

Islay - Matarani:

Un núcleo funcional emergente

ELDER FERNÁNDEZ IBARRA¹



La proliferación de puertos polifuncionales permite intensificar las actividades de trasbordo, necesitando amplias infraestructuras y servicios específicos. Los puertos definidos como lugar de contacto entre los distintos ámbitos de circulación de mercancías y de servicios se convierten en espacios de convergencia entre sistemas de transportes, en suministradores de servicios y se integran en un sistema de distribución de mercancías que requieren de desarrollos logísticos (González, 2008, pág. 123).

El Perú no es ajeno a este tipo de sistema portuario, ya que lleva consigo una serie de dinámicas en el rol de las ciudades donde se encuentran estos puertos los cuales se consolidan como espacios logísticos a nivel local y regional, donde la intervención de las empresas públicas y privadas, así como el rol del Estado como agente subsidiario determinan condiciones de consolidación y desarrollo portuario. El puerto de Matarani juega un rol importante y determinante, por ser el principal centro logístico de Arequipa al desplazar a otros puertos importantes. Es así que se plantea la siguiente pregunta de investigación: **¿Cuáles son los factores socio-territoriales, que, durante el periodo 1998 – 2014, permitieron la consolidación del Terminal portuario de Matarani (TPM), en el contexto de la integración regional y global?**

Metodología

El método empleado para esta investigación empleada será de tipo aplicativo porque mostrará un análisis situacional de la integración regional, que utilizará el conocimiento, acciones y avances realizados en este campo, para el mejoramiento de la sociedad con relación directa e indirecta al Terminal Portuario de Matarani, mediante un enfoque histórico y regional.

Técnicas de recolección de datos

• Fase de Gabinete

- Recolección y revisión bibliográfica, de mapas y cartas nacionales.
- Elaboración de los instrumentos técnicos para la recopilación de datos.
- Preparación de fichas de campo y encuestas para el acopio de información sobre los cambios en el crecimiento económico, organización social y variaciones productivas, además de mercantiles.

• Fase de campo

- Aplicación de los instrumentos técnicos para la recopilación de datos.

¹ Licenciado en Geografía por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

- Determinación de ubicación espacial, mediante empleo de instrumentos satelitales, de los lugares en transformación socio-territorial y productiva, contrastando con la información cartográfica.
 - Recopilación de datos sobre información actual del sistema de redes: transporte, tecnología de información, telecomunicación, entre otros.
 - Recopilación de datos sobre actividades productivas, políticas, sociales, económicas, comerciales, culturales y ambientales.
 - Recojo de información mediante técnicas de investigación (encuestas, fichas, entrevistas, diagramas, mapas), sobre las formas de desarrollo socio-territorial y sus modos de producción y conexión del puerto de Matarani con la Macroregión Sur del Perú.
- **Fase de compilación**
- Organización y sistematización de la información recabada en campo.
 - Elaboración de mapas finales donde se señalará la integración regional y global del puerto de Matarani y; las repercusiones socio-territoriales a escala local y regional.
 - Análisis cuantitativo y cualitativo de la información recopilada en función a los objetos e ideas científicas que guían la investigación.
 - Interpretación de los datos obtenidos. Síntesis descriptiva-explicativa.
 - Redacción final del trabajo de investigación.

Perspectivas del puerto de Matarani

Los puertos desempeñan un papel diferenciado en los procesos de desarrollo a nivel global, nacional, regional y local. Al constituir verdaderos conmutadores sociales, nodos espaciales, y puntos de atracción de todo el quehacer económico y social, forman parte de una labor significativa en la conformación del desarrollo territorial.

Las perspectivas económicas para el puerto de Matarani son cada vez mejores, teniendo en cuenta que su mayor eficiencia permitirá la reducción de

los costos operativos, que hagan competitiva las exportaciones de la Macroregión Sur del Perú, Bolivia y aún de Brasil.²

Puerto como frontera geográfica, tecnológica y cultural

En un planeta globalizado por la economía y las estrategias de poder, los flujos de circulación de personas, mercancías, capitales e información adquieren un protagonismo creciente, y lo mismo sucede con las redes de transporte que hacen posible esos desplazamientos brindan un nuevo rol y funcionalidad a los puertos, especialmente en áreas semi-periféricas dentro de la globalización económica mundial que atravesamos hoy en día, para lo cual debemos pretender insertarnos dentro de esta nueva orden mundial. El puerto no es solo frontera física, también puede marcar una frontera tecnológica y cultural que dificulte la integración de ese ámbito local con el internacional.

La existencia de configuraciones previas en la región donde está implantado el puerto puede implicar relaciones débiles con los procesos productivos globales y, por lo tanto, la acción articuladora del puerto y sus actores se verán reducida o anulada. Después de todo, algunos procesos se adaptan a las formas espaciales preexistentes mientras que otros requieren crear nuevas formas para insertarse en ellas. (Martner, 1999, p. 113).

Si el puerto fue durante siglos un lugar primordial de contacto cultural, de entrada, no solo de mercancías (las cuales de por sí implican ya un contacto cultural), sino de valores e ideas de otros países, si durante mucho tiempo la presencia física tuvo un papel central en estos procesos, en la actualidad esa no parece ser una de sus características principales. Ahora, con el avance en la tecnología de telecomunicaciones existen otras formas de contacto cultural cuya penetración es directa e instantánea.

Con las exigencias de hoy, los puertos deben funcionar en las áreas semiperiféricas del mundo, no obstante, el puerto de Matarani se convierte en un «espacio de confluencias tecnológicas y culturales» donde con la

² Elaboración de perspectivas del puerto de Matarani en base a consejos y recomendaciones realizadas por José Mateo Rodríguez. Los siguientes documentos fueron adecuados en la presente investigación: "El Puerto de Mariel: El conocimiento de los impactos en los procesos de desarrollo" e "Impacto de los puertos en el desarrollo de Cuba y Brasil".

Imagen N.º 1. Embarcación en el Puerto de Matarani.

Llegada de innovaciones tecnológicas a las áreas más importantes de la Macrorregión Sur del Perú, Brasil y Bolivia es un punto de especialización en mantenimiento y conservación de productos o bienes. Otro aspecto importante; es el intercambio cultural que va a existir entre la población que se encuentra situada en el distrito de Islay y la provincia Islay con la población proveniente de Arequipa Metropolitana, el resto de la Macrorregión Sur, Lima y otras ciudades importantes del país, como pobladores de Brasil y Bolivia quienes son los que realizarán intercambios comerciales mediante el Terminal Portuario con los principales países destino de estas exportaciones, lo que hace posible una nueva mezcla e intercambio de costumbres, cotidianidades y distintos quehaceres; sin embargo, por la baja calidad de servicios con la que cuenta Islay para albergar con infraestructura a la población, genera que esta se dirija hacia Mollendo, Arequipa o Cusco de manera muy directa, lo que convierte al distrito de Islay en solo un sitio de paso, mientras las ciudades mencionadas aprovechan este flujo de viajeros.

Islay: núcleo funcional emergente

Los cambios de orden macroeconómico y procesos anteriormente detallados, muestra la diversidad de contextos geográficos y especializaciones sociales que transportan el radio de influencia del puerto de Matarani. Estos espacios atraviesan un proceso de migración hacia una mejora de servicios básicos y se alterna un crecimiento demográfico acelerado, que traen consigo grandes conflictos por el uso del suelo. Esto ocasiona controversias entre el gobierno a distinta escala, por una parte, y la construcción de una sociedad de carácter local y regional, por otra. En esta construcción de sociedades y ampliación de espacios consolidados o en proceso, aparece un nuevo núcleo funcional emergente, que, si bien aún no cuenta con el poder decisivo, cuenta con objetos geográficos funcionales capaces de reestructurar el sistema productivo, estructura social, política y económica del mismo.

Imagen N.º 2. *Crucero llegando al Puerto de Matarani.*

Los núcleos funcionales emergentes³ son nuevos espacios que se convierten en los elementos dinamizadores de la economía local y regional, específicamente en Matarani donde se sufren cambios muy acelerados dentro de su configuración socio-territorial. Entre ellos, Las redes de transporte multimodal que articulan vialmente los centros con las áreas funcionales se hicieron factibles y con una proyección sumamente interesante con las políticas realizadas ya mencionadas; de igual forma se implementó mecanismos para poder eliminar el déficit de agua por las condiciones ecológicas-ambientales que afronta esta área, lo que ha generado cambios en la organización social de la población, atrayendo el crecimiento urbano (de 4800 habitantes en 2007 a 7100 según proyección de INEI al 2015) y la instalación de nuevas empresas que busquen comercializar con el puerto de Matarani. El crecimiento de Matarani conlleva a una concentración de

población y de la diversidad de actividades que han generado condiciones sociodemográficas, socioeconómicas y socioculturales, que colocan al distrito de Islay como un núcleo funcional emergente, siendo a la vez, poseedor de características que lo consolidarían como un espacio de cohesión con Mollendo o como un centro propio de decisión política, económica, tecnológica y de capacidades. Panorama que propiciaría, consecuentemente, el fortalecimiento de un circuito y de región económica tradicional, pero con grandes repercusiones de crecimiento y desarrollo a escala local y regional.

Perspectivas del puerto Matarani en el contexto local

El desarrollo local, se enfatiza en la centralización de espacios locales, donde los procesos de desarrollo te-

3 Besserer, F. (2004): "Topografías transnacionales. Hacia una geografía de la vida transnacional". Entendía ésta como el análisis de un espacio en función de diferentes escalas espaciales, pág. 75. Citado en Beraún, J. (2007) "Transformaciones socio-territoriales en espacios con estructuras tradicionales 1992-2005", pág. 66.

territorial son protagonizados por sociedades comunitarias, basadas en la apropiación y empoderamiento, predominando los factores endógenos. No hay otra opción para promover los procesos participativos y conscientes de apropiación de los lugares por parte de la población local. En el Perú, con la política neoliberal que desde los años 90, dio lugar a procesos de diferenciación espacial y social, las ciudades siguieron consolidándose como lugares centrales, mientras que las periferias aún se mantienen como espacios subdesarrollados (a un paso lento de desarrollo). Es por ello que el distrito de Islay, se encaminó hacia la ocupación informal de espacios, este hecho, ha sido perceptible en el entorno de polos de desarrollo.

El puerto como espacio singular y, ámbito local no puede reducirse a las instalaciones portuarias donde se realizan operaciones de carga, descarga y almacenamiento. El puerto incluye, entre otras cosas, lugares donde los diversos agentes sociales que están involucrados en su funcionamiento interactúan, zonas donde se localizan actividades productivas importantes como el comercio y los servicios. Entonces, es el puerto en su conjunto, el que se revalora como lugar específico con características peculiares cuando logra conectarse con el tiempo de globalización y la intensificación de flujos.

El entorno de Matarani, formado por pocos poblados, caracterizados por un nivel aceptable de calidad

de vida, cuyos tejidos sociales se están fortaleciendo, y con una mayor coherencia, los lugares espaciales se encuentran articulados, por ende, se debe promover procesos de empoderamiento y desarrollo endógeno a nivel local. Constituye un desafío potenciar el nivel local, asegurar que el sistema regional que se está consolidando con el nuevo rol del puerto de Matarani, no adquiera un carácter centro periférico, sino que se caractericen por ser sistemas multipolarizados no jerarquizados (Silva Lira, 2003). Para ello, es fundamental, mejorar la infraestructura y equipamiento en servicios de la ciudad de Matarani, que permita albergar a grandes agentes económicos o delegaciones que lleguen por medio del Terminal Portuario. Los mismos, tienen problemas del estado de las infraestructuras, estructuras urbanas, problemas de contaminación, los cuales se encuentran en proceso de mejoramiento.

Para revertir esta situación, se debe poner en marcha proyectos a nivel local (previo diagnóstico de los lugares como espacios vitales, productivos, sociales y culturales), en los que se priorice una participación y gestión activa. Es para ello, que parte de los lucros y ganancias por la instalación del puerto se revierta al nivel local, y la población pueda tener una participación activa en el uso de los recursos, con el propósito de optimizar el nivel y calidad de los pobladores, donde el caso de Matarani, se retribuya mediante el empleo de canon portuario (no existente en el país).

TU TESIS EN 2000 PALABRAS

FORMATO DE ENVIO

Nombre: Elder Fernández Ibarra
Título original de la tesis: Nuevos retos y transformaciones socio-territoriales del terminal portuario de Matarani en el contexto de la integración regional y global en el departamento de Arequipa, años 1998-2014
Carrera: Geografía
Nombre del asesor: Geog. Luis Guillén Pastus
Universidad: Universidad Peruana Cayetano Heredia
Fecha de sustentación: 16 de Mayo de 2016
Calificación: 17
¿La tesis ha sido publicada o está disponible en internet? No

BIBLIOGRAFÍA

MARTNER, C. «El puerto y la vinculación entre lo local y global»; publicado en *REVISTA EURE*, Vol. XXV; N°75; p. 103-120. 1999.

MATEO, José y Oliveira, Regina. *Impacto de los puertos en el desarrollo de Cuba y Brasil*; La Habana, Cuba. 2012.

MATEO, José y Oliveira, Regina. *EL PUERTO DE MARIEL: El conocimiento de los impactos en los procesos de desarrollo*; La Habana, Cuba. 2012.

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ISLAY. *Plan de Desarrollo Concertado del Distrito de Islay 2009-2012*; Islay, Arequipa, Perú. Elaborado por la Gerencia de Obras Públicas y Desarrollo Urbano de la Municipalidad Distrital de Islay. 2009.

TISUR PERÚ. *Reporte de Sostenibilidad 2011-2012 TISUR*, Arequipa, Perú. Elaborado por TISUR PERÚ. 2012.

ZÁRATE, Martín y Rubio, María; *GEOGRAFÍA HUMANA: Sociedad, Economía y Territorio*. Madrid, España; Editorial Universitaria Ramón Areces; p. 6-13. 2005.