 3,467- millones de dólares en 1979.
  Esta evolución favorable se ha debido principalmente a - una favorable coyuntura internacional de precios de nuestros principales productos de exportación tradicional , y en el caso de la exportación no tradicional como productos de los generosos incentivos otorgados por el Gobierno a esta actividad, que alentó el notable crecimiento - registrado.

  - La mayoría de los principales productos mineros de exportación experimentaron significativos crecimientos - en sus cotizaciones internacionales, como es el caso - de la plata, cobre, zinc, plomo, además de que el petróleo pasó a constituir a partir de 1979 el mayor generador de divisas para el país en razón a que el volúmen exportado se incrementó en 75% y su precio de venta se elevó en 114% en 1979 con respecto al año 1978. (Ver Cuadros y Gráficos adjuntos)
    Por su parte, las exportaciones no tradicionales alcanzaron los 680 millones de dólares, representando un - 100% de incremento en 1979 respecto a lo exportado el- año 1978.

- Las importaciones han seguido un ritmo decreciente, hasta 1979, sin embargo en este año se dictaron una serie de medidas que modificaron la política de importaciones que se venía aplicando , las mismas que tuvieron como propósito conseguir mayor apertura del mercado interno hacia el exterior, mediante la entrada en vigencia del nuevo Arancel de Aduanas y la liberación de importaciones.(Ver Cuadro C - 1 y Gráfico C - 1)

- Los productos mineros constituyen el principal rubro de las exportaciones representando más del 50% de ellas. Esta participación se ha incrementado notablemente con el reinicio de las exportaciones petroleras llegando en 1979 a constituir más del 60%.
  Y asimismo en los últimos cuatro años de la década del 70 se han incrementado los volúmenes de exportación de cobre debido a la entrada en operación de Cuajone y posteriormente Cerro Verde, así como la puesta en marcha de la Refinería de Ilo. Los precios por el contrario se mostraron en niveles bajos. En 1979 se observó el "boom" en los precios del cobre llegando a niveles nunca alcanzados. El zinc hasta 1976 fue el segundo en importancia dentro del rubro de las exportaciones mineras, debido a los volúmenes exportados. A partir de 1977 los precios internacionales del zinc comenzaron a decrecer, por problemas derivados principalmente de la crisis mundial, damdo como resultado que los valores exportados se contraigan, en 1979 y 1980 se observa una recuperación del valor como consecuencia de los mejores precios.

- Las exportaciones de plata, han mantenido una evolución positiva, derivada de la tendencia creciente de los precios en el mercado mundial, incremento que se realizó en forma acelerada como consecuencia de la crisis del petróleo a fines de 1973. En 1979 y 1980 el precio de la plata alcanzó niveles sin precedentes, debido a su alta demanda, como respaldo contra la inflación y como insumo indispensable de la industria electrónica.

- Las exportaciones de plomo han mostrado una tendencia ascendente hasta 1974. En 1975 la disminución de la demanda mundial incidió directamente en los volúmenes exportados.

  A partir de 1977 y sobre todo en 1978, la recuperación de las exportaciones de plomo es notable, convirtiéndose en el segundo producto minero de exportación.

  Entre 1970 y 1974, el precio del hierro se mantuvo estable debido a la comercialización en base a contratos de largo plazo. En 1975 sufrió una caída importante en el valor de sus exportaciones (25% en relación a 1974), por el bloqueo impuesto por el Gobierno Norteamericano, a raiz de la nacionalización de la Marcona Minning Company, pudiendo recuperarse en 1976, debido al adecuado uso del poder de negociación del Estado al lograr convenios de Gobierno a Gobierno.

  Las exportaciones de petróleo y derivados, se han mantenido en niveles muy reducidos durante 1968-76. Con la puesta en marcha del Oleoducto en 1977, los volúmenes de exportación se incrementaron fuertemente llegando a 34.2 millones de barriles en 1979. Paralela-

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Oficina Central de la Marina

mente la crisis energética, determinó un alza significativa de los precios en el mercado mundial, lo cual unido al incremento en volúmen, hizo que los ingresos por dicho concepto evolucionaran positivamente, y que en 1979 se constituyera en el segundo rubro que más ha aportado a la Balanza Comercial después del cobre.

- El desarrollo de las exportaciones no tradicionales se ha sustentado en el crecimiento de un grupo reducido de líneas de productos, basados principalmente en la pesca, minerales, fibras vegetales y animales. Los principales productos son : pescado congelado y conservas, silvers y tops de alpaca, fibras acrílicas, hilados y tejidos de algodón, redes y embarcadones pesqueras, cemento, cacao, bisutería y joyería de oro, baritina, explosivos , etc.

b. Limitaciones

- La evolución del comercio exterior está intimamente vinculada al desenvolvimiento de la economía mundial, en tal sentido está sujeto a sus fluctuaciones

- Se observa una declinación en los volúmenes físicos de exportación, principalmente en harina y aceite de pescado, algodón y hierro. Así el índice de volúmen de exportación cayó de 161 en 1970 a 104 en 1976. A partir de 1977 se nota una recuperación del cuantum exportado.
Se explica también dicha situación porque algunas inversiones tuvieron largo período de maduración como en el caso del petróleo, o fueron diferidas como el caso de Cobriza.

- El continúo crecimiento del valor de las importaciones- por el fuerte incremento de los precios del mercado internacional explica en gran medida que el índice de precios de 77 en el año 1970 pase a más de 187 en los últimos años de la década de 1970. Esto ha incidido en los términos de intercambio.

  La fluctuante evolución de los referidos términos de intercambio se debe como se anotó anteriormente al fuerte - crecimiento de los precios de importación frente a un menor crecimiento de los precios de exportación. Ello derivado en una ayuda exterior perdida en el poder de la compra de las exportaciones, limitando de esta forma el co - mercio exterior peruano.

c. Tendencia

- La proyección matemática refleja las proyecciones M y X- para la importación y exportación, respectivamente. Sin embargo, con la apertura de la política de liberaliza - ción de las importaciones y la evolución de la explotación petrolera en función de las reservas actualmente - conocidas, se infiere que la tendencia de la Balanza Comercial tomaría otro giro. Se estima las nuevas posiciones en X' y M', tanto para la exportación como importación (Gráfico Adjunto).

- El aumento de las importaciones se considera que está ligado al creciente incremento de los precios de los bienes que se importa.

  La curva de exportaciones X' podría incrementarse en - función de altos niveles de precios para la exportación de minerales , principalmente, en razón de que se consi-

dera que en volúmen la harina de pescado decrecerá en los próximos años.

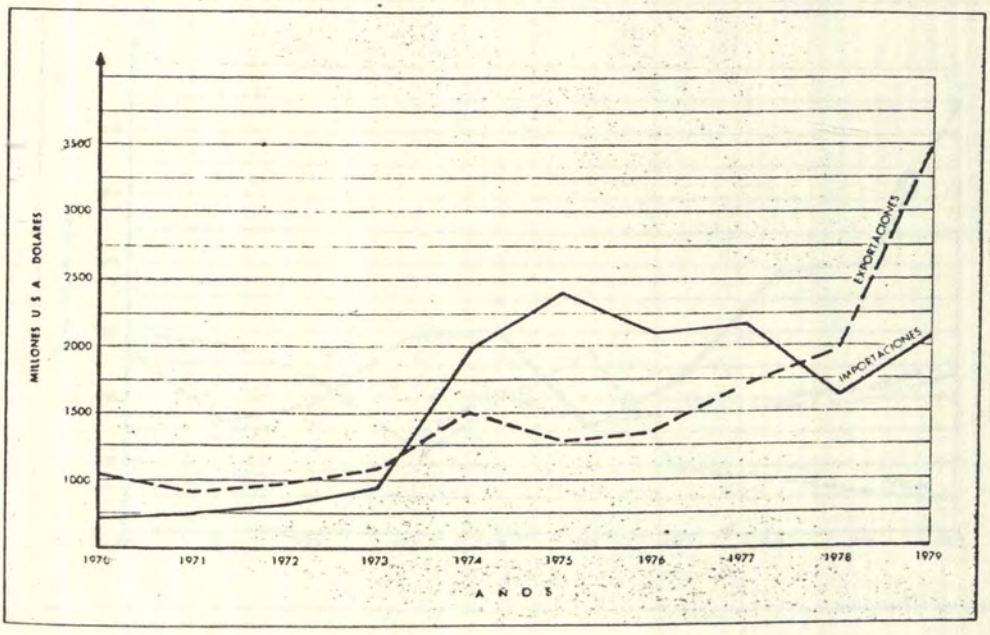
- En consecuencia el comercio exterior está ligado al acontecer de la economía mundial, pero al mismo tiempo esa - influencia se transmite en la economía acuática a través del tráfico marítimo, construcción naval, etc.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Marina

BALANZA COMERCIAL

(Millones de US Dólares)

Gráfico C-1



CUADRO C - 1

	1970	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Exportaciones	1,034	1,503	1,291	1,360	1,726	1,941	3,467
Importaciones	700	1,909	2,390	2,100	2,164	1,601	2,060
BALANZA COMERCIAL	334	−406	−1,099	−740	−438	340	1,407

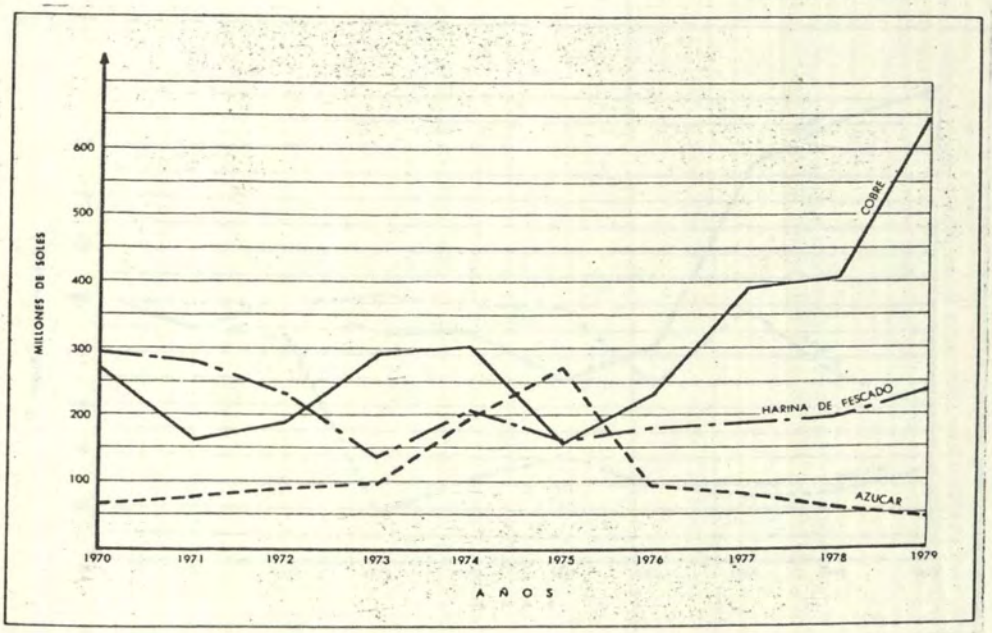
FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

EXPORTACION POR PRINCIPALES PRODUCTOS

(Millones de US Dólares)

Gráfico C-2



CUADRO C - 2

		1970	1975	1976	1977	1978	1979
1.	Cobre	269	156	227	392	409	647
2.	Harina de Pescado	294	157	177	179	192	238
3.	Zinc	47	152	192	164	133	169
4.	Plata	62	146	145	172	207	394
5.	Café	45	53	101	196	168	207
6.	Azúcar	65	269	91	74	52	45
7.	Algodón	53	53	71	48	38	55
8.	Hierro	66	52	64	90	74	82
9.	Plomo	35	42	64	82	90	147
10.	Lanas	3	11	19	18	23	35

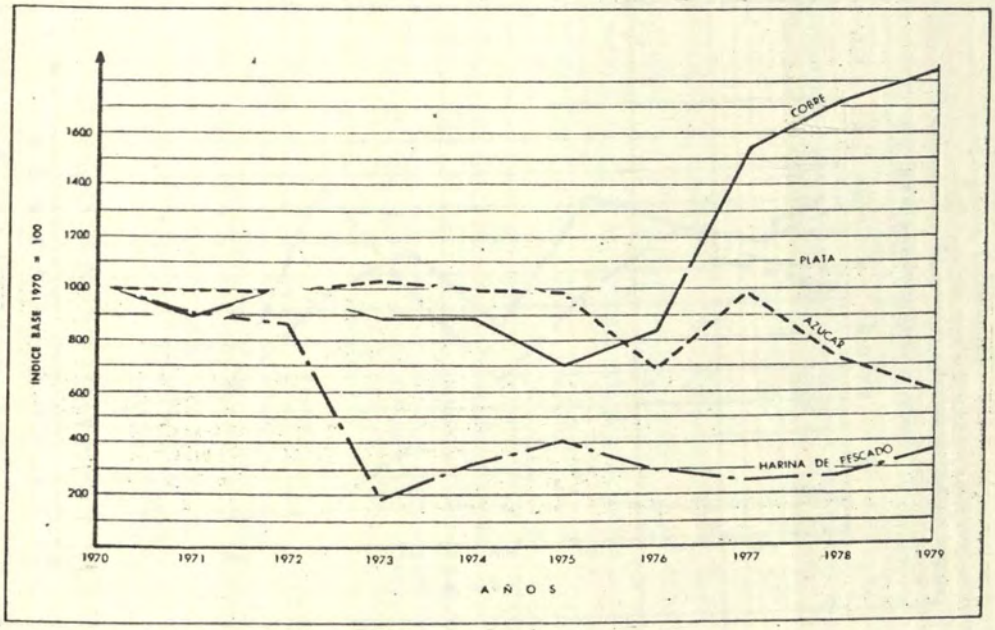
FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

EXPORTACIONES : INDICES DE QUANTUM

(Base 1970 ==100)

Gráfico C-3



CUADRO C - 3

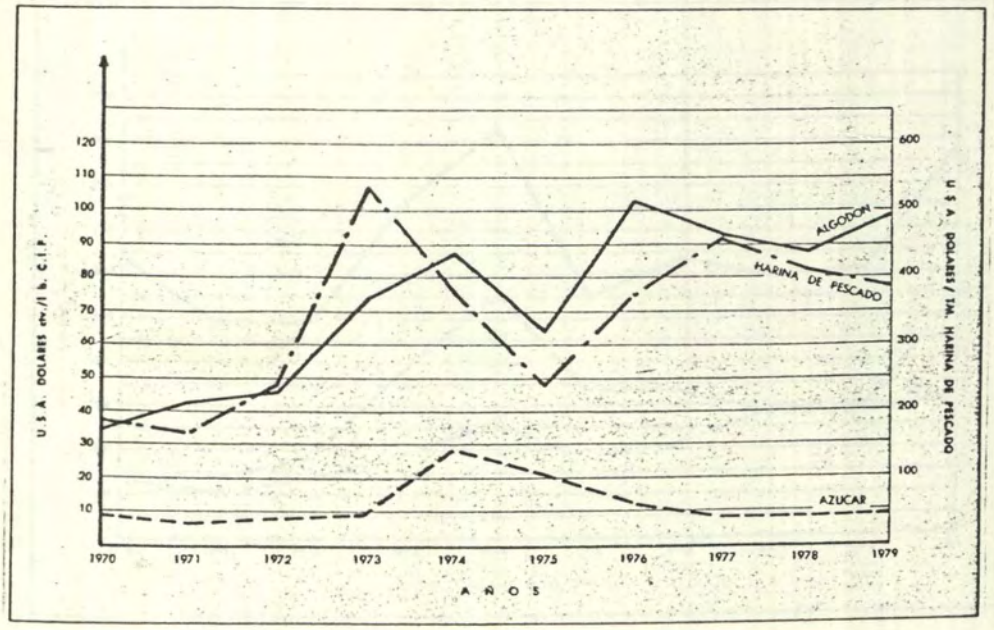
	1970	1975	1976	1977	1978	1979
1. Cobre	100	70	84	155	161	173
2. Harina de Pescado	100	40	30	23	26	36
3. Zinc	100	122	128	130	131	130
4. Plata	100	92	106	105	106	105
5. Café	100	93	104	98	122	136
6. Azúcar	100	97	69	97	72	60
7. Algodón	100	56	69	32	27	37
8. Hierro	100	60	73	62	43	57
9. Plomo	100	80	161	106	108	109
10. Lanas	100	111	319	149	210	264
TOTAL EXPORTACIONES	100	70	67	86	s. i.	s. i.

FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

COTIZACION PROMEDIO ANUAL DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS PESQUEROS Y AGROPECUARIOS DE EXPORTACION

Gráfico C-4



CUADRO C - 4

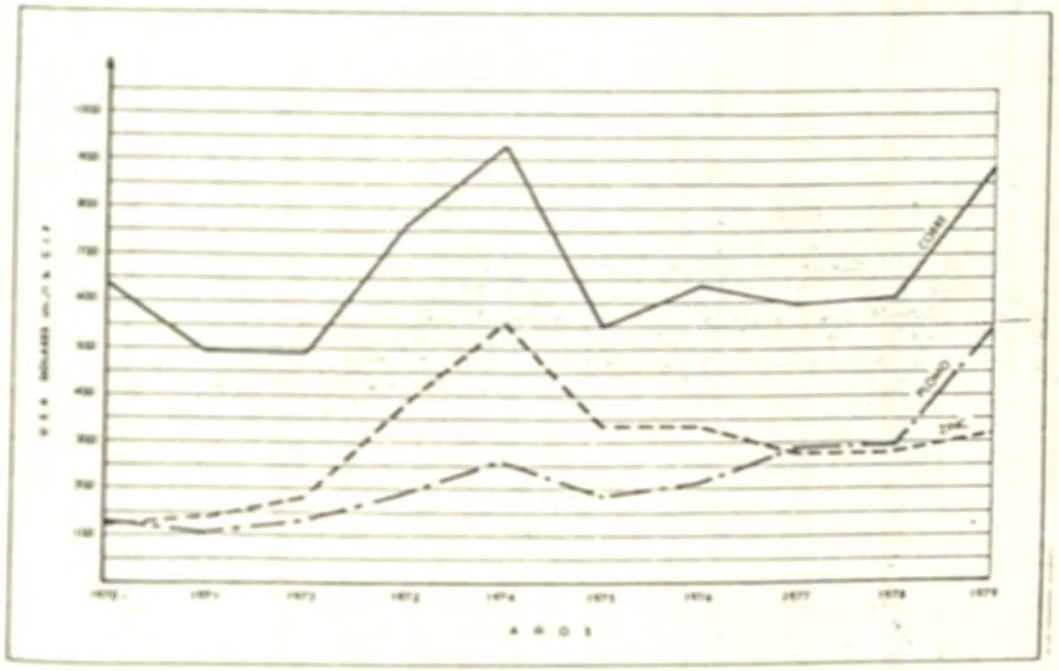
	Producto	Unidad	1970	1975	1976	1977	1978	1979
1.	Harina de Pescado	US.$/TM CIF	197	245	376	453	410	388
2.	Café (N. Y.)	US.$ctvs/lb	52.01	65.42	142.75	234.46	162.84	175.25
3.	Azúcar (N.Y.)	US.$ctvs./lb FOB	9.63	20.50	11.57	8.10	7.81	9.6
4.	Algodón Tanguis (Liverpool)	US.$ctvs/lb CIF	34.67	64.37	100.65	92.19	87.10	97.4

FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

COTIZACION PROMEDIO ANUAL DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS MINEROS DE EXPORTACION

Gráfico C-5



CUADRO C - 5

	Producto	Unidad	1970	1974	1975	1976	1977	1978	1979
1	Cobre (LME)	US $ctvs/lb CIF	64.17	92.88	54.87	63.52	59.44	61.54	89.90
2	Zinc (LME)	US $ctvs/lb CIF	13.40	56.80	33.79	32.35	26.75	26.80	33.59
3	Plata (LME)	US $ctvs/oz CIF	176.75	468.00	442.00	462.00	540.00	541.00	1,113.00
4	Plomo (LME)	US $ctvs/lb CIF	12.78	26.87	18.91	20.26	28.07	29.06	54.02

FUENTE : CIEPA.

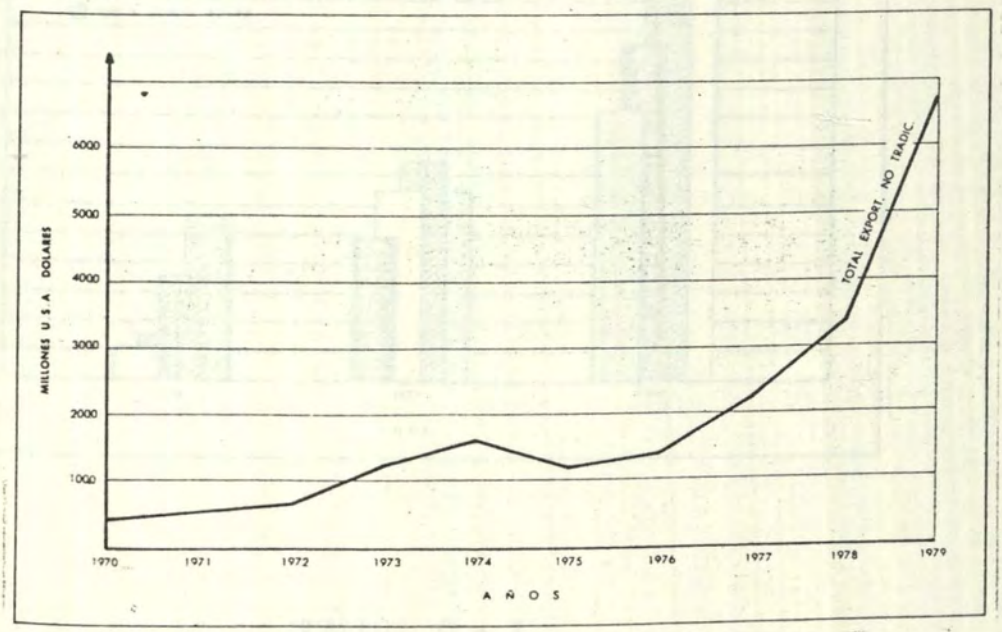
ELABORACION : EACSA.

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Dirección General de Marina ·

EXPORTACION NO TRADICIONALES

(Millones de US Dólares)

Gráfico C-6



CUADRO C - 6

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Total exportaciones no tradicionales	157	100.8	141.2	233.8	238.4	680.0
Tasa de crecimiento en o/o	33.6	–35.6	40.1	65.6	44.7	100.9
o/o de Exportaciones Totales	10.4	7.8	10.4	13.5	17.4	19.6

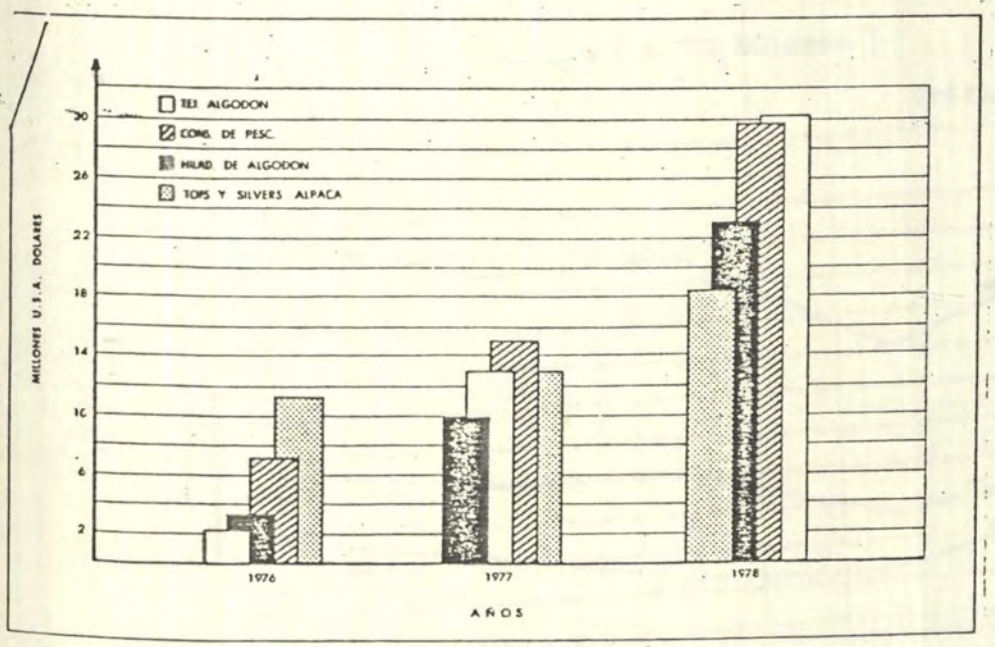
FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION NO TRADICIONAL

(Millones de US Dólares)

Gráfico C-7



CUADRO C - 7

		1976	1977	1978
1.	Tejidos de algodón	2.4	13.4	30.8
2.	Conservas de pescado	7.6	15.8	29.2
3.	Hilados de algodón	3.6	10.0	23.1
4.	Tops y silvers de alpaca	11.2	13.4	18.7
5.	Pescado congelado	14.9	19.4	16.2
6.	Fibras acrílicas	7.5	14.5	16.4
7.	Alambrón de cobre	2.8	8.7	13.5
8.	Embarcaciones Pesqueras	8.5	23.7	10.2
9.	Baritina	5.6	6.6	9.4
	TOTAL	136.9	223.9	350.5

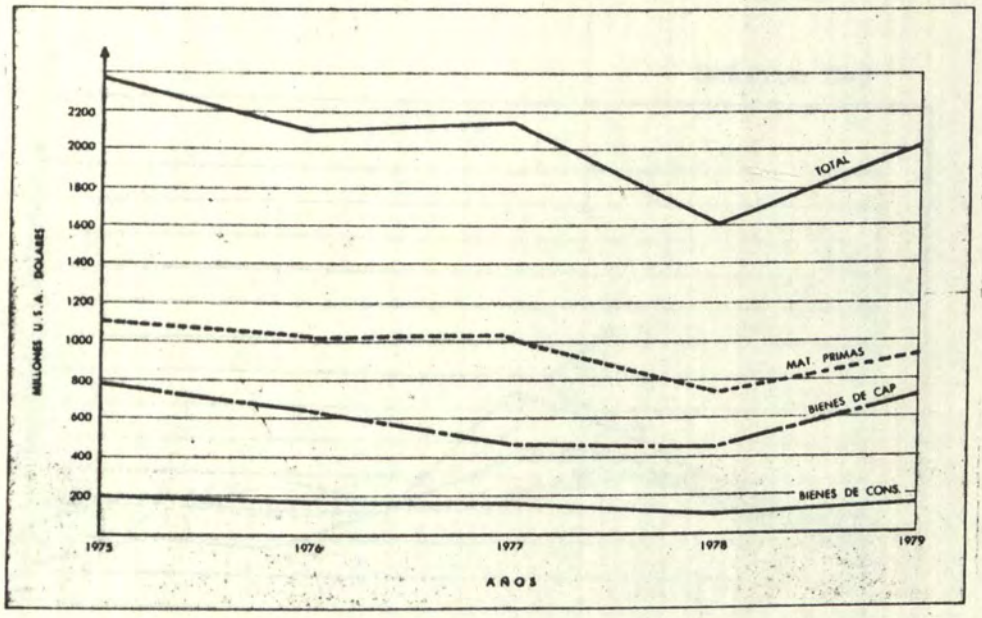
FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

IMPORTACIONES FOB C.U.O.D.E.

(Millones de US Dólares)

Gráfico C-8



CUADRO C - 8

	1975	1976	1977	1978	1979
Bienes de Consumo	198.9	176.4	173.0	103.6	169.8
Materias Primas y Productos Intermedios	1,171.6	1,031.9	1,050.0	734.4	869.6
Bienes de Capital	780.7	675.2	468.0	458.0	738.3
Diversos	2.8	4.3	9.0	5.6	6.0
Sub-total	2,154.0	1,887.8	1,700.0	1,301.6	1,783.7
Ajuste	236.2	212.2	464.0	299.0	276.2
TOTAL	**2,390.2**	**2,100.0**	**2,164.0**	**1,600.6**	**2,059.9**

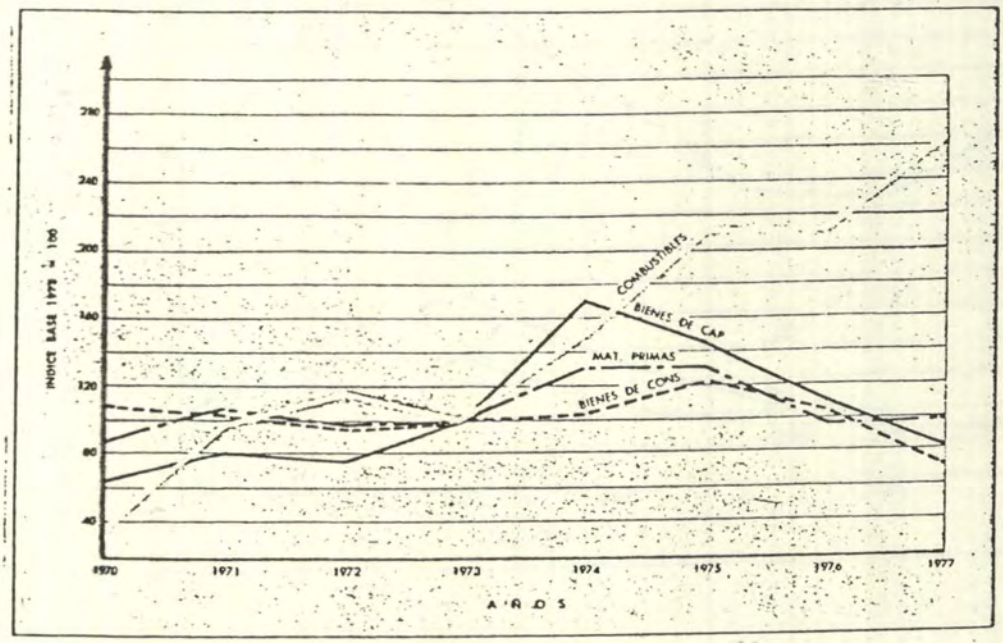
FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

IMPORTACIONES : INDICES DE QUANTUM

(Base 1973 = 100)

Gráfico C-9



CUADRO C - 9

	1970	1973	1974	1975	1976	1977
Bienes de Consumo (Duraderos)	89.7	100.0	83.9	112.2	96.1	91.7
Bienes de Consumo (No Duraderos)	104.5	100.0	102.6	124.2	104.2	75.4
Combustibles, lubricantes y conexos	35.9	100.0	152.2	212.1	213.3	262.9
Materias Primas y Productos Intermedios*	87.3	100.0	133.4	136.6	91.7	96.5
Bienes de Capital*	65.3	100.0	170.0	144.8	111.3	81.4
TOTAL	78.9	100.0	142.9	149.8	113.3	103.4

* Para la industria

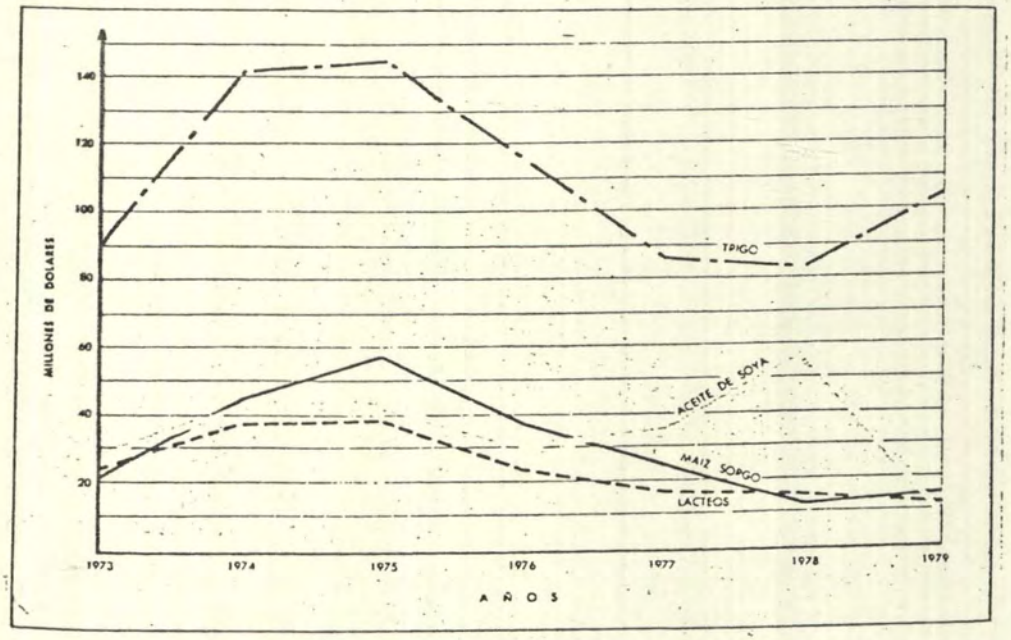
FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

IMPORTACION DE ALIMENTOS

(MMillones de US Dólares)

Gráfico C-10



CUADRO C - 10

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Trigo	141.3	146.8	117.4	86.4	81.0	104.8
Maíz - sorgo	48.5	58.7	36.9	26.8	14.2	17.9
Aceite de soya	46.2	42.7	33.7	35.8	53.6	14.1
Arroz	–	31.2	19.2	–	6.0	39.5
Lácteos	38.3	38.7	27.2	16.5	17.9	15.9
Carnes	14.5	8.2	7.3	6.1	1.1	1.2
Menestras	–	0.8	0.8	–	0.8	1.0
Total alimentos	288.8	327.1	245.5	171.6	174.6	194.0
% del total de importaciones de bienes	15.1	13.7	11.7	7.9	9.1	9.4

FUENTE : CIEPA.

ELABORACION : EACSA.

B. Tendencia de la Situación Económica Global a 1990

La situación económica a 1990 se presenta como un cuadro de sarticulado de actividades económicas cuyo crecimiento se efectúa en función de la demanda externa.

Las actividades productivas de pesquería e hidrocarburos presentan tendencias negativas en el período 1980 - 1990 debido a los bajos niveles de reservas de recursos actualmente estimados.

Los servicios de transporte acuático, turismo costero y acuático y el comercio están sujetos a la evolución de la economía mundial, y por ello sus tendencias presentan grandes interrogantes.

Ambos grupos de actividades económicas inciden en el desarrollo de la construcción naval, la cual no obstante el alto grado de obsolescencia de las naves pesqueras y mercantes no es posible estimar adecuadamente la progresión de su renovación por la evolución sui géneris que presenta cada uno de los grupos antes indicados.

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

ASPECTOS GENERALES

AMBITO SOCIAL

REALIDAD MARITIMA A 1980



B. TENDENCIA DE LA SITUACION SOCIAL A 1990

1.- Situación a 1980

La situación social de la mayoría poblacional de las localidades ribereñas se caracteriza por una inadecuada calidad de vida. Esta se expresa en términos de - subalimentación con matices dramáticos en las zonas - rurales rebereñas y pueblos jóvenes de la costa; alto riesgo de enfermar y morir por la limitada cobertura de los servicios de salud pública, alto déficit de servicios educativos a todo nivel; escasez de puestos de trabajo; precaria situación de la vivienda; bajo - nivel de participación social y alta contaminación ambiental.

A fin de precisar la situación de las poblaciones ri-bereñas a 1980 se presenta el siguiente detalle:

a. Areas Ribereñas

- El 51% de la población del país se localiza en áreas ribereñas (ver cuadro S-1).

  De este total el 93% vive en zonas urbanas y el 7% restante en zonas rurales.

  (1) Departamento de Tumbes

  Este departamento cuenta con 101,100 habitantes y se encuentra ubicado a 33 m. s.n.m..Es el único departamento cuyo territorio se encuentra íntegramente en la costa.

  La población se dedica a la agricultura,

principalmente, al cultivo del tabaco,en el que es segundo en el país despues de San Martín.

Sobresale además como productor de plátanos y arroz. En los últimos años se ha activado la actividad pesquera con los cultivos de langostinos y la explotación del petróleo, con sus yacimentos en Zorritos.

(2) Departamento de Piura

Este departamento comprende 7 provincias de las cuales tres son ribereñas: Talara, Paita y Piura con un total de 553,700 habitantes que constituyen el 49% de la población total del departamento.

Las provincias ribereñas se dedican a la pesca y agricultura así como a las actividades petroleras y petroquímicas.

En la agricultura destaca la producción de arroz, algodón, limones y mangos.

Ha incrementado sus tierras de cultivo - con los reservorios de Poechos y San Lorenzo que han asegurado el riego de más de 140,000 Has. en el valle de Piura.

Sus provincias ribereñas constituyen importantes zonas estratégicas, en ellas - se encuentran los yacimientos petroleros

de La Brea y Pariñas, Lobitos, Restón, - El Alto, Lor organos, Negritos y los situados en el Zócalo Continental, frente a Paíta y Talara.

En el campo industrial destacan la refinería de petróleo para obtener productos - derivados: gasolina, kerosene, petróleo diesel, aceites lubricantes, etc. cuyas ins alaciones se localizan en la ciudad de Talara.

Es asimismo sede de la industria petroquímica nacional que tiene en funciona - miento la planta de fertilizantes, la - Planta de Negro de Humo y la Planta de Solvcntes.

Tambien se tiene en Paita el Complejo - Pesquero, cuya dimensión permite definirlo como el más grande del Perú.

En Bayovar se viene levantando un gran centro industrial y portuario que habrá de beneficiar al petróleo que procede de la Amazonía.

Por todo ello Piura constituye un centro de preferente atención en materia de Seguridad Nacional en general y de Seguridad marítima en particular; y asimismo -

MARINA DE GUERRA · Biblioteca Central de la Marina

se requiere la necesaria toma de conciencia de las poblaciones ribereñas para la defensa y resguardo de los intereses marítimos del Perú.

(3) Departamento de Lambayeque

Este departamento comprende tres provincias de las cuales dos son ribereñas. Estas comprenden una población del orden de los 676,200 habitantes que constituyen el 92% del total departamental.

Es un departamento esencialmente agrícola, destaca en la producción de arroz, caña de azúcar. El riego está garantizado con la Represa de Tinajones recientemente construída.

En Chiclayo funciona la gran fábrica de leche condensada y productos Nestlé y una fábrica de cemento.

(4) Departamento de La Libertad

Este departamento comprende siete provincias, de las cuales dos son ribereñas: P Pacasmayo y Trujillo, con un total de 647,039 habitantes.

La población ribereña se dedica mayormente a la agricultura, industria y ganadería.

Produce caña de azúcar principalmente en sus valles de Chicama y Moche; arroz en sus valles de Jequetepeque.

Los ingenios azucareros más importantes son los de Casa Grande, Cartavio, Laredo, etc.

Trujillo es sede de varias industrias metal mecánicas, con fábricas diversas como la de tractores Andinos, Moto Andina, la fábrica de papel periódico de Santiago de Cao.

La actividad minera se localiza en su región andina. Su agricultura se verá reforzada cuando se haga realidad el proyecto de irrigación CHAVIMOCHIC (irrigación de las pampas de Chao, Virú, Moche y Chicama), con las aguas excedentes del río Santa.

Su puerto principal es Salaverry, el cual constituye un reto a la ingeniería portuaria por su progresivo arenamiento.

(5) Departamento de Ancash

Este departamento tiene quince provincias de las cuales dos son ribereñas: Santa y Casma con total de 393,286 habitantes que representa el 43% del total departamental.

MARINA DE GUERRA DEL PERU

La producción predominante en el valle - del Santa es el arroz, en el valle de - Nepeña la caña de azúcar y en los otros el algodón y el maíz.

La industria pesquera ha logrado su máximo desarrollo en Chimbote y puertos vecinos, es sede de la más grande industria de harina de pescado. En Chimbote han - surgido muchas otras industrias conexas de implementos de pesca así como los astilleros SIMA CH (antes PICSA)

El crecimiento vertiginoso de Chimbote - se debe a la actividad pesquera.

Tambien en Chimbote se encuentra la industria siderúrgica de propiedad estatal. En sus plantas de Chimbote se produce acero en sus mas variadas formas: varillas,alambrones, fierros corrugados, acero en planchas, en barras, etc..

(6) Provincia Constitucional del Callao

Tiene aproximadamente 450,000 habitantes Es el segundo centro industrial del Perú especialmente en la industria pesquera despues de Chimbote, con sus fábricas de harina de pescado, conservas, congelados, etc.; las mas variadas industrias alimenticias (frigorífico nacional, molinos, -

etc.) y numerosos astilleros.

Es además el primer puerto, para cuyo efecto cuenta con un terminal marítimo de primer orden, en donde operan embarcaciones de alto bordo y dispone de grandes almacenes de productos que se importan y exportan.

Además, en él se localiza el primer aeropuerto internacional del país denominado Jorge Chávez.

Al norte del terminal marítimo están las instalaciones del SIMA que cuenta con un moderno astillero donde se construyen diversos tipos de embarcaciones de alto bordo para la Marina Mercante Nacional.

En el distrito de Ventanilla está ubicada la Refinería La Pampilla, la más moderna en su género construída por Petro Perú. Tiene una capacidad de refinación de 30,000 barriles diarios. Su producción abastece gran parte del consumo de la Gran Lima en gasolina, kerosene y petróleo diesel y residual.

Tambien se encuentra en el Callao la base Naval del Perú.

Lo expresado hace que el Callao constituya al igual que Piura otra área de gran interés marítimo.

(7) Departamento de Lima

Este departamento tiene 8 provincias, de las - cuales cuatro son ribereñas : Chancay, Huaral , Lima y Cañete. Ellas en conjunto comprenden- una población de 5'165,091 habitantes.

En su zona litoral es esencialmente agrícola e industrial. Es el tercer departamento algo- donero y azucarero del Perú.

Cuenta con grandes centros frutícolas : Huan- do (Huaral), como productor de naranja y palta; San Antonio (Mala) y San Miguel (Huaral) como- productores de manzanas; Cañete y Rimac como - vitícolas, etc.

En la costa de Lima existo una ganadería int tensiva, organizada en establos y en base a razas seleccionadas de ganado vacunom como la holstein y la crownswiss, alta producción y productividad destinada a la producción de le- che.

En cuanto a minería , Lima destaca en la costa con las canteras de Atocongo y Chilca, que proveen de materias primas a florecientes indus - trias de cemento.

Es el primer centro industrial del país.

En la cuenca del río Rimac se encuentran las - más importantes centrales hidroeléctricas del país : Huinco, Barba Blanca, Moyopampa y Huam- paní, que proveen de energía a la Gran Lima.

En la cuenca del río Pativilca se encuentra lo calizada la central de Cahua.

Cuenta con la primera industria manufacturera del país : textilería , de productos alimenticios, de cueros y derivados , de papel (Paramonga, Ñaña y Chosica), de bebidas (cerveserías) de producto químicos y farmacéuticos, de llantas (Good year y Goodrich), harina y conservas de pescado, plantas de ensamblaje, de artefactos eléctricos diversos, plantas de montaje de vehículos, etc.

Es la capital del Perú y el centro económico - industrial, comercial, político, cultural y financiero del Perú. Todo ello determina que el Perú tenga una alta vulnerabilidad con dicha concentración de actividades en Lima.

(8) Departamento de Ica

Este departamento cuenta con cinco (5) provincias, de las cuales cuatro son ribereñas. Ellas alcanzan una población de 485,600 habitantes que representa el 98% del total poblacional correspondiente al departamento.

Ica es el primer departamento algodonero y vitícola del Perú. La uva da lugar a su más floreciente industria , la vinícola y la de aguardiente de uva o pisco. El sistema de riego del valle de Ica se ha regularizado con el represamiento y derivación de las aguas de la Laguna de Choclococha, en la mesera de Castrovirreyna (Huancavelica). Su producción frutícola es muy variada : sandías, mangos, melones, naranjas,

MARINA DE GUERRA · Biblioteca Central de la Marina

Es el primer productor de Hierro. Este mineral es transportado a San Nicolás, en donde está la Planta Concentradora. Parte de esta producción es procesada en Chimbote para fabricar acero.

También destaca la industria oleaginosa, en base a la semilla de algodón.

En Pisco y Tambo de Mora hay numerosas fábricas de harina y conservas de pescado que benefician los productos extraídos del mar.

Frente a sus costas hay varias islas de las que se extraen anualmente grandes volúmenes de guano de la isla, el que luego de ser homogenizado en la Planta de Fertilizantes de Pisco, es distribuído entre los agricultores de la región .

Su pueblo es eminentemente católico y fervoroso, devoto del Señor de Luren. Tiene para fines turísticos la Laguna de Huacachima y el hermoso balneario de Paracas.

(9) Departamento de Arequipa

Este departamento cuenta con ocho (8) provincias , de las cuales tres son ribereñas : Caravelí, Camaná e Islay. Estas en conjunto tienen 99,413 habitantes. Los principales valles costeños son : el valle de Chili, se destaca en la producción alimenticia, principalmente en trigo, cebolla y ajo. Los otros valles producen olivos (Yauca), arroz (Camaná) y caña de azúcar (Tambo).

Las tierras de cultivo se incrementarán con la irrigación de Majes.

En la sierra cuenta con importantes yacimientos mineros como el de Cerro Verde.

En Matarani tiene un importante puerto comercial.

(10) Departamento de Moquegua

Tiene tres (3) provincias, de ellas solo una (Ilo) es ribereña. Esta provincia tiene 43,300 habitantes.

Predominan las plantaciones de olivo y paltos.

En la sierra se localiza Cuajones, el asiento minero de cobre de gran importancia mundial.

Los minerales que se extraen de la mina son tratados previamente en la concentradora de Botiflaca. El concentrado que se obtiene es transportado en ferrocarril hasta Ilo en donde se funde (Planta de fundición de la Southern) obteniéndose cobre blíster o cobre ampolloso para la exportación.

Su principal puerto es Ilo. Se localizan además la planta de fundición de la Southern, la Planta de Refinería de cobre de Minero Perú y numerosas fábricas de harina y conservas de pescado, principalmente las de EPSEP y la estación inicial del Ferrocarril a Toquepala y Cuajone.

Las tierras de cultivo se incrementarán con la irrigación de Majes.

En la sierra cuenta con importantes yacimientos mineros como el de Cerro Verde.

En Matarani tiene un importante puerto comercial.

(10) Departamento de Moquegua

Tiene tres (3) provincias, de ellas solo una (Ilo) es ribereña. Esta provincia tiene 43,300 habitantes.

Predominan las plantaciones de olivo y paltos.

En la sierra se localiza Cuajones, el asiento minero de cobre de gran importancia mundial.

Los minerales que se extraen de la mina son tratados previamente en la concentradora de Botiflaca. El concentrado que se obtiene es transportado en ferrocarril hasta Ilo en donde se funde (Planta de fundición de la Southern) obteniéndose cobre blíster o cobre ampolloso para la exportación.

Su principal puerto es Ilo. Se localizan además la planta de fundición de la Southern, la Planta de Refinería de cobre de Minero Perú y numerosas fábricas de harina y conservas de pescado, principalmente las de EPSEP y la estación inicial del Ferrocarril a Toquepala y Cuajone.

(11) Departamento de Tacna

Cuenta con dos provincias, de las cuales una es ribereña y tiene 117, 400 habitantes.
En esta provincia se cultiva vid, frutales y algodón.
En su región andina se localiza el yacimiento minero de Toquepala (a 3,800 m.s.n.m)
Los minerales concentrados se trasladan por ferrocarril a la fundición de Ilo.

(12) Departamento de Puno

Este departamento tiene 9 provincias, de las cuales, 3 son ribereñas al Lago Titicaca. Ellas son : Huancané, Puno y Chucuito, que en conjunto suman 494,654 habitantes que representa el 5.% del total poblacional departamental.
El Lago Titicaca ejerce una gran influencia sobre el clima del Altiplano.
Sobresale en la producción de ganado ovino, alpacas y llamas, vacunos. Produce oro en los lavaderos de Natomar. También tiene yacimientos de plata.
En las aguas del Lago Titicaca se realiza el Comercio Internacional con Bolivia y se desarrolla la pesca mediante jaulas flotantes para el cultivo de la trucha. Hay otras especies también de gran interés comerical como el Ispi, el carachi, el humanto, etc.
Por su ubicación en América y en el Perú constituye una area de gran interés para la Defensa Nacional.

(13) Departamento de Loreto

Se considera a todo el departamento como ribereño por la gran afluencia de la Hoya Amazónica. Sobresale en la producción de madera En Iquitos se encuentran grandes aserraderos como el Astoria, y numerosas curtiembres que benefician las pieles de caimanes, sajinos, huanganas y otras especies, que son objeto de intensa caza.

Se explota el palo de rosa, cuya esencia es exportada; numerosas resinas, como el caucho, el jebe, el chicle, etc; plantas medicinales como la quina y alimenticias como el arroz, la yuca y otros. Tiene muchos recursos forestales: árboles madereros, como la caoba, el cedro o la lupuna; palmeras aceiteras y alimenticias, plantas y peces ornamentales.

Allí funciona la refinería de petróleo de Petro Perú (Santa Clotilde).

La pesca y la caza son actividades económicas importantes. Se pesca principalmente el paiche y numerosas otras especies como el dorado, el sábalo, el zúngaro, el carachama, etc.

También ofrece una rica fauna silvestre.

En la cuenca de los ríos corrientes, al norte de Loreto, se han descubierto grandes yacimientos petrolíferos cuyas reservas sobrepasan los 700 millones de barriles. Se ha iniciado la explotación de esos yacimientos, destacando entre ellos los de Trompeteros, Pavayacu, Yanayacu, Capahuari, etc.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LA MARINA · MARINA DE GUERRA DEL PERU

El petróleo que se extrae es transportado por oleoductos secundarios. El oleoducto norperuano parte de San José de Saramuro, en la margen derecha del río Marañón, y sigue aguas arriba por el curso de este río, rio Chamaya, cruzando la cordillera de los Andes en el Paso de Porculla. Prosigue luego, a través del desierto hasta Bayóvar, en el sur de Piura.
Iquitos es el primer centro industrial, comercial y cultural del oriente. Efectúa su comercio exterior a través del Amazonas.
En consecuencia, Loreto constituye un área de gran interés nacional en general, y fluvial en particular.

(14) Departamento de Ucayali

Es de reciente creación. Se localiza en la Selva Central del Perú sobre la parte meridional de la Vasta llanura Amazónica.
Sobresale su producción forestal. Los árboles talados se trasladan a Pucallpa, capital del departamento. Tiene variada y abundante fauna. También se destaca la pesca del paiche, el sábalo, el zúngaro, el dorado, la gamitana, etc.
La minería está representada por la exportación de petróleo, en la localidad de Maquía, al norte de Contamana.
En Pucallpa opera una refinería de Petróleo
La capital, Pucallpa, es el principal puerto fluvial de la amazonía central, ubicada sobre

la margen izquierda del río Ucayali.
Hasta allí llega la carretera central del Perú. .Allí se localizan los mas grandes aserraderos de la Amazonía, importantes plantas-industriales de madera cuyos productos son el triplay, la madera prensada, etc. así como la fábrica de pulpa de cetico, destinada como materia prima al la fabricación de papel.

De la descripción situacional por áreas ribereñas se deriva lo siguiente :

- Las áreas de alto interes marítimo por la - magnitud e importancia de las actividades - que allí se realizan son :
  - Departamento de Piura
  - Departamento de Ancash
  - Provincia Constitucional del Callao
  - Departamento de Lima
  - Departamento de Moquegua
  - Departamento de Loreto
  - Departamento de Puno

- Las poblaciones ribereñas están ligadas a - las actividades agrícola,pesqueras e industriales energética y minera.

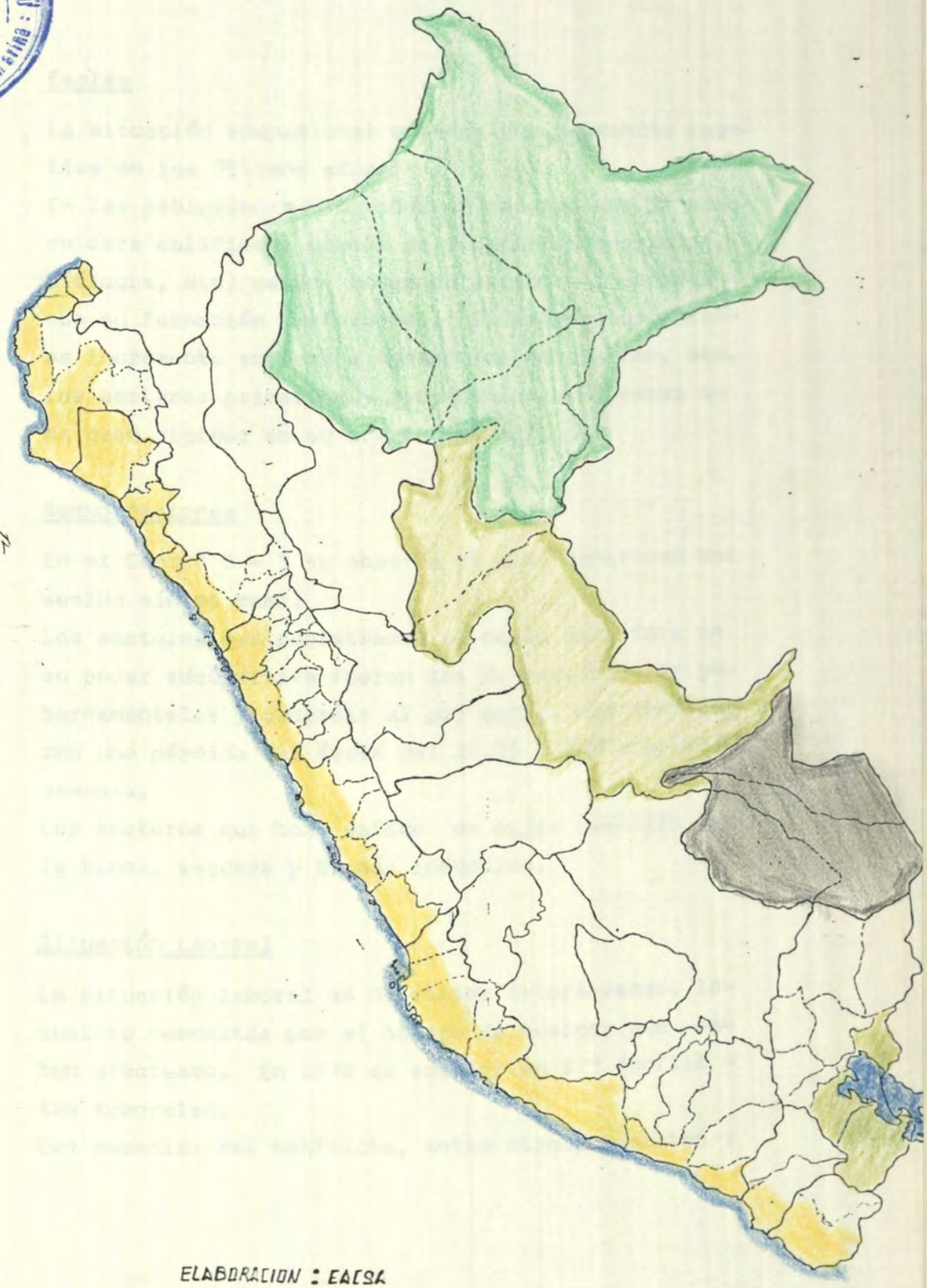
- Las características de las actividades económicas que se dan en la costa, selva y Altiplano hacen que no exista una homogéneaconciencia de desarrollo de los intereses.

- Las áreas señaladas constituyen zonas económicas vitales, porque concentran los elementos esenciales del potencial nacional.

- El número de habitantes de estas zonas económicas vitales y los servicios sociales de que disponen así como su capacitación y conciencia marítima son importantes elementos para ponderar el factor humano.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Marina

PROVINCIAS RIBEREÑAS DEL PERU



ELABORACION : EACSA

b. Empleo

La situación ocupacional muestra una tendencia negativa en los últimos años.
En las poblaciones ribereñas se observa que la mano de obra calificada (casos de ingenieros pesqueros, biólogos, etc) están ocupando puestos no acordes con su formación profesional. El sector servicios se incrementa en base a vendedores ambulantes, etc. Los sectores primarios y secundarios se observa una gran rigidez en su oferta laboral.

c. Remuneraciones

En el Cuadro 5 - 3 se observa el alto deterioro del sueldo mínimo real.
Los sectores que registraron el mayor deterioro en su poder adquisitivo fueron los de servicios no gubernamentales y comercio al por menor, que registraron una pérdida del órden del 38.2% y 38% respectivamente.
Los sectores que han estado en mejor posición son la banca, seguros y bienes inmuebles.

d. Situación Laboral

La situación laboral se ha venido deteriorando, lo cual se demuestra por el número de huelgas que se han efectuado. En 1979 se realizaron 577 conflictos laborales.
Las causales del conflicto, entre otras, destacan :

las demandas por aumentos de remuneraciones, que explican el 46% aprox. de las Huelgas o paros, y el alza del costo de vida.

La acentuada tendencia al deterioro de los ingresos reales y por tanto, de la capacidad adquisitiva de los trabajadores frente al alza del costo de vida, constituye el factor principal en torno al cual se ha venido desarrollando la dinámica sindical.

Por otro lado, debe merecer especial atención el potencial conflicto que la situación antes descrita viene gestando en aquel sector marginal ubicadas en las grandes urbes de la costa no sujeto a directivas sindicales, conformado por la población sub empleada y sin empleo, cuyo volúmen es superior a los 2'000,000 esto es, , el 23% de la población ribereña costera. Esta población marginal no se beneficia con los reajustes de sueldos y salarios, además, no dispone de canales que permitan el adecuado conocimiento y solución de su precaria situación económica.

e. Comunidades Laborales

Las comunidades laborales del sector industrial son del orden de los 3,024 que comprenden 209,33 traba adores. De estos totales, 3,102 comunidades con 1,5,.5 traba adores com ieros corresponden al ámbito de Lima-Callao. Vale decir el 1% de las comunidades y el 4% de los comuneros. Si a ello sumamos las comunidades laborales pesqueras, hallamos que Lima-Callao constituye un gran efectivo laboral comprendido en comunidades laborales. Ello dimensiona la correlación política laboral de esta área ribereña.

f Teniendo en cuenta que las poblaciones ribereñas representan más del 50% del total poblacional del país y el 70% del total de la población urbana y considerando las grandes limitaciones para efectuar cálculos para cada área ribereña por escasez de datos estadísticos, se ha optado por definir una matriz global en base a los datos disponibles con el objeto de ubicar al Perú en el conjunto de países de América Latina. Ello proporciona una imágen bastante aproximada de la situación demográfica, educacional, económica y social de las poblaciones ribereñas (Matriz A). En esta matriz se destaca que el crecimiento de los países es desarticulado e inorgánico, caracterizando el subdesarrollo que le sirve de contexto.

MATRIZ A

DEMOGRAFICOS | EDUCACIONALES | ECONOMICO SOCIALES

| PAISES | DEMOGRAFICOS | | | | | | | | | | | | | EDUCACIONALES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ECONOMICO SOCIALES | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2. Limitaciones

A nivel de detalle se presentan las limitaciones en el segundo informe, sin embargo son relievantes las siguientes :

- Alta tasa de crecimiento poblacional
- Crecimiento desproporcionado con relación a los recursos
- Crecimiento explosivo de pueblos jóvenes alrededor de las grandes ciudades urbanas
- Escaso conocimiento de la realidad acuática
- Falta de concepción bioceánica

3. Tendencia

De acuerdo al análisis efectuado en el segundo informe del presente estudio de Diagnóstico de la Realidad Marítima y a la información adicional que se presenta en los numerales precedentes (1 y 2) se estima que de evolucionar normalmente los actuales factores limitantes el valor de vida de las poblaciones ribereñas va a deteriorar seriamente en el orden de magnitud que se presenta en el gráfico adjunto.

Dicha estimación se sustenta en los siguientes fundamentos :

- La demanda de servicios sociales, como alimentación, empleo vivienda, salud, saneamiento, educación, seguridad social etc. Va a crecer en magnitud directamente proporcional al incremento de la población ribereña. En 1980 es de 9'367,054 habitantes y se estima que en 1990 será de aproxima

damente a 1.7 millones de habitantes, teniendo en cuenta la tendencia de evolución de la fecundidad-natalidad y el seguimiento de las dinámica de las migraciones efectuadas por el Instituto Nacional de Planificación, las cuales se presentan en el Gráfico S - 2 .

En consecuencia la demanda social está condicionada por la dimensión demográfica.

En tal sentido se expresa que la demanda planteada está ligada a la composición etárea de nuestra población ribereña, la cual es eminentemente joven y son los estratos precisamente de menor edad los que presentan las mayores deficiencias matriciales y en donde repercuten más fuertemente sus consecuencias de carácter muchas veces irrecuperable.

También se considera importante la dimensión socio-cultural en la determinación de la demanda social en razón de que el consumidor actúa dentro de un contexto constituído por un conjunto de variables que inciden en sus actitudes y conducta .

- La oferta de servicios sociales está en función de la capacidad de producción de los sectores correspondientes.

Y ésta presenta serias limitaciones, principalmente en el campo infraestructural tanto en educación, salud, vivienda, sa-

neamiento como en seguridad social, etc.

Asimismo , en lo relacionado a la distribución espacial de dicha infraestr ctura,ésta tiende a seguir concentrada en - las principales ciudades de la costa en desmedro del me - dio rural ribereño.

POBLACIONES RIBEREÑAS DEL PERU A NIVEL PROVINCIAL Y SEGUN AREAS , URBANA Y RURAL

1980 CUADRO S - 1

POBLACIONES RIBEREÑAS	TOTAL	URBANA	RURAL
TUMBES	101,100	80,198	20,902
- Zarumilla	14,000	10,063	3,937
- Tumbes	77,700	66,910	10,790
- Contralmirante Villar	9,400	3,225	6,175
PIURA	533,700	454,877	78,823
- Talara	84,700	80,790	3,910
- Paita	55,900	55,700	200
- Piura	393,100	318,307	74,719
Lambayeque	676,208	584,589	91,619
- Lambayeque	175,376	87,396	87,980
- Chiclayo	500,832	497,193	3,639
LA LIBERTAD	647,039	598,379	15,203
- Pacasmayo	54,995	9,0[illegible]6	11,712
- Trujillo	592,044	589,353	3,491

./

/.

POBLACIONES RIBEREÑAS	TOTAL	URBANA	RURAL
ANCASH	393,206	368,208	24,998
- Santa	342,375	332,854	9,521
- Casma	50,911	35,434	15,477
CALLAO	450,000	441,000	9,000
LIMA	5'165,091	4'961,246	183,845
- Chancay	257,534	213,231	44,303
- Huaral	112,028	65,302	46,726
- Lima	4'685,000	4'637,000	48,000
- Cañete	110,529	65,713	44,816
ICA	485,600	399,234	86,366
- Chincha	132,700	91,093	41,607
- Pisco	95,900	85,566	10,334
- Ica	192,600	162,948	29,652
- Nazca	64,400	59m627	4,773

./

/.

POBLACIONES RIBEREÑAS	TOTAL	URBANA	RURAL
AREQUIPA	99,413	91,056	8,357
- Caravelí	29,604	23,681	5,923
- Camaná	30,304	27,920	2,384
- Islay	39,505	39,455	50
MOQUEGUA	43,300	42,060	1,240
- Ilo	43,300	42,060	1,240
TACNA	117,400	113,293	4,107
- Tacna	117,400	113,293	4,107
TOTAL COSTA	0'712,937	0'154,220	558,717
PUNO (TOTAL SIERRA)	494,654	107,892	386,762
- Huancané	121,613	14,622	106,991
- Puno	181,120	65,793	115,327
- Chucuito	191,921	27,477	164,444

./

/.

POBLACIONES RIBEREÑAS	TOTAL	URBANA	RURAL
LORETO	463,900	263,123	200,777
- Mariscal Ramón Castilla	27,107	5,983	21,124
- Maynas	258,231	187,848	70,383
- Loreto	43,591	8,160	35,431
- Alto Amazonas	87,881	40,424	47,457
- Requena	47,090	20,708	36,382
UCAYALI	229,700	135,255	94,445
- Ucayali	41,900	15,078	36,822
- Coronel Portillo	187,800	120,177	67,623
MADRE DE DIOS	25,100	11,431	13,669
- Tambopata	18,100	7,807	10,293
- Manú	1,100	239	361
- Tahuamanú	5,900	3,385	2,5155
TOTAL SELVA	718,700	409,809	305,891
TOTAL GENERAL	9'36 ,574	8'671,921	695,659
% CON RESPECTO A LA POBLAC. TOTAL DE LA REPUBLICA	51 %	70 %	12 %

FUENTE : I.N.E.

ELABORACION : EACSA.

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina

PORCENTAJE DE POBLACION RIBEREÑA POR DEPARTAMENTO

CUADRO S - 2

DEPARTAMENTO	PORCENTAJE RESPECTO AL TOTAL DE LA POBLACION DEPARTAMENTAL
1. Tumbes	100 %
2. Piura	49 %
3. Lambayeque	92 %
4. La Libertad	63 %
5 Ancash	43 %
6. Callao	100 %
7. Lima	97 %
8. Ica	98 %
9. Arequipa	14 %
10. Moquegua	40 %
11. Tacna	37 %
12. Puno	54 %
13. Loreto	100 %
14. Ucayali	100 %
15. Madre de Dios	100 %

15 Departamentos : 52% del total de departamentos de la República (29 departamentos).

ELABORACION : EACSA.

PROVINCIA DE LIMA: EVOLUCION DEL SUELDO MINIMO REAL

(BASE DICIEMBRE 1960=100)

CUADRO S -- 3

AÑOS	SUELDO MINIMO NOMINAL (SOLES)	IPCC DIC.1960=100 (X)	SUELDO MINIMO REAL (SOLES)	INDICE DEL SUELDO MINIMO REAL DIC.1960 = 100
1960	1,500	100.0	1,500	100.0
1969	1,500	105.7	1,419	94.6
1970	1,900	111.6	1,774	118.3
1971	1,900	120.2	1,647	109.8
1972	2,400	115.4	1,914	127.6
1973	2,400	142.6	1,608	112.2
1974	3,000	169.9	1,766	117.7
1975	4,500	304.9	1,476	98.4
1977	5,400	403.6	1,337	89.1
1978	6,900	701.3	984	65 6
1979	15,000	1,169.1	1,283	85.5
1980	30,000	2,000.9	1,500	100.0

NOTA : (X) Indice de precios al consumidor a Diciembre de cada año

FUENTE : Ministerio de Trabajo - ONE.

ELABORACION : EACSA.

CUADRO Nº 4

INDICE DE SUELDOS REALES POR RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA, 1973 - 1979

(Base Dic. 1973 = 100)

RAMAS DE ACTIVIDAD	AÑOS						
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Manufactura	100.0	94.4	89.6	82.0	65.8	54.7	49.8
Construcción	100.0	91.6	98.2	85.8	56.0	44.8	43.6
Comercio al por Mayor	100.0	89.8	69.6	68.4	57.8	45.4	44.8
Comercio al por Menor	100.0	90.2	102.4	69.1	64.0	54.3	43.7
Banca , Seguros y Bienes Inmuebles.	100.0	91.6	97.1	84.1	84.0	68.0	59.6
Transporte, Almacenaje, Comunicaciones.	100.0	90.9	85.9	63.6	58.0	49.4	51.4
Servicios No Gubernamentales.	100.0	93.4	88.4	78.3	69.8	55.5	52.9
Total	100.0	94.6	86.5	76.2	65.1	53.3	49.3

FUENTE : Ministerio de Trabajo, Dirección General del Empleo
Instituto Nacional de Planificación - CNE. Informe Estadístico 1979.

ELABORACION : EACSA.

CUADRO N° 5

INDICE DE SALARIOS REALES POR RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA 1973-1979

(Base Dic. 1973 = 100)

RAMAS DE ACTIVIDAD	AÑOS						
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Manufactura	100.0	106.5	83.1	90.4	71.4	63.8	65.0
Construcción	100.0	102.5	109.9	93.2	83.7	69.0	78.9
Comercio al por Mayor	100.0	94.8	87.1	88.1	80.0	71.7	73.3
Comercio al por Menor	100.0	93.3	88.1	92.6	67.6	62.6	62.0
Banca, Seguros y Bienes Inmuebles	100.0	99.4	93.4	80.4	94.2	78.8	104.8
Transportes, Almacenaje, Comunicaciones	100.0	96.4	116.1	111.5	95.9	84.4	85.3
Servicios No Gubernamentales	100.0	97.3	90.9	88.4	69.2	60.5	61.8
Total	100.0	100.1	85.2	90.5	72.2	63.8	66.1

FUENTE: Ministerio de Trabajo; Dirección General del Empleo.

ELABORACION : EACSA.

MATRIZ DE MIGRACIONES RURALES

DISTRIBUCION RELATIVA
- 1980 -

	LIMA	RESTO COSTA	SIERRA	SELVA	TOTAL DE MIGRANT.
LIMA	0	0	0	0	0
RESTO COSTA	72.5	0	18.7	8.8	100
SIERRA	63.0	32.9	0	4.1	100
SELVA	34.0	52.0	14.0	0	100

FUENTE : Información recopilada en ONE

ELABORACION : EACSA

ARMADA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Marina

TASAS GLOBALES DE MIGRACION EN LAS PRINCIPALES CIUDADES RIBEREÑAS

(%)

1980

REGION	INMIGRACION	EMIGRACION	MIGRACION NETA
Lima-Callao	35.0	16.0	19.0
Arequipa	37.0	38.0	- 1.0
Trujillo	74.0	46	28.0
Chiclayo	142.0	78.0	64.0
Chimbote	100.0	90.0	10.0
Piura	68.0	73.0	-5.0
Iquitos	85.0	79.0	6.0

FUENTE : ONE
ELABORACION : EACSA

NUMERO DE VIVIENDAS EN LOS DEPARTAMENTOS DE LA COSTA

DEPARTAMENTOS	1975	1980	1985	1990
Tumbes	14,900	17,600	20,700	23,800
Piura	166,300	224,300	270,200	316,100
Lambayeque	103,600	126,800	154,900	183,000
La Libertad	190,100	232,200	283,000	333,800
Ancash	195,000	230,800	274,300	317,800
Lima-Callao	892,300	1'114,700	1'384,500	1'654,300
Ica	87,900	109,900	136,400	162,900
Arequipa	133,300	161,200	195,000	228,800
Moquegua	22,100	27,300	33,700	40,100
Tacna	26,000	32,600	30,700	48,800
TOTAL	1'851,500	2'277,400	2'793,400	3'309,400

FUENTE : Información del Ministerio de Vivienda

ELABORACION: EACSA.

NUMERO DE VIVIENDAS EN LOS DEPARTAMENTOS RIBEREÑOS DEL INTERIOR

DEPARTAMENTO	1975	1980	1985	1990
Loreto y Ucayali	90,000	109,100	132,200	155,300
Madre de Dios	4,400	5,400	6,600	7,800
Puno	225,800	264,000	310,700	357 ,400
TOTAL	320,200	378,500	449,500	520,500

CUADRO Nº 6.

INDICE DE LAS REMUNERACIONES REALES EN EL GOBIERNO GENERAL 1973 - 1979 1/

(Base Dic. 1973 = 100)

GRADO	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
I	100.0	84.4	71.6	53.3	42.3	28.6	27.5
II	100.0	84.0	72.2	54.5	43.5	29.8	27.0
III	100.0	84.0	73.2	56.1	45.3	31.5	27.7
IV	100.0	84.0	74.5	58.3	47.6	33.9	28.6
V	100.0	84.0	77.0	61.8	53.1	39.0	32.5
VI	100.0	84.0	82.3	66.4	62.2	49.3	41.2
PROMEDIO	100.0	84.0	80.5	66.1	59.0	45.8	39.0

1/ No incluye remuneraciones al cargo y subsidio familiar

FUENTE: Instituto Nacional de Planificación - ONE

ELABORACION : EACSA..

NUMERO DE HUELGAS POR ACTIVIDAD ECONOMICA

1976-1979

CUADRO S - 7

SECTOR	1978				1979			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Agricultura y pesca	-	-	3	3	3	7	8	4
Minería	22	15	7	19	15	12	20	14
Transp. Comunicac.	4	1	3	4	1	4	12	10
Ind. Manufact.	49	19	57	58	35	73	76	66
Comercio	10	5	7	10	14	41	29	26
Servicios	4	10	17	10	2	10	42	9
T O T A L :	89	50	84	104	70	147	187	129

FUENTE : Ministerio de Trabajo

Elaboración : EACSA

INDICE DE EMPLEO EN LIMA METROPOLITANA POR SECTORES

(BASE 1973=100)

CUADRO S - 8

AÑOS	IND.MANUFACTURERA	COMERCIO	SERVICIOS
1976	116.5	114.0	108.8
1977	117.4	116.4	110.5
1978	116.6	116.8	112.3
1979	116.7	115.9	112.1

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR DE LIMA METROPOLITANA

AÑO BASE : 1973 = 100

Cuadro S-9

AÑOS	INDICE GEN.	ALIMENTACION	VIVIENDA Y MOBILIARIO	INDUMENTARIA	OTROS
1973	100	100	100	100	100
1974	116.07	118.70	117.55	116.72	109.60
1975	144.50	157.76	136.75	130.30	120.92
1976	192.09	208 43	169.36	173.93	194.23
1977	266.28	292.33	213.42	229.02	282.50
1978	420.32	466.75	320.59	340.35	456.27
1979	740.16	866.09	518.06	660.99	770.92

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina ·

CUADRO N° 10

SITUACION LABORAL : EVOLUCION DE LOS CONFLICTOS LABORALES 1967 - 1979

Indicadores / Períodos	Huelgas	Trabajadores Comprendidos (en miles)	Horas - Hombre Perdidas (en millones)
1967	414	142	8.0
1968	364	108	3.4
1969	372	92	3.9
1970	345	111	5.8
1971	377	161	10.9
1972	409	131	6.3
1973	788	416	15.7
1974	562	348	12.1
1975	779	617	20.3
1976	440	258	6.8
1977	234	396	5.0
1978	354	1 398	36.1
1979 a/	577	517	7.8

a/ No incluye la Huelga Magisterial.

FUENTE : Ministerio de Trabajo, OSP; enero 1979.
Instituto Nacional de Planificación, ONE. Informe Estadístico 1978 y 1979;

ELABORACION : EACSA.

CUADRO Nº 11

SITUACION LABORAL : MAGNITUD DE LOS CONFLICTOS LABORALES SEGUN CAUSAS, 1979

(Cifras Relativas)

INDICADORES / CAUSAS	HUELGAS % 1/	TRABAJADORES COMPRENDIDOS %	HORAS-HOMBRES PERDIDAS %
T O T A L	100	100	100
Remuneraciones	46	41	60
Alza del Costo de Vida	2	29	15
Condiciones de Trabajo	12	4	6
Reposición de Despedidos	9	14	6
Incumplimiento de Pactos o Convenios.	7	3	4
Solidaridad Sindical	10	4	2
Otras	13	5	5

1/ No incluye la huelga magisterial

FUENTE : Ministerio de Trabajo, OSP; [illegible]

ELABORACION : EACSA.

SITUACION LABORAL : MAGNITUD DE LOS CONFLICTOS LABORALES SEGUN SECTORES ECONOMICOS

Cuadro Nº 12

INDICADORES SECTORES	HUELGAS (+)	TRABAJADORES COMPR.	HORAS-HOMBRE PERDIDAS
TOTAL	577	516,883	7'859,351
Agricultura Pesca	22	33,748	1'423,870
Minería	61	30,279	1'241,743
Industria Manufactu.	250	53,165	1'577,482
Construcción	6	3,489	464,384
Energía	24	18,492	198,185
Comercio	110	205,598	1'122,794
Trans.Comun.	27	9,071	197,362
Servicio	63	13,141	434,331
No determinado	14	149,900	1'199,200

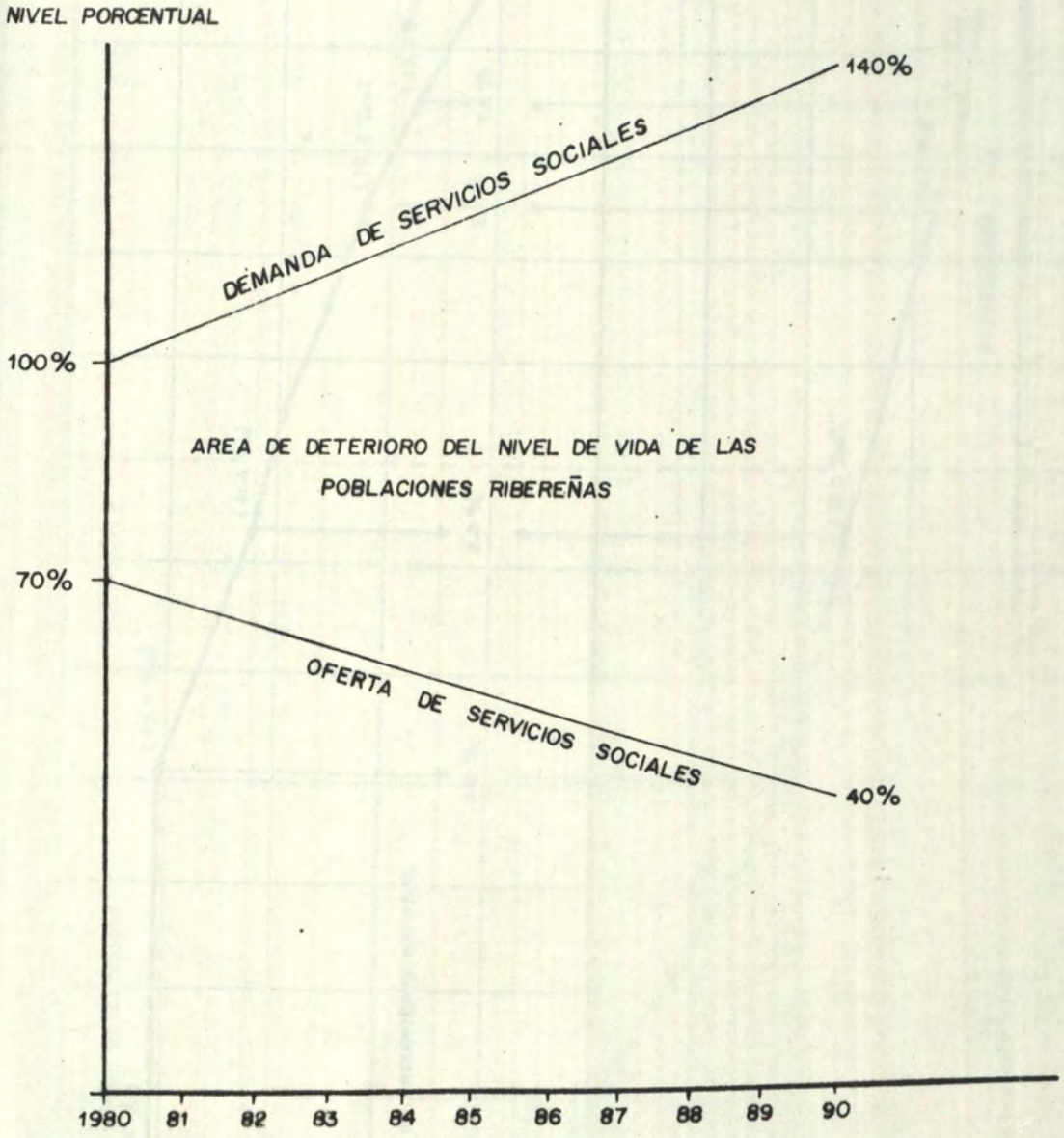
(+) No incluye las huelgas magisteriales

FUENTE : MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO NACIONAL DE PLANIFICACION

ELABORACION : EACSA.

TENDENCIA PASIVA DEL NIVEL DE VIDA
1980 – 1990

GRAFICO S-1

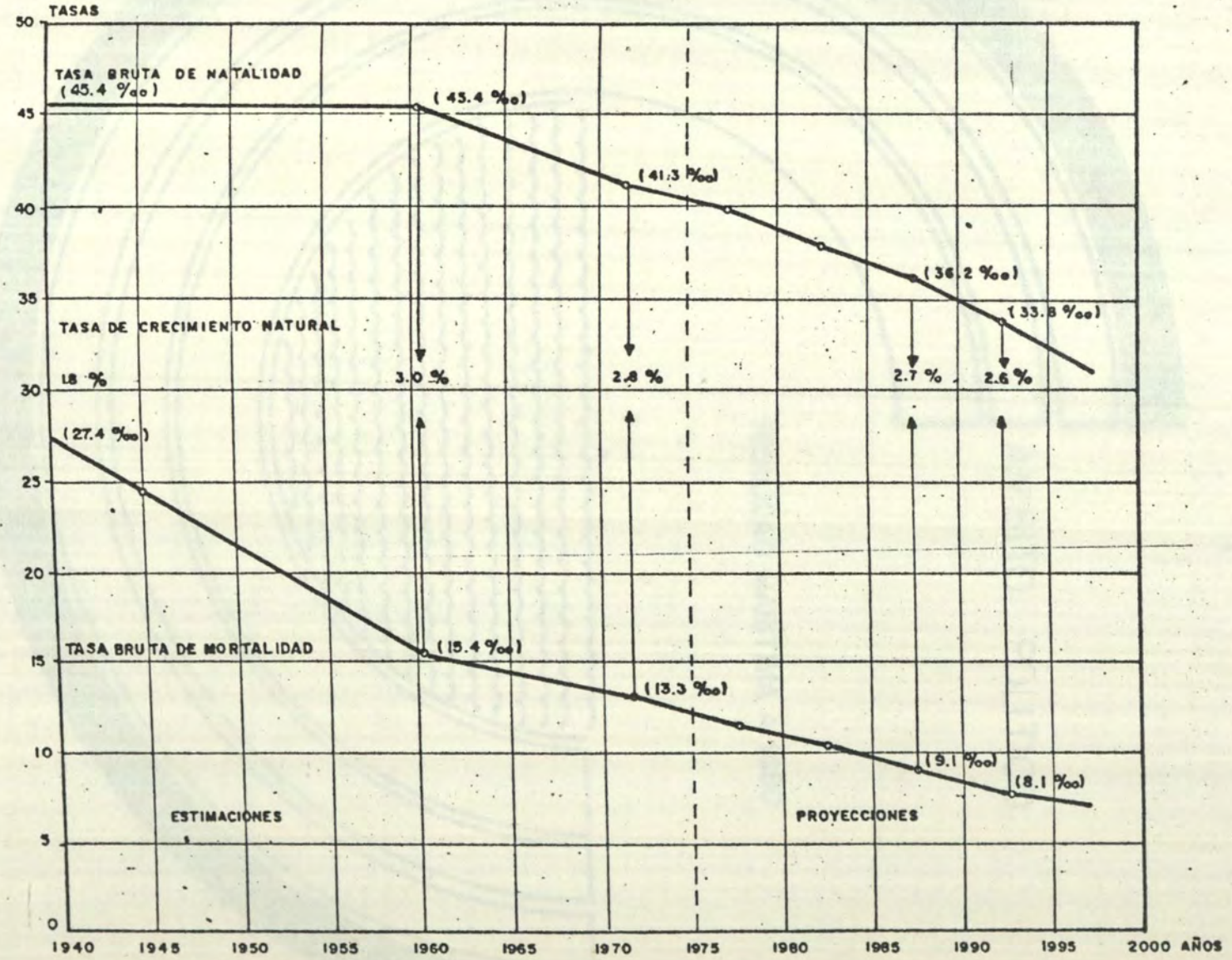


ELABORADO : EACSA.

SUPUESTO : Evolución normal de los actuales factores limitantes del Desarrollo Social, en el campo del empleo, Educación, Vivienda, Seguridad Social, Salud, etc.

Grafico Nº 8 - 2

PERU: TASAS DE CRECIMIENTO NATURAL DE LA POBLACION 1940 -1972 Y PROYECCIONES 1975-2000



MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

ASPECTOS GENERALES

AMBITO POLITICO

REALIDAD MARITIMA A 1980



III. AMBITO POLITICO

A. TENDENCIA DE LA SITUACION POLITICA A 1990

1.- Situación a 1980

La situación política a 1980 se presenta como un conjunto - heterogéneo de intereses en la élite dirigente frente a grupos de presión que demandan pronta atención a los problemas sociales de las poblaciones ribereñas.

2.- Limitaciones

Entre las limitaciones mas saltantes se encuentran las referidas a la carencia por parte por los partidos políticos de una sólida base obrera industrial, campesina, pesquera, estudiantil y de clase media.

Las demás limitaciones están detalladas en el segundo informe.

3.- Tendencia

La tendencia a 1990 está condicionada por la evolución de - las políticas externa e interna relacionadas con los intereses marítimos.

a. Política Externa

La proyección de la política externa condicionada por los planteamientos geopolíticos de los países de interés. Así tenemos:

ESCUELA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina ·

(1) CHILE

(a) -Cuadro Situacional

RUBROS	CANTIDAD
-Area: (excluído Magallanes y el territorio chileno antártico)	624'592,800 Km^2
-Población: est. 1976	10'742,000 Hts
proy. a 1985	12'540,000 "
-Crecimiento demográfico: (1970-77) anual	1.8 %
-Densidad: (hab./Km^2)	17,200
-Tasa de nacimiento	2.3 %
-Tasa de mortalidad	0.7 %
-Capital: Santiago (est. 1975 poblac. área metropolitana)	3'262,990
-Población económicamente activa:	34.4 %
-Ingreso por habitante: (1977)	US $ 1,314
-Alfabetismo	91 %
-Idioma:	Español.

- Situación Geográfica

Chile capa el extremo sud occidental de - Sudamérica. Tiene una longitud de 4,270 Km. (hasta las Islas Diego Ramirez), una anchura máxima de 435 Km. en Illapel.

Limita al Norte con Perú, al NE con Bolivia y la Argentina, Al Este con Argentina, al Oeste con el Océano Pacífico y al Sur con el Polo Sur.

Posee muchas islas y reconoce soberanía sobre' -- 1'250,000 Km^2 de la Antártida.

- Orografía

Los Andes recorren el país de Sur a Norte, a lo largo de la frontera con Bolivia y la Argentina. La cordillera de la Costa va desde la Península de Taitao, pasando por la isla grande de Chiloé, hasta 20 km. al Sur de Arica.

Entre las dos se extiende el valle longitudinal, fértil entre Santiago y Puerto Montt.

- Estrechos y Canales

Todo el Sur de Chile está cruzado de estrechos y canales. El Estrecho de Magallanes, entre la Patagonia Continental por el Norte y la Tierra del Fuego y las Islas Gordon, Hoste, Navarino, Picton y Nueva, está el Canal de Beagle en actual diferendo con la Argentina. El de Concepción separa la isla de Duque de York de las islas Doñas y Lobos. El de Chacao separa a Chiloé del Continente.

- Comunicaciones

. Marítimas

Los principales puertos de Norte a Sur son: Arica, Iquique, Tocopilla, Mejillones, Antofagasta, Taltal, Chañaral, Caldera, Huasco, Cruz Grande, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Lirquén, Tomé, Talcahuano (Puerto de Concepción), Coronel, Lota y Lebu (Puertos carboneros), Corral (Puerto de Valdivia), Puerto Montt Ancud (en la isla de Chiloé) y Punta Arenas (en el Estrecho de Magallanes). La flota mercante está integrada por varias compañías navieras, hace el servicio de cabotaje y gran parte del internacional y cuenta con una capacidad de 1'131,124 - TNR.

. Fluviales

Hay 2,172 Km. de vías navegables.

(b) Planteamiento Geopolítico de Chile

- La importancia del Pacífico Sur, ha sido largamente analizada y explicada por el General chileno Ramón Cañas Montalvo. A partir de su retiro del servicio activo ha profundizado sus estudios geográficos y geopolíticos.
Sus estudios expresan conceptos sobre la función económica, social y política que puede

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina ·

ejercitar Chile gracias a su posición natural frente al pacífico.

En entrevista exclusiva para la revista ERCILLA, el general Cañas expresó: "por no preocuparnos de Fuerte Bulnes en 1843, perdimos la Patagonia; ahora por no preocuparnos por los canales del Sur y de la Antártida, podemos perder el Pacífico Sur".

- Con ocasión de su primer viaje al Japón hecho en 1908; el geopolítico alemán Karl Hanshofer escribió: "Un espacio gigantesco se está extendiendo ante nuestros ojos, con - fuerzas que afluyen a él, las cuales, fríamente objetivas, esperan el alba de la era del Pacífico, sucesor de la vieja etapa del Atlántico y de la cadena del Mediterráneo y la pequeña Europa".

  Otro famoso autor, Hans W. Weigert, en 1943 réfiriéndose a las citadas ideas de Hanshofer expresa que consideraba el Pacífico como una esfera del poder".

- El escritor chileno Julio Vega al comentar en su obra "La tierra del Porvenir"- la dinámica a que obedece el problema de las comunicaciones, manifiesta: Durante todo el siglo - XIX la importancia del Océano Pacífico ha si

do mediana. Las causas de esta situación son fáciles de describir. En primer lugar, la - escasa importancia cultural y económica que tenían los países situados en sus orillas. En segundo lugar su extensión enorme en relación con los medios de comunicación del siglo XIX. En efecto los grandes focos de población del Asia que hoy aparecen como mercados de gran importancia principalmente Japón y China estuvieron completamente cerrados al comercio occidental hasta mediados del último - siglo. Los países americanos estaban escasamente poblados y la cultura y la economía de dichas poblaciones eran aún muy rudimentarias aún el los Estados Unidos que tenían su principal fachada mirando hacia el Atlántico. No había, por consiguiente un tráfico directo de una a otra orilla del Océano Pacífico y el comercio de los países de sus contornos se efectuaba casi exclusivamente con Europa y todas las rutas seguidas pasaban por el Atlántico: por el Cabo de Hornos para los - países de América y por el Sur de África y, más tarde, por el Canal de Suez, para el Oriente.

Sin embargo - prosigue - todo esto ha cam-

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Marina

biado. En primer lugar, los grandes focos de población de las costas asiáticas se han incorporado definitivamente a la civilización moderna y al tráfico internacional.

La China con una población casi tan grande como toda Europa, es un mercado consumidor de primer orden, cuya importancia aumenta de día en día.

El Japón, despertando bruscamente de su sueño secular se ha transformado en gran potencia industrial, comercial y marítima. Su flota militar es, actualmente, la tercera del mundo, y su flota mercante aumenta constantemente. La inmensa Siberia, tan grande como Europa, que en el pasado era un verdadero desierto, se pobló rápidamente y Rusia parece en tal sentido tener su salida natural por el Pacífico.

Al otro lado Estados Unidos ha dejado de ser exclusivamente un país atlántico; los estados del oeste antes casi despoblados y sin mayor significación dentro de la Unión, adquieren cada día mayor importancia. Por lo demás, aún la parte atlántica se ha acercado considerablemente al Pacífico con la apertura del Canal de Panamá.

Por su parte, las naciones andinas de la América del Sur parecen despertar de su sueño colonial y se pueblan y modernizan. Y para completar el cuadro, Australia y Nueva Zelandia adquieren cada día más importancia y su economía se independiza de Inglaterra.

A todo lo anterior - agrega - que los medios de transporte, dada día más rápidos y de mayor radio de acción, pueden desafiar las - grandes distancias.

- El geopolítico de fama mundial Nicholas J. Spykman, al que aluden escritores chilenos relacionados con la geopolítica, señaló que existen condiciones que escapan a los propios chilenos, anotando relación de marcada importancia con el desenvolvimiento univer - sal: "Desde la construcción del Canal de Panamá, los centros económicos de Estados Unidos se pusieron en estrecho contacto con la costa occidental de Sudamérica, que había sido durante mucho tiempo una de las aisladas regiones del mundo. Nada había que estimulase un tráfico normal por Europa, a través - del Estrecho de Magallanes. Pero en el siglo XIX se pusieron en explotación los yacimientos de guano y nitrato". Continuando en el - análisis de la ubicación, desprende como ló

·gico corolario, las posibilidades favorables de Chile, llegando a decir, al analizar la - economía agrícola de Chile:
"Mediante ulteriores progresos de REGADIO, esta región sería capaz de sostener una población tan grande, por lo menos, como la de Italia".

Spykman, en su análisi global de la"estrategia Mundial" al tratar sobre el problema de la Defensa Continental, escribe: "Estando situado Chile en la punta del continente de Sudamérica y a lo largo del Estrecho de Magallanes, posee una situación estratégica que, en caso de emergencia, podría llegar a ser del mayor interés para los Estados Unidos". Dichas diferencias sirven de sustento a Chile para proclamar su tesis: "Chile potencia del del Sur Pacífico".

- En un documento escrito especialmente para la Revista Geográfica de Chile, el General de División Ramón Cañas Montalva en su condición de Presidente del Comité Nacional de - Geografía, Geodesia y Geofísica señala:
....., "Si los países del Sur Pacífico (Perú, Bolivia, Chile) sostuvieron en el siglo XIX ásperos conflictos gerreros acaso por el



mismo carácter complementario de sus respectivas economías, no hay ninguna razón aparente para que dichos grupos nacionales no se confederan, solucionando en plano más vasto los conflictos de límites y la estructura - tan cerrada de su vida económica.

Chile, por ejemplo requiere de productos tropicales del Perú, como los peruanos necesitan la fruta, vinos y cereales de clima templado y de muchos de los artículos de la naciente industria chilena".

- Evidencia de la enorme importancia adquirida por el Pacífico y, en consecuencia por las - rutas marítimas y aéreas atingentes a su - cuenca, pasaremos a ubicar el cuadro geopolítico chileno en dicho contexto.

  . El general chileno Cañas Montalva expresa que su país es dueño de una situación absolutamente privilegiada, no solo por contar con un extenso litoral en el Pacífico sino por muchas otras características, - que acrecientan el valor y el atractivo de la posesión:

  - "Ubicación especialísima, que hace a Chile - sobre todo en las regiones austral - y Antártica - Señor y Atalaya de rutas ma

rítimas y aéreas de marcadísima importancia";

- Clima benéfico (el general Cañas recuerda el caso de Rusia que, aunque poseedora de miles de millas de costa, siempre persiguió y ahora continúa en la búsqueda del mar cálido);
- Buenos puertos;
- Producción rica y variada; etc.

. Así mismo señala: "hace bastante tiempo - que venimos destacando y luchando para hacer comprender a nuestros compatriotas los deberes de Chile, aumentados singularmente por el valor de su posición geográfica tanto que debido a que se halla en la cuenca del Pacífico cuanto porque su responsabilidad está acrecentada mediante la significación de territorios como Chiloé, Aisén y Magallanes - que acostumbramos englobar bajo la denominación de zona austral-antártica - y por sus posesiones en la - Antártica misma, que dán a nuestro país el absoluto de las vías marítimas y aéreas de ésta parte del hemisferio".

- El cuadro géopolítico chileno se configura en la inteligencia de que su ubicación es

de alcance estratégico continental. Y es - justificado por la posesión de regiones - austral - antárticas, comprendidas en el vital sistema Magallanes - Drake, que incluye los estrechos del mismo nombre, con su ruta complementaria del Canal de Beagle.

En consecuencia, la geopolítica chilena - plantea que el imperativo geográfico de su posición va llevando a Chile a convertirse en uno de los puntos neurálgicos de mayor significación en la estratégia mundial, en razón de que el horquillaje total de la ruta euro-asiática del Mediterráneo - Suez , por los fuegos rusos, no deja a Europa otras vías que Panamá y la Chile en su región austral - antártica.

Sin embargo, la zona chilena referida cobra indiscutible importancia cuando se tiene - en cuenta que las obras y elementos defensivos, hasta ahora conocidos, del Canal de Panamá solo pueden estimarse como inmediatos. El avance de la técnica bélica está - en condiciones de causar su destrucción. Frente a ello la trascendencia de las líneas de comunicación del Pacífico Sur se - hace grandemente más significativa.

En síntesis, el cuadro geopolítico de Chile en términos de sus connotados estudiosos expresa:

- Chile solo puede aprovechar las lecciones del pasado y de hoy aquilatando la necesidad imperiosa de extender su radio de acción marítimo".

  Al respecto, el General Cañas Montalva expresa:

  "el respeto de tradiciones gloriosas, la gran tarea que nos incumbe, en la acción y defensa continentales y la voluntad de engrandecer a nuestra nación nos ordena, perentoriamente, dedicarnos a esas empresas sin pretenciones desmedidas; pero al mismo tiempo, sin consideraciones sentimentales ni claudicaciones decadentes y pusilánimes".

- "Chile requiere perentoriamente ampliar su economía agrícola para sostener su creciente población, efectuabdo progresos de REGADIO.

- Chile cuenta con una singular posición estratégica mundial que posibilita la concreción de la tesis: "Chile potencia del Sur Pacífico".

ESCUELA DE GUERRA NAVAL DEL PERU

(2) BRASIL

(a) Cuadro Situacional

RUBROS	CANTIDAD
-Area	8'511,965 Km^2
-Población est. 1980	125'503,000 Hts.
-Crec.demográfico (1970-80) anual	2.8 %
-Densidad:hab/Km^2 1977	13.3
-Tasa de nacimiento: por 1,000 Hab.(1977)	35.3
-Tasa de mortalidad: por 1,000 Hab.(1977)	8.0
-Capital;Brasilia (est. 1977) hab.	763,250
-Ingreso por hab. (1977)	US $ 1,090
-Alfabetismo	81.2 %
-Idioma	Portugués

- Situación Geográfica

Es el quinto país en extensión después de Rusia, Canadá, China y Estados Unidos. Limita al Noroeste y Norte con Colombia (1,644 Km); al Norte con Venezuela (1,495 Km), Guyana (1,606 Km), con Surinam (593 Km) y - Guayana Francesa (1,655 Km); al Este con - el Océano Atlántico (7,408 Km); al Sur con

Uruguay (1,003 Km);y al Oeste con Argentina (1,263Km), Paraguay (1,339 Km), Bolivia (3,126 Km) y Perú (2,995 Km).

Su territorio representa el 47.3% de Sudamérica y el 1.7% de la tierra.

- Orografía

La mayor parte de Brasil se compone de mesetas. No es un país montañoso; apenas un 3% del territorio está a más de 900 m.s.n.m. y el pico más alto no llega a 3,000 metros.

- Ríos

El sistema fluvial del Brasil es uno de los más extensos del mundo (44,000 Km. navegables).

Las principales cuencas son: las del Amazonas en el Norte; la del río de La Plata - en el Sur.

Sobre el Amazonas el primer puerto brasileño en el límite con el Perú y Colombia es el puerto de Tabatinga.En las riberas del Amazonas se levantan Tabatinga, Manaus, - Santarém, Macapá y Belém.

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina ·

- Comunicaciones Marítimas

La flota mercante marítima tiene una capacidad de 5'330,000 aM.

Los principales puertos marítimos son: Belém, Sao Luis de Maranhao, Fortaleza, Natal, Pessoa, Recife, Río de Janeiro, Santos, Porto Alegre, Río Grandes y otros.

El comercio de cabotaje y fluvial está reservado a los barcos nacionales. Treintiocho compañías con 350 vapores.

(b) Planteamientos Geopolíticos de Brasil

Los estudios sobre geopolítica brasileña enfatizan los siguientes aspectos:

- El Brasil cuenta con un núcleo central, anclado sobre el triángulo Río - Sao Paulo - Bello Horizonte y que, en líneas generales abarca todo San Paulo, gran parte de Minas Gerais y de Espíritu Santo, todo el estado de Río de Janeiro, más el actual Distrito Federal (Estado de Guanabara).

A este núcleo central se vinculan, por itsmos de circulación, tres grandes península: la Nordéstica, la del extremo sur y la goiano - matogrossense.

Más al Noroeste se encuentra la hileia, aislada, tributaria del río Amazonas.

De esta manera el núcleo central ecuménico del Brasil se amplía hacia un área geopolítica de reserva general, que incorporará a corto plazo la totalidad del Estado de Minas Gerais y el restante de Espíritu Santo. El triángulo de potencia que ya se va ensanchando fírmemente hacia el cuadrilátero tan bien dotado de San Pablo - Victoria Belo Horizonte acabará por extenderse aún más hacia el Noroeste para quedar su vértice interior en la región de Brasilia, posibilitando finalmente la vinculación que faltaba con la actual isla amazónica, a lo largo del río Tocantins y del trazado paralelo de la BR-143 (Belem-Brasilia).

La península Nordestica tambien corre hacia el interior, ya como área geopolítica para englobar todo el nordeste occidental, por una parte, Bahía por la otra,en modo de poder consolidarse naturalmente su espléndida base diagonal de Salvador y San Luis por Juázeiro - petrolina, Picos y Teresina, y se objetivará la reactivación del tradicional meridiano fluvial de San Francisco - Río Preto - Panaguá - Río Gurgeia Parmaíba - Itapicuru.

Por otra parte, la península meridional - comprimida sin remedio en un espacio mucho más reducido, ganará sólo una mayor organicidad alrededor del cuadrilátero de articulación básica, demarcado por Curitiba Porto Alegre - Santa María e Irati

- Contrariamente, la actual península del - Centro - Oeste amputada en la banda oriental avanza, como área geopolítica plenamente individualizada, reorientándose de sudeste a noroeste para limitar completamente con Bolivia y Paraguay, de cuyo carácter indeciso y ambivalente participa también a caballo de las dos grandes cuencas hidrográficas del Amazonas y del Plata. Cuibá, - en el propio paralelo de equipotencia de las atracciones del Norte y del Sur está predestinada a ser el gran centro de vinculación de toda el área, cuyo potencial base de circunvalación fronteriza, de Porto Velho a Campo Grande y Ponta Porá, terminará tornándose en una realidad concreta en la unión más avanzada entre Brasil Amazónico y el Brasil Platense.

- En cuanto a la isla Amazónica del actual esquema ecuménico algo estrechada aunque -

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina ·

del Sur hacia el Este continuará, como área geopolítica, con un eje de acuerdo con el lecho del río Amazonas, donde Manaus continuará siendo el apoyo del sistema, por más que se articule y vitalice el vasto estuario, en el triángulo Belem - Amapá, Santarém.

- En consecuencia el planteamiento geopolítico brasileño se resume en lo siguiente:

. En el campo Interno

- Se trata de incorporar de manera efectiva todo el amplio territorio brasileño, en gran parte a un escaso de hombres y de civilización. Para tal efecto se proponen:

. Articular firmemente la base ecuménica de la proyección continental, vinculando el nordeste y el sud al núcleo central del país; al mismo tiempo que garantizan la inviolabilidad de la basta extensión despoblada del interior por la obstrucción eficaz de las posibles vías de penetración.

. Impulsar el avance hacia el noroeste de la corriente colonizadora, a partir de la plataforma central, en modo de integrar la península centro-oeste en el todo ecuménico brasileño.

. Inundar la civilización de la Hileia amazónica a cubiertas de los núcleos fronterizos partiendo de una base avanzada constituída del centro oeste, en acción coordinada con la progresión E-O según el eje del Amazonas.

. En el campo Externo

El problema fundamental es de naturaleza estratégica y en tal sentido se tiene:

- Fortalecimiento de la base ecuménica, al exigir una sólida y permanente vinculación de norte a sur, así como también la integración del centro - oeste.
Asimismo una intensa presión colonizadora en las fronteras.

- En cuanto al frente Atlántico:
  . Estar aptos para cumplir con los compromisos recíprocos entre Brasil y los Estados Unidos de Norteamérica para la defensa del hemisferio.
  . Vigilar permanentemente todo lo que se lleva a cabo en el frente arqueado del Africa fronteriza.
  . Estrechar los lazos de cooperación internacional, participando activamente en la solución de los graves problemas de los países sudamericanos.

(3) COLOMBIA

(a) Cuadro Situacional

R U B R O S	CANTIDAD
. Area	1'141,736 Km^2
. Población: Estim. 1977	25'050,000 Hbtes.
Proy . 1985	33'861,000 Hbtes.
. Crecimiento Demográfico : (1970-77)	2.7%
. Densidad : (Hab. por Km^2)	21,900
. Tasa de nacimientos	2.6%
. Tasa de mortalidad	0.7%
. Capital : Bogotá (est. 1996)	3'102,000 Hbtes.
. Población económicamente activa	43.0%
. Ingreso por habitante: (1977)	U S $ 612
. Alfabetismo	78.0%
. Idioma	Español

- Situación Geográfica

Colombia ocupa el extremo NO de Sudamérica. Limita al N con el Mar de las Antillas (1,600 Km); al E con Venezuela (2,219 Km) yBrasil (1,645 Km); al S con Perú (1,626 Km) y Ecuador (586 Km); al O con el Oceáno Pacífico (1,300 Km); y al NO con Panamá (266 Km).

- Orografía

El territorio de Colombia está atravezado de S a-N por la gran Cordillera de los Andes que cerca - de la frontera del Ecuador, se divide en tres : la occidental, la central y la oriental. Esta última, que forma extensas sábanas densamente pobladas, se bifurca cerca de la frontera de Venezuela: un ramal sigue al N y otro se desvía al E y entra en Venezuela. Hay además tres sistemas de montañas independientes : la cordillera del Bandó,que-corre paralela a la costa del Pacífico y entra - en Panamá , la Sierra Nevada de Santa Marta y la cordillera Macarena en el departamento del Meta.

- Selvas y LLanos

Un 60% de la superficie de Colombia se halla al E de la cordillera Oriental. Esta vasta región,casi despoblada, pertenece en parte (400,000 Km^2) a la cuenca del Orinoco, y en parte (270,000 Km^2) a la del Amazonas. En la primera, de vegetación - herbácea propia para la ganadería, comienzan los-grandes llanos que se extienden a Venezuela; la -

Biblioteca Central de la Marina

segunda, que forma la Amazonía colombiana, está en gran parte cubierta de selvas vírgenes, escasamente habitadas por tribus salvajes o semisalvajes.

- Comunicaciones

  • Marítimas

  Barcos nacionales y extranjeros hacen escala regular en las principales puertos del Caribe (Santa Marta, Barranquilla y Cartagena) y del Pacífico (Buenaventura y Tumaco).
  La comunicación entre los litorales se hace a través del Canal de Panamá
  La flota mercante Gran Colombia (Colombia - 80% y Ecuador 20%) tiene servicios entre los puertos de ambas costas de América (N y S) - Europa y el Japón.
  En 1977 la flota mercante registraba una capacidad de 647,000 TNR.

  • Fluviales

  Entre los ríos navegables se tiene al río - Magdalena, pero sólo en unos 1,200 Kms. O - tros ríos navegables son : Telembí y Patía - (de Barbacoas al Pacífico); San Juan (de Istmina al Pacífico), Cauca (de Cali a Cartago y de Zaragoza Ant. al Magdalena)
  En los llanos y la Amazonía hay navegación regular en el Arauca, Meta, Caquetá y Putuma-

yo. El Amazonas da al Sur del país salida al Atlántico a través del Brasil.

(b) Planteamiento Geopolítico de Colombia

- El planteamiento geopolítico de Colombia gira, sustantivamente, alrededor de los trabajos realizados por el General Colombiano Julio Londoño. Sus estudios destacan los siguientes aspectos :

  . Colombia, con excepción hecha de la costa Atlántica y de las vastas regiones que lo unen a Venezuela, es un país amurallado de selva. Las salidas de que se puede disponer a través de esta muralla son escasas y no conducen a centro de poder alguno. La puerta principal está en el Atlántico. Las cordilleras, los ríos más útiles, toda la geografía colombiana lleva impresa la dirección norte.

  . La inmensa multiplicidad de ramales en que la cordillera se divide y subdivide, hace de Colombia uno de los que en América presenta mayores obstáculos a las vías de comunicación. La inverosímil cantidad de curvas, la dificultad de conservación, las estaciones irregulares y externas, dan al transporte dos características fundamentales : la lentitud y el alto precio. Estas condiciones del transporte terrestre han hecho del país un sitio propicio para el transporte aéreo.

La comunicación aérea, con sus enormes ventajas, tiene el inconveniente de que sólo produce un pequeño adelanto en los sitios en - que toca, en los extremos de las etapas, y este adelanto es bien poca cosa comparado con el que produce, el avanzar, una línea terrestre de comunicación

- El Trapecio Amazónico, y especialmente el territorio de Leticia, situado sobre el gran - río, el el único de los puntos que corta - la gran ruta hacia el Atlántico Sur, que ofrece ventajas para un vasto aeródromo. En centenares de Kilómetros alrededor de este - sitio no hay lugar que permita la construc - ción de una base de grandes proporciones a - un costo normal.
  También representa Leticia el punto equidistante entre los terminales de las vías que van hacia el Atlántico, hacia el Pacífico y hacia el suroeste del Brasil sobre el curso de los grandes ríos amazónicos.
  Esto induce, al pensamiento geopolítico colombiano a pensar en Leticia como en uno de los sitios de mayor porvenir del país, como en - un próximo gigantesco cruce de líneas aéreas.

- Colombia y Perú tienen como límite común por centenares de kilómetros el río Putumayo. Las dos riberas tratan de unirse, de formar una entidad. Por ello, mientras Colombia no tenga allí una ciudad floreciente que esté conectada con buenas vías al interior del país, la influencia de Iquitos seguirá siendo más fuerte que ninguna otra. La fuerza de la nación peruana tiene un sentido divergente, un impulso centrífugo. Siente el deseo de ensanchar sus fronteras, de ir más allá de sus límites. La frontera peruana es una cosa mucho más viva que la frontera colombiana.

- En el libro "Geopolítica de Colombia" del General Julio Londoño (Pag. 27-28) se expresa lo siguiente :

"Nuestra nación colombiana, nuestro pueblo, sabe que sin enemistad, sin odio, hay por parte del Perú una presión constante sobre nuestra frontera. Si sumamos ahora a este hecho la influencia de Iquitos, nos explicamos por qué Colombia ha sentido siempre y continuará sintiendo por muchos años la presión viva del Perú sobre su frontera. Es indudable que el remedio único para esta situación , fuera de dar a las fronteras una elasticidad que contraste con su tenaz rigidez es tratar de modificar nuestros límites con el Perú, procurando ceñirlos al "divortium aquarum" del Putumayo y Amazonas y bus-

MARINA DE GUERRA DEL PERU · Biblioteca Central de la Marina ·

cando nuestra salida al GRAN RIO en forma que corrija el extravagante trazado del Trapecio Amazónico" .

- En cuanto al mar, éste quedó marginado por la riqueza agrícola y por la lejanía de costas , extrañas a las propias.

  Los dos litorales, el del Atlántico y el del Pacífico, tienen condiciones muy diversas respecto al contacto con el resto del mundo. Dada la ubicación de los continentes, existe un marcado antagonismo entre estos dos oceános. Existe una notable diferencia de salubridad; en general , la costa norte es más seca y ofrece mejores condiciones climatéricas que - la costa occidental donde el clima es húmedo y las mareas, en combinación con la costa baja, forman inmensos manglares que penetran audazmente en tierra firme ayudando con su evaporación y los vientos reinantes a la precipitación constante y abundante de las lluvias. La diferencia en las densidades de población de los dos litorales. Por otra parte, la costa del Pacífico es mar recta y abierta que la del Atlántico, y es bien sabido que son las entradas profundas de los mares-que forman lugares abrigados y puertos seguros-las que favorecen la navegación y el comercio.

- No obstante la diferencia entre las dos litorales, la desigualdad tenderá a aumentarse con la participación de Colombia en el Bloque del Caribe.
  Quizá ninguna de las agrupaciones continentales que puedan formarse presentará mayores ventajas que el llamdo Bloque del Caribe.

- Los puntos de crecimiento que se operan en las fronteras colombianas son :

  - En la Guajira

    El subsuelo de la Guajira es muy rico en petróleo

  - Trapecio Amazónico

    La circunstancia excepcional de que el Trapecio queda en el cruce de las más vastas líneas aéreas que enlazan el mundo, y que el terreno que ocupa Leticia sea el único que se presta en toda la región amazónica circundante para la construcción de una gran base aérea, y el milagro de que esas líneas estén apoyadas por un cordón de aeródromos naturales que van desde Bogotá hasta Leticia, harán cambiar el aspecto y el sentido del Trapecio Amazónico.

- En caso de conflicto armado la forma cuadrada de Colombia le concede grandes favores :
Cualquier invasión a Colombia presentaría grandes dificultades, todas las manufacturas y explotación de materias primas están a cubierto hacia el interior.
De otra parte, es obvio que Panamá representa para el mundo la comunicación del Pacífico con el Atlántico evitando el paso por el Cabo de Hornos.
Anteriormente la defensa del canal estaba circunscrita a la zona misma del Canal. El adelanto de las armas y el desarrollo prodigioso de la aviación fueron ampliando esta defensa hasta llegar, con los últimos adelantos bélicos a abarcar vastas extensiones.
Los Estados Unidos de Norte América como el más importante centro de poder del mundo, puede tener en un futuro próximo o remoto enemigos al oriente o al occidente y el canal cobrará una importancia mayor de la que hasta ahora había tenido. De esta manera, la guerra próxima o lejana envolverá a Colombia entre otras naciones, definitavemtne en toda su magnitud, seaecualquiera la actitud que se quiera asumir en la contienda .

Esta consideración se refuerza con la consideración siguiente :

La vía más segura para un ataque al Canal de Panamá, proveniente de Ultramar, es la que viniendo de Africa sigue el Amazonas y después de atravezar los llanos orientales colombianos llega al canal.

Ya los geopolíticos alemanes habían estudiado esta vía en detalle como la más adecuada para llevar adelante sus desmesuradas ambiciones de conquista.

Mientras el mundo geográfico no cambie, esta línea conservará su tremenda importancia y Colombia será fatalmente campo de lucha en la próxima contienda mundial.

El adelanto en los efectos de las armas y sus alcances , pone en peligro el actual canal , aún con las mejores defensas que sea dado imaginar, y por lo tanto, el canal único no podrá garantizar la acción de la armada americana, siendo entonces necesaria la construcción de canales múltiples y adecuados a los medios de ataque moderno. Esta multiplicidad de canales traerá como consecuencia la formación de otros tantos puntos de crecimiento en todo el territorio panameño produciéndose en seguida el debilitamiento y más tarde la agonía de su nacionalidad.

"Las relaciones especiales de Colombia con Panamá envuelven un concepto estratégico y se refieren más a un sitio que a una nación".

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Marina

- En resúmen, el cuadro geopolítico de Colombia plantea lo siguiente :

  - Leticia, base aérea internacional.

  - Modificación de los límites actuales con el Perú procurando ceñirlos al "divortium aquarum" del Putumayo y Amazonas y buscando la salida al Amazonas en forma que corrija el trazado del Trapecio Amazónico.

  - Asentamiento colombiano intenso para la explotación petrolera en la Guajira.

(4) ECUADOR

(a) Cuadro Situacional

RUBROS	CANTIDAD
. Area	270,670 Km^2
. Población: est. 197 proy. 1980	7'606,000 Hbtes. 8'473,000 "
. Crecimiento Demográfico (1970 - 77)	3.4 %
. Densidad: (Hab/Km^2)	28.4
. Tasa de nacimiento	43.2
. Tasa de mortalidad	10.7
. Capital: Quito(est.1972)	564,900
. Población económicamente activa (1975)	31.5%
. Ingreso / habitante(1977)	US $ 619
. Alfabetismo	76,6 %
. Idioma	Español

- Situación Geográfica

Ecuador limita al Norte y Noreste con Colombia (506 Km), al Este y Sur con el Perú y al Oeste - con el Océano Pacífico. Posee varias islas entre ellas el archipiélago de Colón (Islas Galapagos) a 1,120 Km. de la costa. Son 17 islas grandes y de 100 pequeñas con un área de 7,844 Km^2, el - principal valor del archipiélago es científico debido a la fauna extraordinaria. Tambien deben - de mencionarse las islas de la Tola, Santa Rosa y San Pedro en la desembocadura del río Santiago Puná (920 Km^2). En el Golfo de Guayaquil y del Muerto al Suroeste, además el Ecuador reclama - 174.565 Km^2 adjudicados por el Protocolo de Río de Janeiro (Enero 29 - 1942) al Perú.

- Orografía

Del Nudo de Loja, en el Sur parten dos ramales de la Cordillera de los Andes que cruzan el territorio ecuatoriano hasta el Nudo del Pasto: la oriental y occidental, están las dos unidas por varias estrivaciones transversales que forman valles. Las tierras llanas y bajas están al occidente (Litoral Pacífico) y al oriente basta región cubierta de selva.

- Comunicación

Los principales puertos ecuatorianos son: Guaya-

quil,Manta, Bahía de Caraquez, Esmeraldaz, Puerto Bolívar y Salinas. La flota Gran Colombia , de la cual el Ecuador es condueño (20%) con Colombia (80%), transporta parte de la carga de exportación e importación, además el Ecuador tiene otras dos pequeñas flotas marítimas 197,000 TNR (1977).

(b) Planteamiento Geopolítico

El Ecuador en su esquema geopolítico ha definido como objetivo nacional: "Ecuador país amazónico". Ello conlleva a una serie de pretenciones sobre territorio peruano.

ESCUELA DE GUERRA
Calle Ayacucho

5.- BOLIVIA

(a) Cuadro Situacional

RUBROS	CANTIDAD
.Area	1'098,581 Km^2
.Población: est.1977	5'950,000 Hbt.
proy. 1980	6'456,000 "
.Crecimiento demográfico: (1970 - 77)	2.3%
.Densidad: Hab/Km^2	5,400
.Tasa de nacimientos	46.6
.Tasa de mortalidad	18.0
.Capital: La Paz (est.1974)	697,480
.Población economicamente activa	35.4%
.Ingreso/habte. 1977	US $ 484
.Alfabetismo	59.5%
.Idioma	Español

- Situación Geográfica

Bolivia limita al norte y al este con el Brasil (3,125 Km) al Sur con el Paraguay y la Argentina, al Suroeste con Chile y al Oeste con el Perú.

- Orografía

La cordillera de los Andes que recorre el país de sur a norte se bifurca en la Puna de Atacama en los rama-

les de la Cordillera Occidental y la Oriental, las cuales se extiende el Altiplano de (700 Km. de largo por 500 de ancho), 200,000 Km^2 de superficie de altitud media de 3,500 m.. En las faldas orientales de la cordillera están las "Yungas" y valles, tierras intermedias entre el Altiplano y los llanos, estos últimos están al Noreste y Este del país, principalmente en los departamentos de Santa Cruz, el Beni y el Pando.

- Comunicaciones

a) Fluviales

Hay 19,312 Km. de ríos navegables. Los principales puertos son: Cobija en el río Acre; Puerto Ballivian en el Mamoré y Puerto Suarez en el Paraguay; en el Lago Titicaca navegan vapores hasta 750 toneladas, hay excelente servicio entre (Puno) Perú, y Guaqui (Bolivia) . Otros puertos importantes sobre el Lago son: Puerto Perez, Huata, Ancoraime, Carabuco, Puerto Acosta y Escoma.

b) Ferrocariles

Hay 3,742 Km.

c) Carreteras

Hay 37,310 Km, la Panamericana corre desde el Desaguadero en la frontera con el Perú, a La Paz, Oruro, Patos, Villazón en la frontera argentina.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Marina

(b) Plantemaineto Geopolítico

Bolivia en su esquema geopolítico ha definido como objetivo nacional su salida al mar.

Esto conlleva una serie de apreciaciones geopolíticas ya explicadas (Primer Informe), involucrando necesariamente a Perú y Chile en la solución.

b Política Interna

La evolución de la política interna con relación a los intereses marítimos no ha sido explicitada en el contexto de un cuadro de situación geopolítico

c. Tendencia a 1990

La tendencia del desarrollo político relacionado con los intereses marítimos del Perú en el período 1980 - 1990 presenta graves preocupaciones a la luz de la evolución de las acciones extratégicas que vienen desarrollando los países limítrofes, como se podrá observar en el cuadro adjunto. Ello es aún más grave si en dicho período la clase o élite dirigente no toma conciencia real de tal proceso.

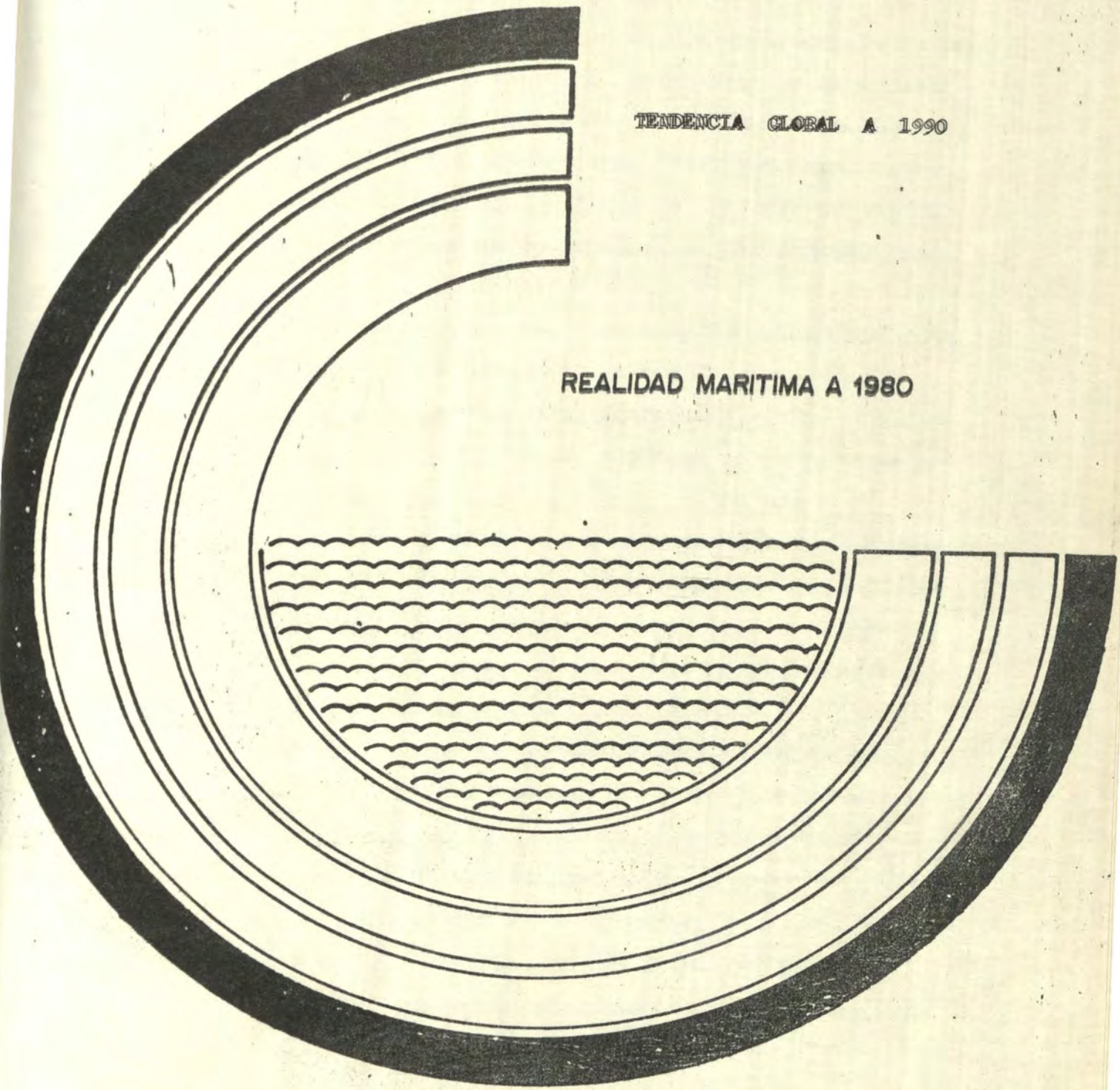
SITUACION GEOPOLITICA

PAISES	PLANTEAMIENTOS GEOPOLITICOS	ACCIONES ESTRATEGICAS RELACIONADAS CON LOS INTERESES MARITIMOS DEL PERU
CHILE	- Hegemonía en el Pacífico Sur - Ampliación de la frontera agrícola del norte mediante obras de irrigaciones - Chile país antártico	- Gran impulso en la exploración Antártica para el pleno dominio de las comunicaciones marítimas en el sur - Coordinaciones con Bolivia para derivar aguas del Lago Titicaca hacia la costa norte chilena
BRASIL	- Presión colonizadora en las fronteras - Brasil país bioceánico	- Pacto Amazónico - Presión bandeirante en la frontera peruana
BOLIVIA	- Salida al Océano Pacífico	- Planteamiento boliviano en todos los foros internacionales
COLOMBIA	- Leticia base aérea internacional - Mejoramiento del trazado del Trapecio Amazónico	- Coordinaciones para el desarrollo fronterizo
ECUADOR	- Pretensiones Amazónicas	- Acción armada en 1981 pretendiendo ocupar territorios peruanos.

ASPECTOS GENERALES

TENDENCIA GLOBAL A 1990

REALIDAD MARITIMA A 1980



MARINA DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Marina

IV. TENDENCIA GLOBAL A 1990

A.- Tendencia a 1990

Considerando la premisa, que si se evolucionaran normalmente los actuales factores limitantes de la problemática de la Realidad - acuática, sin que intervenga acción estatal correctora alguna, - la situación de la Realidad Marítima a 1990 sería como sigue:

1.- Las acciones geoestratégicas de los países de interés se intensificarán en la década de 1990 comprometiendo gravemente el frente externo.

2.- El deterioro del nivel de vida de las poblaciones ribereñas agudizarán aún más la situación política.

3.- La acción partidaria, principalmente, de los grupos de izquierda intensificarán sus campañas por un mejor nivel de vida.

4.- La desarticulación de los sectores productivos relacionados con el ámbito acuático determinará baja en la - productividad y asimismo limitará la planificación adecuada que se quiera efectuar para la asignación de recursos para hacer frente a la coyuntura.

5.- El ámbito productivo tiende a ser ajustado en función al desarrollo de las actividades en el frente externo.

6.- La carencia de un planteamiento geopolítico marítimo por parte del Perú determinará en la década de 1990 - acciones de políticas incoherentes, lo cual constituirá una gra. ventaja para los países de interés.

7.- Persistirá una heterogénea concepción relacionada con

la conciencia marítima.Y se tenderá a reafirmar en las poblaciones ribereñas que la seguridad de los intereses marítimos es de exclusiva responsabilidad de la Marina; omitiéndose la concepción moderna de que en materia de Defensa Nacional ésta es responsabilidad de todos.

C.- La carencia de un plan de desarrollo de los intereses marítimos limitará al Ministerio de Marina una adecuada coordinación con los sectores que tengan directa relación con aquellos.

Tal situación debilitará la seguridad naval que deba ejercerse en las áreas económicas vitales y en las áreas estratégicas marítimas.

RECOMENDACION

Se recomienda que el Ministerio de Marina a través de su Dirección General de Intereses Marítimos determine la creación de una Oficina encargada de analizar, estudiar y hacer el seguimiento de la evolución de las áreas estratégicas marítimas de los países de interés así como la evaluación permanente del Plan de Desarrollo de los Intereses Marítimos que se formule.

TENDENCIA GLOBAL A 1990

	AMBITO ECONOMICO	AMBITO SOCIAL	AMBITO POLITICO
AMBITO ECONOMICO	○	La tendencia económica a 1990 determina en el ámbito social, declinación en el empleo e ingresos.	La tendencia económica a 1990 determina en el ámbito político - conflictos laborales e intensiva actividad de los grupos de - presión.
AMBITO SOCIAL	La tendencia social a 1990 caracterizada por el deterioro sustantivo del nivel de vida, presionará en el ámbito económico por niveles de precios acordes a la situación social.	○	La tendencia social a 1990 caracterizada por el deterioro sustantivo del nivel de vida, constituirá la base necesaria para intensificar la acción partidaria de los grupos polít. de izquierda principalmente
AMBITO POLITICO	La gravedad de la tendencia del frente externo determinará fuertes restricciones en el ámbito productivo	La gravedad de la tendencia del frente externo se verá agravada por el deterioro en el nivel de vida de las poblaciones ribereñas.	○

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL PERU · MARINA · BIBLIOTECA