



**FELICIANO GUERRA BERNEDO** 

Natural del Distrito de Cabanaconde, Provincia de Caylloma -Arequipa, cursó sus estudios primarios en C.E. 382 y estudios secundarios en la Gran Unidad Escolar "Ricardo Palma" Surquillo - Lima. Ingresó en 1977 a la Escuela de Oficiales (Ex Guardia Republicana del Perú), egresando como Sub Teniente en el año 1981; dentro de su carrera policial realizó diversos estudios institucionales. Diplomado en Operaciones Psicológicas, Analista en Inteligencia Estratégica. Egresado del Curso de Oficiales de Estado Mayor en la Escuela Superior de Policía Promoción 1998 (XII COEM); Profesor en la Escuela de Oficiales en Arte Marcial Policial (ARMAPOL). Actualmente ostenta el grado de **Comandante de la** Policía Nacional del Perú, desempeñándose actualmente como Jefe de la Unidad de Participación Ciudadana de la XI Dirección Territorial de Policía - Arequipa.

# EL TREN MACHO LLEGA A MACHU PICCHU

Feliciano Guerra Bernedo Comandante PNP

### Feliciano Guerra Bernedo Comandante PNP

#### EL TREN MACHO LLEGA A MACHUPICCHU

#### EL TREN MACHO A MACHU PICCHU

© Feliciano Guerra Bernedo (Comandante PNP)
Primera edición: agosto del 2007
Diseño de carátula: Jaime Mamani V.
Diagramación y composición de textos:
Centro de Ediciones—UNSA
Universidad Nacional de San Agustín
Arequipa, Perú

#### DERECHOS RESERVADOS DECRETO LEGISLATIVO Nº 822

Conforme a la Ley Peruana de derechos de autor, queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transcripción de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del titular COPYRIGHT.

- feliciano 1007@gmail.com
- feliciano 1007@hotmail.com Partida Registral INDECOPI 0035-2007

# ÍNDICE

Prefacio		9
Introducción		13
I.	El ferrocarril del Perú en la actualidad	17
II.	Propuesta de interconexión del ferrocarril del centro (Callao-Lima-Junín-Huancavelica) con el ferrocarril del sur (Cusco-Puno-Arequipa) a través de la construcción del ferrocarril entre Huancavelica, Ayacucho y Apurímac. Motivos justificatorios	23
III.	Especificaciones sobre la producción y la base de la economía de las regiones del centro, sur y oriente del Perú	31
IV.	El turismo como actividad socio-económica	63
V.	Conclusiones	74

#### **PREFACIO**

ERA febrero del año 1986, fui cambiado de colocación a la «incontrastable» ciudad de Huancayo, su clima muy singular me hizo comprender los motivos de tal calificativo. Vivíamos años de tensión colectiva por un fenómeno social que jaqueaba nuestra patria; explosiones, ataques a los miembros de las Fuerzas del Orden, asesinatos selectivos de autoridades civiles y campesinos era cosa de todos los días.

Mi grado: Teniente, y el cargo: Jefe del Destacamento de Seguridad de la Policía Ferroviaria (ENAFER-CHILCA). Nuestra misión era brindar seguridad a los pasajeros y el "tren macho" iba y venía entre Huancayo y Huancavelica, era notorio cómo la gente esperaba el tren con muchas ansias para su transporte diario.

Una de nuestras tareas era verificar el estado de la línea del ferro-carril, para ello se utilizaba el autocarril a modo de "liebre", viajando con uno o dos efectivos de la Guardia Republicana del Perú, provistos con fusiles, a media noche, desde Huancayo hasta Jauja; llegando a las tres o cuatro de la madrugada, envueltos en un frío espantoso. Debíamos comunicar telefónicamente a la Base o Central Ferroviaria de Huancayo que la línea estaba sin novedad y que el Tren podía iniciar su viaje. Al cabo de un tiempo, por orden superior rotamos a otros puestos; dejando parte de nuestras vidas en los vagones del "Tren Macho". En setiembre de 1986 llegamos a Tarma, la "Perla de los Andes", ciudad donde se cultivan tantas flores que son verdaderos jardines coloridos y su gente muy acogedora. Me desempeñé como Jefe Provincial. Posteriormente presté servicios en Huánuco, Cerro de Pasco y nuevamente Huancayo, como Jefe del Destacamento Penal de Huamancaca. Retorne a Lima, después de cuatro años, con el grado de Capitán.

Otra oportunidad de viajar en tren, fue en 1995, durante las vacaciones de mi padre, rumbo al Cusco. Emprendimos nuestro viaje desde Lima hacia Arequipa, la "Ciudad Blanca". En esta ciudad, iniciamos el viaje en tren llegando en la madrugada a Juliaca-Puno y nuestro destino era la milenaria ciudad del Cusco, el "Ombligo del Mundo". Realmente, fue una experiencia inolvidable, los turistas extranjeros disfrutaban el viaje, fotografiando y filmando los paisajes, anotando en sus libretas de viajero, etc. Entonces recordé mis viajes en el "Tren Macho", me surgieron preguntas ¿Sería posible que el tren de Huancayo llegue al Cusco? ¿Cómo hacerlo?, ¿Quien lo construiría?, ¿Cuanto podría demorar?, ¿Cuánto podría costar? Todas estas y otras preguntas, me acompañaron durante muchos años.

En el año 2005 tuve la fortuna de exponer en el Consejo Nacional de Inteligencia, la propuesta de interconexión del ferrocarril, causando buena impresión. Creo que ese hecho fue un estímulo para mi, y ese mismo año remití un perfil de proyecto en PRO-INVERSION; asimismo, en diciembre del 2006 presenté la obra literaria ante INDECOPI y en enero del 2007 fue registrado. Ahora, me permito entregar a usted mi trabajo con mucho cariño, deseando le guste; tal vez es un sueño, que podríamos convertirlo en realidad.

Feliciano Guerra Bernedo COMANDANTE PNP

#### **AGRADECIMIENTO**

A mi familia, por su amor y comprensión, fuente inagotable de mi inspiración.

Al Dr. Rolando Cornejo Cuervo, Rector de la Universidad Nacional de San Agustín, por su invalorable apoyo que ha permitido que esta obra vea la luz y llegue a sus manos, pues su distribución será gratuita y masiva en todas las instancias de nuestro Estado, Ministerios e Instituciones educativas de todo nivel, con la finalidad de crear conciencia y propiciar un clima de esperanza y fe en el futuro de nuestro país.

# INTRODUCCIÓN

Caminar y viajar por las diferentes regiones de nuestro país es una experiencia inolvidable, podemos apreciar la gran variedad de flora y fauna, la naturaleza, ríos y montañas y hacer contacto con nuestra gente; es posible que algunos turistas extranjeros que han recorrido nuestra patria en todos sus extremos confirmen que tenemos un gran país, lo mismo pueden opinar los peruanos han tenido la suerte o fortuna de recorrerlo de Norte a Sur y de Este a Oeste. En el caso de los miembros de la Policía Nacional, es parte de nuestra profesión conocer nuestra amada patria y con gusto caminamos por la rutas del Perú, en cumplimiento de nuestras funciones fundamentales.

Cuando usted ingrese al interior del nuestro país, visitando nuestras provincias y distritos, le dará la impresión de pasar por un túnel del tiempo, podremos observar usos y costumbres ancestrales, conocer una cosmovisión diferente. Es esos lugares seremos contagiados por la música, la alegría y amabilidad de los provincianos, que en general se alegren de ser visitados.

Un detalle o una dificultad que debe superar todo viajero en el Perú es la falta de vías de comunicación; pese a los grandes esfuerzos de nuestros gobiernos, existen todavía lugares donde no llega una carretera, perjudicando a muchas personas y pueblos condenados a la pobreza y al olvido. Una de las causas de la falta integración socio política puede ser por nuestra geografía, pero a pesar de ello, podemos contemplar magnificas obras de ingeniería,

caminos, acueductos y fortalezas milenarias de nuestros antepasados. Tenemos tanto en nuestro país, pero hasta la fecha no logramos explotar tanta riqueza convenientemente.

En cuanto a los medios de comunicación, han mejorado en los últimos 20 años en carreteras, pero no es suficiente. Otro de los medios de transporte son las dos líneas del ferrocarril, una se inicia del puerto del Callao, continua por Lima, Junín(un tramo se extiende a Cerro de Pasco), la vía concluye en Huancavelica. Otra ruta une Arequipa, Puno y Cusco (Machu Picchu - Quillabamba), ambas transportan en la actualidad carga. A excepción del ferrocarril (Huancayo-Huancavelica), donde sirve para el transporte de personas y carga. Nuestro gobierno acaba de destinar 23 millones 30 mil nuevos soles para rehabilitación integral del ferrocarril Huancayo-Huancavelica, también conocido como TREN MACHO.

Por las enormes ventajas que tiene el ferrocarril en comparación con otros medios de transporte, tengo una propuesta interesante, consiste básicamente en interconectar las líneas del ferrocarril, uniendo el Callao, Lima, Junín, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Puno y Arequipa, creando un circuito nuevo para beneficiar a CATORCE (14) Regiones, cuya población actual oscila en 15 millones de peruanos. Es llevar desarrollo, integración y modernización, para ello sería necesario un gran esfuerzo político para transformar nuestro país. Ahora con mayor razón este planteamiento cobra mayor valor, al haber sido declarado MACHU PICCHU como una de las siete nuevas maravillas del mundo

# **DEDICATORIA**

Dedico este trabajo a los hijos de nuestros hijos, deseando que gocen y disfruten de un país diferente, más libre y más fuerte.

## I. LOS FERROCARRILES DEL PERÚ EN LA ACTUALIDAD

Los trenes marcaron época y contribuyeron en forma definitiva a su consolidación en los buenos y malos tiempos. En la guerra con Chile fueron destruidos más de 500 km. de líneas, de un total de 1,500 que había en 1877. Se alcanzó otra vez dicha longitud recién en 1910. Hubo presidentes que se preocuparon mucho por dotar al Perú de un sistema ferroviario acorde a las necesidades y al progreso que el país requería. Castilla, por supuesto el iniciador, después Balta, Pardo, Piérola y Leguía figuran entre los gobernantes que más hicieron por este rubro. Puede decirse que hasta 1930 se construyeron ferrocarriles en el Perú. Desde esa fecha se detuvo su desarrollo y empezó su declinación.

#### EL FERROCARRIL CENTRAL

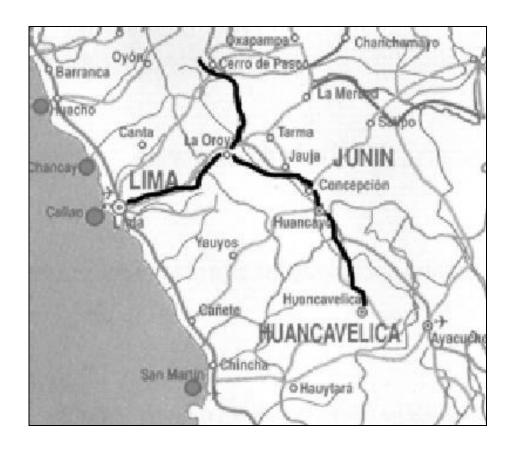
Empieza en el Callao con una trocha estándar de 1.434 m. y una extensión de 535 km. Como es ampliamente conocido es el ferrocarril "Más alto del mundo", llega a la Oroya donde se divide hacia el norte y hacia el sur con una serie de ramales. Alcanza Cerro de Pasco y Huancayo. Actualmente es operado por Ferrovías Central Andina. Esta línea fue originalmente proyectada como el ferrocarril a la Oroya y sus estudios de factibilidad se remontan a 1859. El contrato de construcción se firmó en 1869 junto con el tren de Arequipa a Puno con Don Enrique Meiggs. El primero de enero de 1870 se comenzó a construir la estación de Monserrate.

El ferrocarril siguió la ruta del río Rímac hasta Chosica. En agosto de 1875 la línea llegaba a Chicla cerca de Matucana a 142 Km. del Callao. Allí se detuvo por un tiempo debido a la falta de financiación y a la guerra con Chile. Terminada la guerra el país quedó arruinado y desvastado. Hubo que iniciar la tarea gigantesca de restañar heridas y restaurar lo destruido por el invasor que era mucho. Imposibilitado por sí solo de reconstruir y continuar sus ferrocarriles, el Perú firmó en 1889 el denominado contrato Grace con el ciudadano inglés Miguel Grace, mediante el cual éste se hacía cargo de reparar y completar las líneas. A cambio recibiría tres millones de toneladas de guano, pagos en efectivo y la concesión de los ferrocarriles del Estado por 66 años. En 1890 Grace constituyó en Londres la Peruvian Corporation que se hizo cargo de operar los ferrocarriles, por 77 años aunque luego se rebajó a 66.

En 1891 la corporación creó 7 subsidiarias, con posterioridad a 1890 la línea se continuó a cargo de Don Ernesto Malinowsky, llegando a la Oroya en 1893 tras vencer un sinnúmero de obstáculos entre todos los puntos que une en la sierra central. Llegó a Huancayo en 1908. Tiene 61 puentes y 65 túneles muchos de los cuales son verdaderas obras maestras. Por la ley 6281 de 1928 se le cedió a la Peruvian los ferrocarriles del Estado a perpetuidad que debía usufructuar por sólo 66 años, según los contratos de 1890 y 1907. Estos fueron: el **FFCC del Sur** y el **FFCC Central**.

#### EL FERROCARRIL QUE RECORRE DE HUANCAYO A HUANCAVELICA

Fue originalmente diseñado para llegar hasta Castrovirreyna y Ayacucho. Se le llama el Tren Macho porque "parte cuando quiere y llega cuando puede". Es uno de los dos únicos ferrocarriles que son todavía de propiedad del Estado. Tiene 148 km. de longitud y una trocha de 0.914 m. Fue empezado en 1908 y entregado al tráfico en el año 1926. Se llegó a construir algunos kilómetros rumbo a Castrovirreyna y Ayacucho pero luego fueron abandonados. Tiene dos locomotoras a vapor en su estación de Huancayo y opera con máquinas Alco diesel. En la actualidad utiliza gas.



El Ferrocarril Central o Tren Macho viene utilizando gas como combustible para movilizarse entre Huancayo y Huancavelica.

#### FERROCARRIL DEL SUR DEL PERÚ

El más extenso de todos los ferrocarriles que han construido y que aún circula en el Perú. Lo tuvo a su cargo Meiggs. Es de 1.435 de trocha y 940 km de extensión. Empieza el puerto de Mollendo, sube hasta Arequipa, para después llegar a Juliaca donde se bifurca en un ramal hacia Puno sobre el Titicaca y el otro hasta la ciudad del Cuzco. Los puntos de elevación máximos los alcanza en Crucero Alto y La Raya. Actualmente es operado por la empresa Perú Rail.

Este ferrocarril se inició con la puesta en servicio del tramo Mollendo-Arequipa en 1 de enero de 1871 cuya construcción se iniciara un año antes. Posteriormente se completó la línea Arequipa-Puno que se puso en servicio en enero de 1874. Obreros peruanos y bolivianos tuvieron a cargo el trabajo. El costo de este tramo fue de 33 millones de soles.

El costo del tramo **Mollendo-Arequipa** había sido un millón ochocientos mil soles. Se inició el tramo **Juliaca-Cusco** por 25 millones en 1872 y se paralizó en 1875 por dificultades económicas. En 1890, después de quince años de inactividad debida a la guerra y otras causas, firmado el contrato Grace, se reiniciaron los trabajos por parte dela Peruvian parateminado hasta el Cuzco. En 1892 sellegó a Maranganí y en 1894 a Sicuani. Alcanzó el Cuzco ya en el siglo veinte, 1908. Fue celido a la Peruvian aperpetuidaden 1928.

#### FERROCARRIL CUSCO-SANTA ANA-QUILLABAMBA

Este es uno de los ferrocarriles más conocidos del país. Tiene 110 km, una trocha angosta de 0.914, conecta Cuzco con Machu Picchu y otros pueblos y aldeas a lo largo de la línea, lo que le da un pasaje y carga importante, haciéndolo muy rentable. En 1927 lo tomó la Peruvian y en 1931 lo retomó el Estado.

También se halla a cargo de Perú Rail que ha hecho una serie de mejoras al servicio. Sin embargo un alud de barro destruyó parte de la línea que va a Quillabamba, inaugurada en 1978, sin que hasta ahora se haya reconstruido. La sección hasta Quillabamba no ha sido privatizada. Se inició en 1914 y llegó en 1925 hasta Santa Ana. Tiene un ramal de 13 Km., entre Huayllabamba y Pachar que está actualmente en desuso.

#### **MATARANI-LA JOYA**

Con 62 Km. y trocha de 1.435, construida entre 1947 y 1950 por el Estado para acortar el trazo hasta la costa. Forma parte del ferrocarril del Sur que se inicia en Matarani y Mollendo. Fue entregado temporalmente a la Peruvian.

El Ferrocarril del Sur, fue el más utilizado para el turismo entre Arequipa, Puno y Cusco; para los turistas extranjeros viajar en tren es parte de su cultura, están acostumbrados a ello, deben sentirse extrañados y hasta sorprendidos de que nosotros no sabemos utilizar nuestras líneas Férreas, para trasladar a tantas personas entre diversos punto geográficas, pienso que nuestro ferrocarril es un capital en estado estático sin explotar, no beneficia a las mayorías de la población.



El Ferrocarril del Sur moviliza en la actualidad solamente carga. Hace pocos años prestaba el servicio de transporte de turistas entre Arequipa, Puno y Cusco, rumbo a la ciudadela incaica de Machu Picchu.

# II. PROPUESTA DE INTERCONEXIÓN DEL FERROCARRIL DEL CENTRO CON EL FERROCARRIL DEL SUR A TRAVÉS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO AYACUCHO-APURÍMAC

¿Por que hay tanta pobreza en el Perú?, al parecer no tomamos conciencia que tenemos 200 millas de mar, tres grandes regiones naturales la costa, sierra y selva, esta última tan enorme que abarca un tercio de nuestra geografía. Hay mucho que explotar; tenemos tierras, desiertos, cumbres, montañas, bosques y agua dulce. Si tenemos un país rico que cuenta con tantos recursos naturales, no deberíamos tener una población tan pobre. Por ejemplo, Huancavelica, Ayacucho y Apurímac, son conocidas como el triangulo de la pobreza en el Perú.

Un dato que puede servir es que la región de Huancavelica es el primer productor de energía eléctrica, pero muy poco le ha servido dicha categoría a sus habitantes, sin embargo Lima y otras ciudades del norte son suministradas con energía eléctrica proveniente de la Central Hidroeléctrica "Santiago Antúnez de Mayolo"-Huancavelica, además esta región es minera desde los tiempos de la colonia. ¿Es posible cambiar la realidad de Huancavelica, Ayacucho y Apurímac?, ¿cómo hacerlo?

Si analizamos nuestra realidad, podemos apreciar que contamos con importantes vías como la Panamericana que une la Costa, de Tumbes hasta Tacna. En la sierra tenemos Carretera Central, Vía Los Libertadores-Wari y si hablamos de la zona centro-sur, tenemos carreteras mejoradas en Ayacucho, Arequipa, Puno, Moquegua y Tacna. En la selva la Marginal. Además se viene construyendo otras importantes carreteras de penetración a lo largo y ancho del Perú.

Cabe mención especial sobre una de las obras mas importante para nuestro futuro, dentro del Programa Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) que abarcará a 12 países; en nuestro caso especifico tenemos que construir la Carretera Interoceánica del Sur, que unirá Madre de Dios (Puerto Maldonado-Tramo Tres), del Puente Inambari (Km. 42.5), la vía se divide en dos tramos: (Cusco-Tramo Dos), Apurímac (Abancay-Chalhuanca), Ayacucho (Puquio-Tramo Uno) y finalmente Ica (Nazca); otra zona de trabajo para completar esta importante obra, es la construcción en Puno (Azángaro-Juliaca, Tramo Cuatro), de donde se divide la vía en dos rutas: una hacia Santa Lucía (Puno), Yura, Puerto de Matarani-(Arequipa), y la otra ruta hacia Moquegua (Tramo Cinco) para concluir en el Puerto de Ilo. Esta gran obra de integración socio-económica, puede ser el punto de apoyo para cambiar nuestra realidad interna. Lo curioso es que zonas como Huamanga-Ayacucho, Huancavelica, Huancayo-Junín, no son beneficiados con un tramo de esta colosal obra, una explicación podría ser que están alejadas de la costa. Me da la impresión de que vamos a seguir teniendo el triangulo de pobreza en Huancavelica, Ayacucho y Apurímac.

Para concluir con el tema de las carreteras del Perú, nos informamos por los medios de comunicación social de accidentes de tránsito en nuestras carreteras del norte, centro, sur y oriental; todos los días se enlutan más hogares peruanos. Al parecer no hay forma de parar estas tragedias, se viene aplicando una estrategia denominada "Tolerancia Cero", pero sus resultados no son todavía los óptimos.

Otra de las vías de transporte que utilizamos es el ferrocarril, por datos e informes obtenidos, se conoce que los ferrocarriles en nuestro país, fueron construidos e instalados para facilitar la extracción de minerales, tenemos por ejemplo Cerro de Pasco, Junín, Huancavelica, Arequipa, Puno y Cusco. Pienso que ha faltado mayor integración de nuestra patria a través del ferrocarril, los gobiernos de turno no han podido dejar el centralismo limeño, y las obras en su mayoría se realizado en la Capital.

Reconozco que de profesión no soy ingeniero ni Arquitecto, soy Oficial de la Policía Nacional del Perú, pero tuve la suerte de viajar como tantos policías al interior de nuestro país, en Comisión del Servicio, Destacado o Cambiado de Empleo, conocemos nuestra geografía, la idiosincrasia de nuestra población y sobre todo sus necesidades, por ese motivo propongo a nuestras autoridades democráticas trabajar en forma conjunta para cambiar nuestra realidad y preparar nuestra gente para el futuro, dejar de lado los empréstitos internacionales que nos empobrecen más, tenemos que buscar otras vías de desarrollo, explotar nuestras riquezas en forma planificada, no permitir que nuestra selva sea utilizada para el TID, tráfico de madera y otros ilícitos penales.

Deseo exponer ante Ud. una iniciativa personal, una propuesta, o un proyecto que busca lograr integración de catorce regiones con 15 Millones de peruanos, donde tenemos grandes riquezas naturales, mineras, energética, marítimas, agropecuarias, artesanales, turísticas y otras más, se puedan unir mediante un cordón umbilical con la Capital, mejor expresado sería tener una verdadera columna vertebral en la zona centro-sur, formando una mega región poderosa, esto es referido a lograr la interconexión de las líneas férreas de nuestro país. Un gran reto en construir tramos entre Huancavelica, Ayacucho y Apurímac, para luego interconectarlo con la línea del tren del Cusco. Una razón de peso hoy en día sería el calificativo reciente otorgado a la ciudadela incaica de Machu Picchu, declarado como una de las siete nuevas maravillas del Mundo.

Uno de los problemas que se nos va a presentar es contar con el capital para semejante obra; queda en manos de nuestro gobierno, nuestros empresarios, estudiar esta posibilidad y analizar el costo-beneficio para invertir en la interconexión de las líneas del ferrocarril. Si tuviéramos muchas dificultades insalvables, tendremos como siempre que buscar el apoyo externo (inversión extranjera) y dar en concesión la administración de la línea del tren en su conjunto desde el Puerto del Callao hasta el Cusco y del Cusco hasta el Puerto de Matarani-Arequipa, un eje de muchísimos kilómetros, cientos de pueblos, millones de pobladores, grandes fuentes de riqueza e incalculables posibilidades de exportación. Y si preguntara Ud., cuantos Kilómetros de Ferrocarril debemos construir, eso esta en función al estudio que realicen los técnicos e ingenieros, pero de lo que estoy seguro que la distancia entre Huancavelica y el Cusco, es de 827 Kilómetros. En el mejor de los casos pongamos 1,000 Kilómetros, podremos construir entre todos los peruanos? Claro que si y mucho más. Tenemos que internalizar este proyecto y ponemos a trabajar cuanto antes. Como dicen «QUERER ES PODER».

Otra de las razones que justifican la propuesta, es que el Estado no debe permitir que decenas de miles de peruanos vivan aislados en extensos territorios al no poder conectarse con el resto del territorio nacional, siendo una obligación del Estado tratar de unir las tres regiones naturales: Costa, Sierra y Selva. Además podría generar miles de puestos de trabajo directo e indirecto, en diversos negocios relacionados a las actividades turísticas, autoconsumo, exportación e importación de productos, nuevos mercados de productos y gran movimiento social.

El objetivo es mejorar la calidad socio-económica de los pueblos del interior, abriendo nuevas rutas turísticas en el interior del país, creando oportunidades de desarrollo social a miles o millones de peruanos, haciendo posible mejorar los servicios de agua, luz, teléfono, salud, trabajo y educación; asimismo, generar sentimientos de orgullo, elevar la autoestima y reforzar la identidad nacional, descubriendo otras fuentes de riqueza espiritual y redescubrir el Perú.

Esta obra podría ser encaminada para mitigar las amenazas internas como la pobreza, desnutrición, hambre y desocupación, así como el tráfico de drogas, terrorismo, delincuencia común y el crimen organizado, que azota las provincias más pobres de nuestro país. La construcción del tren interconectado, resultaría caro y ambicioso, pero es vital realizar un esfuerzo para nuestro desarrollo y bienestar nacional.

Voy a ilustrar con un ejemplo las bondades del uso de ferrocarril interconectado; si un tráiler o camiones salen de Arequipa, llevando cebollas y ajos u otros productos hacia Lima, seguramente transportan de 20 a 30 toneladas,

se paga flete, combustible, llantas, peaje, chofer y ayudante, lubricantes y aceites, muy aparte desgaste de las carreteras, llega a su destino en 18 ó 22 horas, el costo de transporte incrementa el precio del producto y eso recarga en el consumidor, si tuviéramos una red del ferrocarril hacia Lima, los productos tendría un menor costo, se podría transportar mayor cantidad de productos agropecuarios, carnes, minerales, y por consiguiente la canasta familiar en la Capital sería mucho menor que la actual, el costo de vida sería mucho menos.

Otra utilidad del ferrocarril interconectado, sería para el traslado de grandes cantidades de mineral, ejemplo desde Apurímac (Las Bambas), Arequipa (Cerro Verde) u otras, a la mayor fundidora de minerales del Perú, ubicada en la Oroya (Junín) y viceversa; se incrementaría el comercio de la Capital hacia el interior de nuestro país y viceversa en beneficio de grandes mayorías.

Uno de los artículos interesantes al respecto fue escrito por Juan de Dios Olaechea en la Revista "desde adentro" Revista de la Sociedad de Minería, Petróleo y Energía Pag. 6 de agosto del 2005, en la que autor titula su opinión como "El Perú, los ferrocarriles y la minería"; en ella menciona que el ferrocarril es el medio más eficiente para el transporte de pasajeros y carga. Es económico en el consumo de combustible, seguro y ecológico. Una vía de ferrocarril puede transportar más que varios carriles de una carretera. Sin embargo, su debilidad principal es la falta de flexibilidad. Las locomotoras son movidas por motores eléctricos que están entre sus ruedas. La electricidad es producida por generadores o puede ser alimentada directamente a la locomotora por cadenas por un tercer riel.

¿Que pasó con los ferrocarriles en el Perú en los últimos años? Desde hace 100 años presenciamos el lento declive de los ferrocarriles e incluso su eventual desaparición. Causas muchas: el lobby de camioneros, el mito "dios carretera", la competencia desleal y la informalidad. Sin embargo, la más importante fue la falta de actualización de quienes ejercieron -desde el Estado- el manejo de los ferrocarriles. No se hizo ningún esfuerzo significativo por modernizar la actividad ferroviaria. Es así que 130 años más tarde el trazo del Ferrocarril Central, salvo unas cuantas modificaciones, es el mismo de su origen. Sin embargo, en el resto del mundo, los ferrocarriles dieron un gran salto hacia el desarrollo.

Hoy enfrentamos importantes retos para modernizar el servicio y creemos que el Perú no puede darse el lujo de enfrentarlos con improvisación. Crisis energética, saturación y colapso de las actuales carreteras de penetración, falta de infraestructura ideal para unir la costa a la sierra y ésta a la selva, a condición de acompañarlos con los túneles necesarios, tal y como ocurre actualmente en todos los países que tienen accidentes geográficos como el de la Cordillera de los Andes. En esos casos el ferrocarril se vuelve el medio de transporte más rápido y eficiente.

Un ferrocarril con túnel trasandino atravesando los Andes tiene un costo elevado, pero se amortiza con los ahorros económicos que produce. Y es aquí justamente donde interviene la minería. El desarrollo de la minería y su sinergia con el transporte ferroviario puede ser el motor principal para la construcción de esta infraestructura, las que quedarán para beneficio de todo el país.

Por error u olvido hemos derrochado oportunidades como ésta. Hoy tenemos la responsabilidad de aprovechar el potencial que nos brinda la minería en el Perú para dejar una verdadera infraestructura ferroviaria al servicio de todos. No la dejemos pasar. Coincido plenamente con esta opinión, es más miles de profesionales, técnicos, empleados y obreros podrían trabajar por varios años en una obra del futuro. ¿Qué piensa Ud. al respecto?

#### MOTIVOS JUSTIFICATORIOS

**Políticos** 

- La descentralización y gobernabilidad, implica también invertir en el futuro para cohesionar el sistema democrático.
- Si no realizamos este esfuerzo por materializar la interconexión del ferrocarril central con el ferrocarril del sur, el Perú perderá una oportunidad brillante de conectarse con el mayor mercado de Sudamérica (MERCOSUR).

#### Económicos

- Generar miles de puestos de trabajo directo e indirecto, en diversos negocios relacionados a las actividades turísticas, autoconsumo, exportación e importación de productos.
- Desarrollo económico de nuevos mercados de productos, generando riqueza y movimiento social.
- Mejorar la calidad socio-económica de los pueblos del interior.
- Abrir nuevas rutas turísticas en el interior del país.

#### **Sociales**

- Crear oportunidades de desarrollo social a miles o millones de peruanos, haciendo posible la mejora de los servicios de salud, trabajo y educación.
- Generar sentimientos de orgullo, elevar la autoestima y reforzar la identidad nacional.
- Descubrir otras fuentes de riqueza el arte, el folklore y las danzas.







# III. ESPECIFICACIONES SOBRE LA PRODUCCIÓN Y BASES DE LA ECONOMÍA DE CADA REGIÓN DEL CENTRO - SUR DEL PERÚ

#### **EL CALLAO**

Ubicación Geográfica: Ciudad capital a 7 m.s.n.m.

#### Producción

#### Pesca

Primero en producción pesquera y uno de los primeros en el mundo entero. Lanchas, artesanales, bolicheras, barcos arrastreros y barcos-factoría pescan cada día miles de toneladas de diversa especies marinas. Se venden como pescado fresco, pescado salado, pescado congelado. Se usan para conserva de pescado y principalmente, para harina de pescado. Las mejores fábricas de harina de pescado del Perú están en el Callao.

#### Minería e Industria

Primero en producción industrial en el país. Segundo en la industria petroquímica, gracias a la refinería de La Pampilla, que es la más importante del Perú y procesa petróleo crudo traído de la selva, vía Bayovar-Piura.



#### Bases de la economía regional

Su población representa el 3% de la población total del país, pero es la más urbana, con una densidad que sobrepasa los 6 mil habitantes por Kilómetros cuadrado. Casi no hay indicios de actividad agrícola por que las pocas chacras que quedan están escondidas entre las urbanizaciones.

El mayor porcentaje de su PBI radica en la industria manufacturera, a la que se dedica más del 20% de su Población Económicamente Activa (PEA) y donde sobresalen la elaboración de la harina y conservas de pescado, la transformación de petróleo crudo en gasolina y otros derivados, así como las cervecerías. Es el puerto por donde se realiza la más intensa actividad comercial del Perú, la que absorbe el 18% de la PEA. Luego esta el transporte, con el 10% de su PEA. El puerto marítimo del Callao es que el que realiza el mayor movimiento de carga y pasajeros de todos los que tiene el Perú en el Mar de Grau.

#### **LIMA**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 453 msnm

#### Producción

#### Agropecuaria

Actividad agropecuaria intensa. Primer productor en la producción avícola.

#### Industria y Comercio

Primer lugar en industria. Primer lugar en comercio; condición que lo cumple conjuntamente con el Callao.

#### Turismo

Reserva Nacional de Lachay (provincia de Huaral); Centro Histórico de Lima (Declarado por la UNESCO, como Patrimonio Cultural de la Humanidad); ruinas de Pachacamac (a 31 Km. al sur del Lima, en el Valle de Lurin); ruinas de Cajamarquilla; ruinas de Puruchuco; ruinas de El Paraíso; ruinas de Cantamarca; ruinas del Chilca; huaca La Pucllana o La Juliana; Museo de la Nación; Museo de Arqueología-Antropología e Historia; Museo de Oro; Museo Larco Herrera; Museo de Arte; Museo de Historia; Museo de la Inquisición; casonas, iglesias coloniales; conventos coloniales; Plaza de Acho; pinacotecas y casinos modernos; todo tipo de espectáculos culturales y deportivos; playas del sur (desde el Km. 35 hasta la ciudad de Cañete, a 135 Km. de Lima); Cañete; Lunahuaná (a 40 Km. al este de Cañete); baños termales de Churín (a 210 Km. al noreste de Lima); San Pedro de Casta (a 350 Km. de altitud) y Marcahuasi (meseta y colosales rocas, a 4,000 m de altitud); Canta y Obrajillo (a 104 y 106 Km. al este de Lima).

#### Bases de la economía regional

En Lima está concentrada el tercio de la población del país y produce el 48% del Producto Bruto Interno. En sus valles de Huaura, Cañete, Huaral y Barranca, principalmente, hay una floreciente actividad agrícola, la que convierte en líder de productos tales como la manzana, tomate, mandarinas, camote, paltas, uvas, algodón, caña de azúcar y naranjas.

En ganadería sobresale la producción de cerdo, que representa casi el cuarenta por ciento del total nacional. El 42% de la producción avícola pertenece a Lima. Casi un cuarto de lo que produce en el Perú en harina de pescado se comercializa por los puertos del Callao y Chancay.

En minería destaca el cadmio de la refinería de Cajamarquilla, que es el 59% del total nacional. Pero, las grandes actividades de Lima, son el servicio, el comercio y la industria. Más del 50% de cada una de ellas se desarrollan en Lima y de esas actividades viven miles de personas.

#### JUNÍN

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 3,249 msnm

#### Producción

#### Agropecuaria

En los valles de Mantaro y Chanchamayo hay una intensa actividad agrícola. Abastece con diversos productos alimenticios a Lima Metropolitana. A nivel nacional ocupa el segundo lugar en producción de café. Quinto lugar en trigo y maíz amiláceo. Esta ubicado en tercer lugar en ovinos, principalmente gracias al ganado merino de raza "Junín"

#### Minería

Morococha, Toromocho y San Cristóbal, en la provincia de Yauli, son sus centros mineros más productivos. En La Oroya está la más grande fundición de metales del Perú. Laminas, barras y 20 insumos semi elaborados mas salen de sus instalaciones, se traslada por el ferrocarril La Oroya-Lima-Callao y están listos para servir a la industria nacional o ser exportados al extranjero.

#### Turismo

Reserva Nacional de Junín; Santuario Histórico de Chacamarca; laguna de Paca; Huaychullo; granja piscícola de El Ingenio; convento de Ocopa; cueva de Huagapo.

#### Bases de la economía regional

La población de la región representa el 5% del total nacional, pero su Producto Bruto Interno solo el 4%. La principal actividad económica de sus pobladores es el comercio y los transportes, actividad a la que se dedica el 20% de la PEA regional. En segundo lugar está la agricultura, con el 15%; luego la minería. Tiene variedad en la producción agrícola, debido a su topografía accidentada, lo mismo que su ganadería.

El valle del Mantaro, destaca por su laboreo tecnificado. Sus principales productos son habas, choclos, mashua, arvejas, naranjas, paltas, piñas, café, etc. En ovinos representa el 10% de la producción nacional y en vacunos el 5%. La raza "Junín" se cría en SAIS Tupac Amaru y Pachacútec. Los principales centros de producción minera son la provincia de Yauli y el complejo metalúrgico de La Oroya. En manufacturas destaca la provincia de Huancayo, principalmente en textiles y lácteos.

#### **PASCO**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 4,338 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Primero en calidad de café, principalmente por la producción de café de Chanchamayo y Oxapampa



#### Minería

Es la actividad económica que rinde mas ingresos a la región. Su principal centro minero es Cerro de Pasco, donde se explota a tajo abierto diversos minerales, tales como cobre, plata, plomo y zinc. Ese recurso hizo posible la construcción en el siglo pasado del Ferrocarril Central del Perú, que parte del Callao, llega a La Oroya y se dirige a Pasco. Desde esa época hasta ahora, sirve para transportar ese material a la refinería de La Oroya y luego al puerto del Callao para su comercialización en el extranjero.

#### Turismo

Santuario Nacional de Huayllay (Pasco); Parque Nacional Yanachaga-Chemillen (Oxapampa); cueva de Tunqui (Chonta-bamba); laguna de Punrún (Pasco); Reserva Nacional de Junín (comparte con Junín); Cordillera de la Viuda (compartida con Lima).

#### Bases de la economía regional

La población de Pasco no llega a 1% de la peruana y su participación en el Producto Bruto Interno es del orden de casi el 2%. La minería es su actividad mas importante y de gran significado para el país, al que aporta el 58% del total nacional. Sus principales productos mineros son: plomo, plata, zinc. El oro y cobre en menor cantidad. Las minas mas productivas están en la provincia de Pasco y son Volcán, El Brocal, Atacocha y Milpo.

En la provincia de Oxapampa hay muchos bosques de gran importancia; aunque en general tiene pocas tierras con aptitud agrícola, de ahí que solo destaca en achiote y café. Tiene abundante pasto natural y se cría mucho ganado y el que representa casi el 7% a nivel nacional.

#### HUANCAVELICA

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 3,670 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Cuarto lugar en ganado caprino y en ganado ovino. Cuarto lugar en alpacas. Quinto en la crianza de llamas.

#### Minería

Cobriza (Churcampa: plata, oro y cobre); Julcani (Angaraes: plata, plomo, cobre); Caudalosa grande (Castrovirreyna: plomo, cobre, plata, zinc); San Genaro Castrovirreyna: plata, plomo, zinc, oro).



La más grande central hidroeléctrica del Perú. Está ubicada en la provincia de Tayacaja. Además del enorme caudal del río Mantaro, se ha aprovechado una curva cerrada que describe dicho río en esa zona. Lleva el nombre de Santiago Antúnez de Mayolo, porque fue quien hizo los estudios preliminares y los primeros proyectos. En la parte sureste se ha hecho la gran represa de Kichuas. De allí se ha hecho un túnel de derivación de las aguas hacia el noreste, a Colcabamba-Campo Armiño, donde está la casa de fuerza, la central hidroeléctrica, que genera casi 1000 Mw.

Esa energía eléctrica es distribuida en las siguientes regiones: Huancavelica, Junín, Ayacucho, Lima, Ica, Ancash, La Libertad, Lambayeque, Cajamarca, Piura y Tumbes. Genera el 50% de la energía hidroeléctrica del Perú y es una obra de ingeniería admirable.

#### Turismo

Ruinas de Huaytara; catedral y otras iglesias de Huancavelica; casona de la municipalidad; bosques de roca de Sachapite; baños termales de San Cristóbal.

#### Bases de la economía regional

El Producto Bruto Interno de la región no llega a un digito del total nacional y su población es el 1.67% del total nacional. Su principal actividad económica es la agricultura, a la que se dedica casi el 66% de su Población

Económicamente Activa. La propiedad de la mayor parte de las tierras agrícolas pertenece a más de 500 comunidades campesinas. Sus productos más importantes son papas, arvejas, habas, cebada y mashua. La papa representa al 5% del total nacional. Hay importante ganadería de bovinos y camélidos americanos, los que en promedio representan alrededor del 10% del país. En la provincia de Tayacaja se encuentra la hidroeléctrica "Santiago Antunez de Mayolo", la más grande del Perú.

#### **AYACUCHO**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 2,746 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Primero en la producción de la tuna y cochinilla.

#### Artesanía

Los retablos ayacuchanos son famosos. Con esculturas muy pequeñas, repartidas en varios pisos o niveles dentro de una cubierta que parece el interior de una casa, representan festividades comunales, costumbres religiosas, costumbres familiares, hechos históricos, etc. Don Joaquín López Antay es el máximo representante de esta artesanía, con la que fue ganador de un premio nacional de cultura.

La escultura utilizando alabastro o la piedra de Huamanga es otra actividad artesanal admirable. Aprovechando la poca consistencia rocosa de esas piedras sedimentarias los artesanos de Ayacucho crean una serie de objetos escultóricos, de pequeño y mediano tamaño, de gran valor artístico.

**Un milagro ecológico**. Los campesinos de Lucanas, en la reserva nacional de Pampa Galeras (6500 hectáreas de superficie; provincia de Lucanas); lograron que la vicuña no se extinga en el Perú. En efecto, había tan solo mil cabezas de ese auquénido americano. Lo protegieron con ayuda del estado y lograron la multiplicación de dicha especie en muy pocos años. Actualmente, en todo el Perú hay alrededor de 90 mil cabezas de vicuña.

#### Turismo

Ruinas de Huaytara; catedral y otras iglesias de Huancavelica; casona de la municipalidad; bosques de roca de Sachapite; baños termales de San Cristóbal.

#### Bases de la economía regional

Representa el 2% de la población total del país y menos del uno por ciento del Producto Bruto Interno del Perú. La principal actividad económica es la agricultura a la que se dedica más de la mitad de su PEA. Destaca la producción de cacao (23% del total nacional), de la mashua (16% del total nacional), Kiwicha (13% del total nacional) y la soya (10% del total nacional). Tiene buena cantidad de pastos naturales, razón por la cual su ganadería tiene significación nacional. En vicuñas tiene el 35% del total nacional; vacuno, el 19%; caprinos 13% y llamas 11%. Este ganado, a excepción de la vicuña, que esta bien cuidada en la Reserva Nacional de Pampa Galeras (Lucanas), no tiene calidad. Por sus restos arqueológicos como Wari y Vilcashuaman, las iglesias de Ayacucho y otros centros de atracción, es una región donde el turismo va creciendo paulatinamente.



# **APURÍMAC**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 2,746 m.s.n.m

#### Producción

#### Agropecuaria

Primero en la producción de anís de Curahuasi.

#### Pesca

De trucha y pejerreyes en la laguna de Pacucha y en los ríos.

#### Turismo

Santuario Nacional de Ampay (Abancay), piedra de Sayhuite, con figuras talladas en la parte superior, tiene un mensaje de los hombres de la antigüedad y que hasta ahora no se descifra; ruinas de Choquequirao (limite con el Cusco); laguna de Pacucha (Andahuaylas; cañón del Apurímac).

## Bases de la economía regional

Su PBI no alcanza a uno por ciento del total nacional. Su población está alrededor del 2% del país. Más de la mitad de su Población Económicamente Activa se dedica a los servicios y casi la cuarta parte a la agricultura, en las tierras que son principalmente de las 377 comunidades campesinas, las que son propietarias del 82% de las tierras aptas para la agricultura. La mashua y el maíz se encuentran entre las diez primeras a nivel nacional. En las zonas de protección se han incentivado la siembra de varios tipos de árboles y las que han aclimatado favorablemente son el eucalipto, aliso y pino. En la actividad ganadera, tiene vacunos que son el 6% del total nacional y vicuñas que son el 9% del total nacional. En lagunas como Pacucha se han sembrado truchas con resultados muy favorables y que pueden resolver en parte las insuficiencias alimenticias que tiene la región.



#### **CUSCO**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 3,399 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Primero en la producción del maíz. Tercero en soya, café y trigo. Primer lugar en ganado vacuno lechero. Tercero en ganado vacuno de camal. Segundo en ovino. Quinto lugar en porcino.

#### Pesca

Artesanal y para consumo humano directo, de especies como la trucha, pejerrey (en los ríos y lagunas de la sierra); paiche, zúngaro, boquichico, entre otras (en ríos y cochas de la zona de la selva).

#### Minería

Tintaya (provincia de Espinar), minas de cobre, con reservas de 10 millones de toneladas de óxidos y 50 millones de toneladas de sulfuro. Camisea (provincia de La Convención), yacimientos de gas natural, con reservas que garantizan suficiente energía para el Perú por 80 años.

#### **Turismo**

Parque Nacional del Manú (coparticipe con Madre de Dios, provincia de Paucartambo): Vilcanota-Urubamba; Valle Sagrado de los Incas; Tres cruces y sus salidas del sol (Paucartambo, 3,800 m. Balcón natural con vista a la Amazonía); pongo de Mainique; Machu Picchu; Sacsayhuamán ("halcón satisfecho", a 2 Km. del Cusco); Pisaq (a 33 Km. del Cusco); Kencco (a 3 Km. del Cusco); Ollantaytambo (a 2800 m. de altitud y 21 Km. de Urubamba); Chicheros y panaca de Túpac Inca Yupanqui (a 28 Km. del Cusco); Tambomachay (a 7 Km. del Cusco y a 3,700 m. de altitud); Puca Pucara ("fortaleza roja" a 6 km. del Cusco); Moray (3,500 m. de altitud y a 7 km. de Maras); calles y casas del Cusco (Casa de los cuatro bustos, Casa de los marqueses de San Juan de Buena Vista y Rocafuerte, Casa de Garcilaso de la Vega, Palacio del Almirante, Palacio de Tupac Inca Yupanqui, etc.); conventos y templos coloniales en el Cusco y varias capitales de provincias; Oropesa (24 Km. al sur oeste del Cusco); Piquillacta (a 30 km. al sur del Cusco); Andahuayllillas (a 39 Km. al sur del Cusco). La iglesia San Pedro de Andahuaylillas ha sido considerada por la UNESCO como patrimonio Cultural de la Humanidad), etc.

La Capital Arqueológica de América.-Cusco, es la ciudad más antigua de América y es su capital arqueológica, por la gran cantidad de restos arqueológicos.

La Provincia Arqueológica del Perú. Es Urubamba, porque en su territorio están los restos arqueológicos más importantes del Perú. Ejemplos: Chichero (28 Km. del Cusco, 3762 m de altitud), Ollantaytambo (97 Km. del cusco vía Pisaq), Pisaq (a 32 32Km. del cusco y 2971 m de altitud), Yucay (a 68Km. del Cusco), Urubamba (a 78 km. del Cusco, es la capital de la provincia), Machu Picchu ("montaña vieja", a 112 Km. del cusco y 2,350 m de altitud, al borde del cañón de Urubamba. frente al Huayna Picchu - "montaña joven"), etc.

Una de las siete nuevas Maravilla del Mundo.- El Santuario Histórico de Machu Picchu Creado en 1981. Tiene 35,592 hectáreas de extensión y protege a 20 km. de longitud a niveles altitudinales que van desde los 1,700 m. (Rupa rupa) hasta los 6,000 m (Janca) no solo a la ciudadela de Machu Picchu sino, a animales como el gallito de las rocas (ave nacional del Perú) y otras 300 especies de aves, el oso andino o ucumari, venado enano o sachacabra y el tanka taruca. Hay también vegetación típica de Selva Alta, donde sobresalen 200 especies de orquídeas. Los cerros Machu Picchu y Huayna Picchu emergen sobre el cañón del río Urubamba, que discurre en el fondo de la ciudadela y con dirección noreste, En el santuario también están las cadenas de montañas de Urubamba y Vilcanota, donde los picos nevados mas famosos son el Wekey Wilka o Verónica (5,750) y el Salkantay (6,271 m.) considerados los apus tutelares de la zona.

#### Bases de la economía regional

La región tiene el 5% de la población del país y produce el 3% del PBI nacional. La principal actividad es la de servicios y donde destaca el sector turismo. En seguida esta la actividad agropecuaria

#### Iñapari

Zona estratégica. El puerto de Iñapari ubicado a una altitud de 231 m. a orillas del río Acre, es un lugar muy importante porque esta en una parte de la frontera del Perú que limita con Bolivia y Brasil. A la otra orilla del río Acre se encuentra el Puente brasileño de Asis con el que se realiza una intensa actividad comercial. Además, por Iñapari las carreteras del sur del Perú se interconectarán con la carretera transamazónica brasileña.



#### **Biodiversidad**

Por su variada fauna y flora es considerada como la capital de la biodiversidad del Perú, Madre de Dios es una de las regiones donde con mayor nitidez se observa una gran variedad de flora y fauna, muchas de cuyas especies no existen en otras partes del mundo. Hay dos lugares de especial consideración: El Parque Nacional Manu y el Santuario Nacional Pampas de Heath, protegidos por el Estado por su invalorable riqueza en flora y fauna.

#### Turismo

Reserva de la Biosfera del Manu. Parque Nacional Manu; Santuario Nacional Pampas del Heath; Laguna Sandoval; Petroglifo de Pantiacolla; Petroglifo de Pusharo.

#### **PUNO**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 3,827 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Segundo lugar en producción de papas. Primer lugar en quinua. Ocupa el primer puesto en ovinos, alpacas y llamas. Tercer en ganado vacuno.

#### Pesca

Trucha, pejerrey, carahi, ishpi, suche en el Lago Titicaca. Gran reserva de ranas.

#### **Biodiversidad**

Por su variada fauna y flora es considerada como la capital de la biodiversidad del Perú, Madre de Dios es una de las regiones donde con mayor nitidez se observa una gran variedad de flora y fauna, muchas de cuyas especies no existen en otras partes del mundo. Hay dos lugares de especial consideración: El Parque Nacional Manu y el Santuario Nacional Pampas de Heath, protegidos por el Estado por su invalorable riqueza en flora y fauna.

#### Turismo

Reserva de la Biosfera del Manu. Parque Nacional Manu; Santuario Nacional Pampas del Heath; Laguna Sandoval; Petroglifo de Pantiacolla; Petroglifo de Pusharo.



#### Bases de la economía regional

Su PBI es el 3% del total del Perú. Su población es el 4.8% del total nacional. Puno es una región básicamente agropecuaria, con gran parte de su población dedicada a las tareas del campo y cuya contribución a la producción nacional agrícola es importante en habas (tercer productor nacional), cebada (segundo productor nacional), cañihua (95% de la producción total nacional), papa (13% de la producción total nacional). En ganadería es el primer productor de ovinos y de camélidos americanos y es el segundo en el de vacunos. Otra actividad económica importante es la turística debido a interesantes circuitos que pasan por restos arqueológicos, visita a los uros y a las islas, principalmente a la de Taquile.

#### **AREQUIPA**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 2,335 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Ocupa el primer lugar en la producción de cebollas y ajos. Tercero en arroz, trigo y frejol. Primero en la producción de leche.

#### Pesca

En el mar de Grau, los puertos de embarque y producción de harina de pescado son Chala, Quilca, Atico, Mollendo y Matarani. En los ríos Ocoña y Camaná, hay criaderos de camarones. La pesca de trucha y pejerrey es muy activa en los ríos y lagunas interandinos.

#### Minería

La gran minería se desarrolla en la Mina Cerro Verde, gran reserva de cobre (25 Km. sureste de Arequipa). Mediana minería en Ocoña (oro), Santa Rosa, Chapi, Mina Arcata, Mina Caylloma, Ares, Orcopampa, Caravelí, Mina Ocoña.

#### Industria

Aceros Arequipa es una siderúrgica donde se fabrican varillas y alambrotes para la industria. Cementos Yura es la más importante de la zona sur del Perú. A nivel nacional: primer lugar en leche envasada. Tercero en cerveza. Segundo en parque industrial.

#### Turismo

Catedral, conventos e iglesias de Arequipa y otras ciudades provincianas; convento de Santa Catalina, la que se mantuvo cerrada hasta 1970; Museo Municipal; Museo de la Universidad San Agustín; Yanahuara (2 Km. de Arequipa), Sachaca; Huansacache; Cayma (a 3 Km. de Arequipa); Yura (a 30 Km. de Arequipa); Sabandia; Valle del Colca (restos de 14 poblados collaguas. Chivay, mirador de la cruz del cóndor; Cabanaconde, cañón del Colca, etc); Valle del Cotahuasi y Cañón de Cotahuasi; petroglifos de Toro Muerto (distrito de Uraca); Cuevas de Sumbay (espaldas del Misti, a 88 Km. de Arequipa); valle de los volcanes (parte oriental de la provincia de Castilla, a 377 Km. De Arequipa).

#### Bases de la economía regional

Su presencia en el Producto Bruto Interno está alrededor del 8% del total nacional. Su población no llega a 5%. Su principal actividad es la de servicios pero tiene un respetable 19% de la industria manufacturera. También es importante su producción agrícola y sobresale como primer productor de cebollas, kiwicha, ajo y alfalfa. También destacan el trigo, frejol, orégano y arroz. En ganadería sobresale la producción de vacunos y camélidos sudamericanos. En los puertos costeros de Quila, Matarani, Mollendo y Chala se pesca y procesa la anchoveta para convertirla en aceite y harina de pescado. El camarón de río se cría y explota en los ríos costeros principalmente en Ocoña. Oro, plata, cobre, plomo y zinc se extraen de sus centros mineros, destacando Cerro Verde y Santa Rosa. Otro rubro importante de su economía es la actividad turística, gracias a la "Blanca Ciudad" y al circuito del Colca.



#### **MOQUEGUA**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 1,410 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Segundo lugar en la producción de alpacas.

#### Pesca

El puerto de Ilo es el más importante del sur del Perú en la explotación pesquera. Allí están instaladas varias fabricas de harina de pescado, las que utilizan el 95% de las pesca con bolicheras.

#### Minería

Otra actividad importante. La mina de Cuajone, ubicada al noreste de la ciudad de Moquegua, al oeste del nevado Arundane, provincia de Mariscal Nieto, forma el grupo de gran minería peruana. Empezó a producir en 1976. Es el segundo yacimiento cuprífero del Perú. Es explotada por la empresa Souther Perú Coper Corporation. En la infraestructura de tan colosal obra se han construido 210 Km. de carreteras principales y secundarias. Se han extendido 30 Km. de ferrocarril, de los que 27 Km. se desarrollan dentro de cinco túneles de 6 m. de ancho por 6 m. de altura. Hay planta generadora e energía eléctrica de 66 Mw, la que es distribuida por una red de 209 Km. de líneas de transmisión.

La fundición y refinería de cobre de Ilo hace el tratamiento del cobre de Toquepala (al que esta unido por un moderno ferrocarril) y de Cuajote hasta convertirlo en alambrones, lingotes y láminas de cobre. Estos son transportados a los centros de industriales del mundo para la industria metal mecánica.

La zona franca de Ilo y el proyecto de la carretera Ilo La Paz.- La zona franca de Ilo tiene el objetivo de fomentar un intenso comercio de Bolivia y Perú con países extranjeros. Boliviamar, es un sector portuario de esa zona

franca que se ha dado. Bolivia en calidad de concesión para que tenga una salida al Pacifico. En esa misma política económica también se ha diseñado la carretera que unirá Ilo-Desaguadero, para el transporte de mercancías y pasajeros sea fluido en el sur del Perú y el oeste de Bolivia.

#### Turismo

Omate y sus aguas termales; laguna Vizcacha; pirámide de cerro Baúl; iglesias y construcciones coloniales en Moquegua.



#### Bases de la economía regional

La población de la región no llega a un dígito de la peruana pero su PBI es el 2% del total nacional. Es una zona muy rica en minerales, lo que representa la mitad de los ingresos de la región. En segundo lugar están los servicios y en tercer lugar la agricultura. En los productos agrícolas, se ubican entre los diez primeros lugares a nivel nacional, la alfalfa, el orégano y el olivo. Las minas de Cuajote son una de las más grandes del Perú. Aporta el tercio de la producción de cobre. En molibdeno, Moquegua representa el 45% del total nacional y el 4% de plata. El complejo minero de Ilo es uno de los más productivos del país, y es por donde se exportan láminas, laminillas, cables y alambres de cobre. Además, en Ilo se le ha dado a Bolivia una zona de libre disponibilidad para que construya su puerto, llamado Boliviamar.

#### **TACNA**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 552 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Quinto lugar en la producción de lácteos.

#### Minería

Su potencial cuprífero es uno de los mejores del Perú y del Mundo. Por ahora, se explota dicho minería en Toquepala, a 147 Km. de la ciudadde Tacra, auraalitudde 2842 m. Tieneura reserva probadade 230 millones de toneladas de cobrecon una calidad del 093%. Esta ubicada en el distrito de Ilabaya, provincia de Jorge Basadre, a 27 Km al sureste de Cuajone. Desde el año 1960 es explotada por la empresa norte americana Southern Perú Cooper Corporation. Por el ferrocarril Toquepala-Ilo, son Illevadas las rocas cupríferas a Ilo, donde son refinados y comercializados al extranjero. Primer lugar en la producción de cobre, con el 66% del total nacional.

#### Centro comercial por excelencia

Gracias a su vinculación con Arica por el ferrocarril Tacra-Arica y con Chile por la carretera Paramericana. Tacra es la más importante ciudad fronteriza del sur del Perú. Es un punto medular del comercio no solo con Chile sino con otros países del extranjero. Después de la minería, el comercio es su principal actividad económica.

#### Turismo

En la ciudad de Tacna: iglesia-catedral; Pila ornamental; Arco de los Héroes; Museo Histórico; Museo Ferroviario; Casa de Zela; casa Jurídica; Teatro Municipal; Alto de la Alianza (8 Km. al norte de la ciudad; donde las tropas peruano-bolivianas fueron derrotadas por las chilenas en la Guerra del pacifico, el 26 de mayo de 1880). Campiña: Pocollay, Calana, Pachia. Aguas termales de Calientes (22 Km. de Tacna). Petroglifos de San Francisco de Miculla (22 Km. de Tacna, es una área de 16 Km.) Cueva de Toquepala, pinturas rupestres cercanas a las minas de Toquepala; antigüedad cerca de 10,000 años; escenas de caza de guanacos.

#### Bases de la economía regional

Su PBI no llega al 2% del total del país y su población representa solo uno por ciento del total del Perú. Sus actividades económicas más importantes son la de servicios, relacionados al turismo y al comercio, la minería, manufactura, construcción y agricultura. A la primera se dedica casi el 60% de su PEA y a la última menos del 4%, donde sobresalen la producción del olivo (con 54% de la producción nacional) y el orégano. También produce uvas, alfalfa, ajos y cebollas. Su ganadería, que representa alrededor del 2% del total nacional, destaca por su calidad y es proveedora de las fábricas de Nestlé y Gloria. En minería destaca por su producción de cobre en Toquepala (15% del total nacional), mineral que es transportado a llo donde es procesado y comercializado. Mucha gente tacneña vive también del comercio, dedicándose a la venta de vehículos motorizados.



#### **ICA**

Ubicación Geográfica: Ciudad Capital a 406 m.s.n.m.

#### Producción

#### Agropecuaria

Primer lugar en la producción de la vid, destacando en las variedades de uva Italia y Borgoña. Primero en algodón Tangüis.

#### Industria vitivinícola

Primero en la producción de vino y de piscos.

#### Otras Industrias

Tercero en harina de pescado, en sus puertos de Pisco y Tambo de Mora. Segundo en la producción de acero, gracias a la Laminadora El Pacifico.

#### Minería

Primer lugar en la producción de hierro, en sus minas de Marcona (empresa china de Shougang).

#### Turismo

Reserva Nacional de Paracas; fortaleza de Tambo Colorado; El candelabro o tridente; Santuario del Señor de Luren; Museo Regional de Ica; las bodegas Vista Alegre; laguna de Huacachina; pampas de Nasca; ciudadela de Cahuachi; acueductos y canales preincas e incas; islas Ballestas. Desgraciadamente, el 15 de agosto del presente año, un fuerte terremoto destruyó gran parte del Departamento de Ica y con él casi todos sus atractivos turísticos, además del doloroso saldo de más de 500 personas fallecidas.

#### Bases de la economía regional

Tiene el 3% de la población peruana y representa alrededor del 4% de la producción nacional. Su actividad económica mas importante es la agricultura y se ha convertido en la región que exporta más productos agrícolas, destacando los espárragos y el algodón, productos que a nivel nacional representa el 42% y el 52% respectivamente. Pero también sobresalen los garbanzos (83% de la producción nacional), pallares (80% de la producción nacional), la vid y el olivo, estos dos últimos son base para florecientes industrias de vino, pisco y aceites. La pesca es otra actividad a la que se dedica buena parte de su población costeña, principalmente en los puertos de Pisco, San Juan y Tambo de Mora. Otra actividad económica interesante es la del turismo y los circuitos mas atractivos son las líneas de Nasca y la Reserva Nacional de Paracas.



#### IV. EL TURISMO COMO ACTIVIDAD SOCIO - ECONÓMICA

La actividad turística se caracteriza por su gran complejidad, no solo por la gran cantidad de elementos que la componen, sino también por los distintos sectores económicos que se ven involucrados en su desarrollo, se considera al turismo como una exportación de una región o nación hacia el lugar de destino (país receptor, lugar que acoge al visitante), en el que se genera renta, se favorece la creación de empleo, genera divisas y se aumenta los ingresos públicos, fomentando la actividad empresarial.

Los gastos generados por los turistas, no sólo se refieren al alquiler de una habitación en un establecimiento de hospedaje, sino que también destinan parte de estos gastos a una gran variedad de servicios y bienes de consumos tales como alimentos, transportes, entretenimientos, excursiones, actividades diversas.

El turismo produce en la economía local de destino grandes beneficios, pero también hay que considerar y evaluar la existencia de costos que pueden afectar a la población local y/o al espacio turístico en la toma de decisiones sobre el posible desarrollo turístico de la región.

#### IMPACTO SOCIO-CULTURAL Y ECONÓMICO DEL TURISMO

#### Impacto socio-cultural

La actividad turística constituye un marco en el que, generalmente entran en contacto personas de bagajes culturales y socioeconómicos muy diferentes ya que implica el desplazamiento de turistas a una región distinta del lugar de residencia habitual. Los impactos socio-culturales en el destino turístico con a resultado de dicha relaciones sociales mantenida durante la estancia de los visitantes en el mismo, cuya intensidad y duración se ven afectada por factores especiales y temporales restringidos.

Según De Kadt (1979, p-50) en el encuentro entre turista y residentes tiene lugar en tres contextos principales:

- Cuando el turista compra un bien o servicio al residente.
- Cuando ambos comparten los mismos espacios físicos (playas, paseos, etc.)
- Cuando ambos intercambian información y/o ideas.

Los dos primeros son los contactos más frecuentes, sobre todo en el turismo de masas, en el cual los turistas no tienen interés en introducirse en la cultura local de la región visitada sino, bien al contrario suelen formar Ghettos en los que siguen manteniendo las costumbres de sus países de origen y se relacionan con individuos de su misma nacionalidad. Como afirman Mathieson y Wall (1982, p. 121): "El turismo de masas esta rodeado por, pero no integrado en, la sociedad receptora".

En muchas ocasiones el desarrollo de este tipo de enclaves turísticos, destinados al consumo de masas, facilita la segregación de la población local. La dificultad de entendimiento y relación puede surgir por múltiples factores: diferentes idiomas, costumbres de consumo y comportamiento social, valores religiosos o éticos, etc.

Algunos autores argumentan que, dependiendo del tipo de turista que visita la región, el impacto socio cultural será más o menos intenso, más o menos positivo. En todo caso, como afirma Pearce (1989), incluso cuando la toma de contacto entre turistas y residentes no es muy profunda, la mera observación del comportamiento de los visitantes por parte de los habitantes de la región receptora: es el llamado efecto demostración. Incluso el turismo nacional, en el que visitantes y residentes proceden de un mismo contexto sociocultural, provoca cambios sociales y culturales en el destino.

La magnitud de los impactos dependerá, en gran medida de las características propias de los turistas y de las diferencias socio-culturales existentes con respecto a los residentes. Inskeep (1991) señala que las principales diferencias se centran en los sistemas de valores, en las creencias religiosas, en las tradiciones y costumbres, en los destinos de vida, en los modelos de comportamiento en las actitudes hacia los extranjeros, etc.

Existen otras tipologías que resultan útiles como marco para clasificar a los turistas según un fenómeno determinado, generalmente, teniendo en cuenta motivaciones, comportamiento, beneficios buscados en la experiencia turística, etc. y que facilitar el análisis conceptual de los impactos causados por cada grupo, ya que las actividades de los individuos hacia el turismo varían dependiendo de factores tales como la edad, el nivel de

educación, la renta, disponibilidad, el contexto cultural, etc. El turista puede provocar, asimismo una desculturización del destino: el efecto demostración puede llevar a la desaparición de la cultura (que suele ser por la comunidad receptora), firente a la más fuerte (la del visitante). Este fenómeno puede afectar a muchos países en desarrollo, ya que la cultura de los turistas suele ser percibida por los residentes como superior a la local, especialmente por el mayor nivel de vida que manifiestan, provocando la adaptación de costumbres occidentales a culturas indígenas, la mercantilización extrema de las tradiciones locales, despojándolas de su verdadero significado, puede fomentar un proceso de desculturización, que a la vez puede acabar destruyendo los atractivos que en su día iniciaron el flujo de visitantes.

En definitiva se debe tener presente que determinados tipos de turismo de masas no permiten la existencia de un verdadero intercambio cultural entre visitantes y residentes por lo que favorecen la difusión y permanencia de imágenes estereotipadas sobre determinados países y sus habitantes.

#### Impacto económico

El turismo repercute tremendamente en la economía de los países y regiones en los que se desarrolla, aunque su importancia tienen distinta intensidad según sea el dinamismo y la diversificación de dicha economía, es decir según sea ésta local, regional o nacional.

En efecto, la economía en cuestión puede ser la propia de un país desarrollado o de un país en vías de desarrollo, puede estar basada en varias industrias o en una sola, por lo que el turismo puede representar una opción importante para la misma o ser completamente irrelevante. Estas características determinarán el grado de participación local y de las inversiones extranjeras en el desarrollo de la actividad turística, así como los beneficios y costas que se derivan de la misma.

Los países en vías de desarrollo se caracterizan normalmente por bajos niveles de renta repartida muy desigualmente, altos índices de desempleo, bajo desarrollo industrial frenado fundamentalmente por la escasa demanda nacional de consumo, una gran dependencia de la agricultura para las exportaciones y alta partición extranjera en la propiedad de las empresas manufactureras y de servicios. Por todo ello, la rápida inyección de ingresos supone el gasto turístico y las inversiones extranjeras tienen en esos países efectos más significativos que en los países desarrollados, generalmente con economías más diversificadas aportando las divisas necesarias para impulsar el desarrollo económico. Pero además, los defensores del desarrollo de la actividad turística explotación, compromiso, desarrollo, consolidación, estancamiento.

Por último hay que destacar el hecho de que el turismo puede influir directamente en la estructura social de una región o país ya que el empleo en el sector turístico es una forma para muchos residentes de incrementar su bienestar económico y de tener más oportunidad de movilidad en la escala social (sobre todo en comunidades predominantemente rurales). El turismo ha sido, por lo tanto, responsable de transformaciones profundas en muchas comunidades, siendo la migración rural un exponente claro de este fenómeno.

#### PERFIL DEL TURISTA NACIONAL

Impacto e influencia del turismo en la economía

El ingreso de divisas por turismo nacional en el Perú es mínimo porque los turistas peruanos siempre están buscando los servicios más asequibles a su economía.

#### Sexo, estado civil y edad

La mayoría de los turistas nacionales son jóvenes que se encuentran dentro de los 16 y 23 años.

#### Nivel de educación y ocupación

De cada diez turistas nacionales ocho se encuentran concluyendo la secundaria y la diferencia se encuentran realizando estudios superiores.

#### Decisión de viaje

Para más de la mitad de turistas nacionales la decisión de viaje es de un momento a otro, no contando para ello con premeditación.

#### Información sobre destinos

Los familiares amigos son la principal fuente de información utilizada. Casi el 90% de los turistas nacionales no recurren a las agencias de viajes.

#### Frecuencia de Visita

La frecuencia de visita por parte de los turistas nacionales es mínima.

#### Compañía de Viaje

Comúnmente se realizan en grupos porque son alumnos de una promoción.

#### Permanencia de Viaje

La duración total del viaje de los turistas nacionales es de 5 días como máximo y 2 como mínimo.

#### Servicios Utilizados

Los turistas nacionales no utilizan Agencias de Viaje, en cuanto a establecimientos de viaje éstos viajan a lugares donde cuenten con familiares y si no es así utilizan los hoteles de 1 y 2 estrellas, en caso de las promociones que viajan hacen uso de las pensiones.

#### PERFIL DEL TURISTA EXTRANJERO

En un esfuerzo constante por alcanzar estándares de medición internacionales, PromPerú elabora el Perfil del Turista Extranjero, documento que reúne información de primera mano sobre las principales sobre las principales características demográficas y socioeconómicas, así como conductas de viaje de 8,800 turistas

extranjeros a través de entrevistas realizadas en los puntos de salida del país más importantes (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima, Puno y Tacna) durante cuatro distintos momentos entre los años 2000 Y 2005. A continuación, un breve resumen del turismo receptivo en el Perú y las principales conclusiones obtenidas a través de la presente investigación.

#### Mercados emisores más importantes de turistas hacia el Perú

La mayoría de visitantes procedió principalmente de Sudamérica (38%), seguido de Norteamérica (27%) y Europa (27%). En el primer caso se registró el arribo de más de 275 mil turistas sudamericanos, frente a los más de 195 mil norteamericanos y más de 192 mil visitantes europeos.

#### Impacto e influencia del turismo en la economía

El ingreso de divisas por turismo en el Perú en 1999 fue de US\$ 890 millones, logrando un incremento de 5.3% respecto de 1998. Entre los años 1990 y 1999, el Perú registró un incremento de 17% de divisas mientras que, al nivel mundial, la OTM estima un resultado global cercano al 6.5% anual.

#### Sexo, estado civil y edad

Seis de cada diez turistas extranjeros que visitan el Perú son hombres (61%), una proporción similar son solteros (58%) y el 38% se halla en el segmento de 25 a 34 años de edad.

#### Nivel de educación y ocupación

El 89% de los turistas extranjeros posee un nivel superior, siendo el segmento de educación universitaria el más significativo (56%), seguido por el nivel de educación técnica (12%) y post grado (10%). El 65% de turistas trabaja a tiempo a tiempo completo siendo el grupo de estudiante el segundo en importancia (13%) con una diferencia bastante significativa.

#### Decisión de viaje

Para más de la mitad de los turistas el factor determinante al momento de decidir el viaje al Perú fue el hecho de que siempre quiso venir (54%). La recomendación de familiares/amigos también es un factor para cinco de cada diez turistas (53%) y un 16% se decidió a través de la información recabada en Internet.

#### Información sobre destinos

Los familiares amigos son la principal fuente de información utilizada sobre el Perú (55%), seguido por las guías turísticas (39%) e Internet (24%). Se puede observar entonces la importancia del Marketing establecido de persona a persona ("boca a boca"). La guía turística más utilizada en general por los turistas es Lonely Planet (70%)

#### Frecuencia de Visita

Cerca de siete de cada diez turistas vienen al Perú por primera vez (66%). Dentro del 34% restante, se observa que han regresado al país en un promedio de cinco oportunidades.

#### Compañía de Viaje

El 46% de los turistas viaja solo y dentro del 54% restante se observa que el tamaño promedio del grupo de viaje es de cuatro personas (incluido el entrevistado). Asimismo, los grupos se componen básicamente de amigos o parientes sin hijos (42%) y la pareja (39%).

#### Ciudades o atractivos turísticos más visitados

Lima fue la ciudad más visitada (86%) por los turistas extranjeros, seguida de Cusco (56%), la ciudadela de Machu Picchu (53%), el Valle Sagrado (32%), las ciudades de Puno (30%) y Arequipa (29%) y el Lago Titicaca (27%).

#### Permanencia de Viaje

La duración total del viaje de los turistas extranjeros fue de 27 noches en promedio y la estadía promedio en el Perú se estima en 15 noches.

#### Servicios Utilizados

Ocho de cada diez turistas extranjeros visitó el Perú sin utilizar una agencia de viajes (80%). En cuanto a establecimientos de hospedaje, los hoteles de tres estrellas fueron la modalidad más empleada por los entrevistados, (32%), seguida de los hoteles de 1 y 2 estrellas (28%). Los restaurantes que más visitaron fueron los que ofrecen comida típica criolla (82%).

#### Gastos de Viaje

El gasto total de los turistas extranjeros durante todo el viaje fue de US\$ 1,408 en promedio (excluyendo transporte internacional) y dentro del Perú ascendió a US\$ 939 en promedio. El gasto por persona dentro del Perú se situó en US\$ 826 y el gasto per cápita diario en US\$ 94 en promedio.

#### Niveles de exigencia y satisfacción

El 77% de los turistas extranjeros consideró su viaje al Perú "muy por encima" y "por encima" de sus expectativas, siendo poco significativo el segmento que calificó su viaje al país "muy por debajo" y "debajo de sus expectativas" (3%). Entre los turistas que visitaron antes al Perú (34%), se observa que el 54% indica que el

país ha mejorado teniendo en cuenta que su anterior visita se realizó en promedio de hace dos años. En cuanto a la actitud de los peruanos frente a los turistas extranjeros, la mayoría la calificó como "muy buena" y "buena" (93%)

#### Percepción del Perú

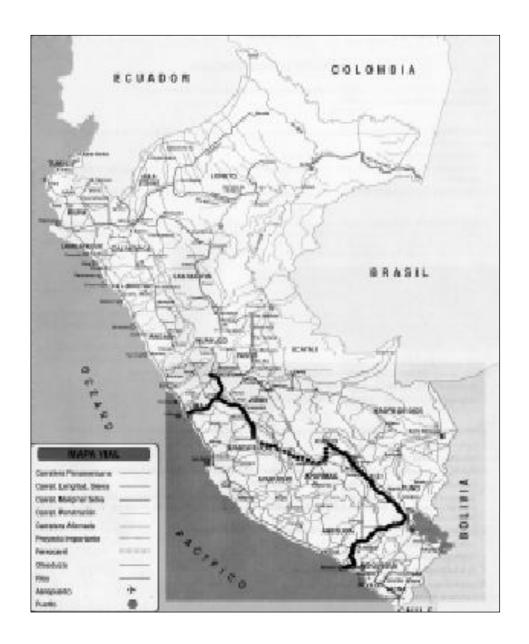
El 79% de los turistas extranjeros recomendaría sin ninguna duda a familiares y amigos visitar el Perú, señalando entre las principales razones la hospitalidad de los peruanos (34%), la variedad de atractivos turísticos (22%) y el hecho de que el Perú posee una cultura interesante (22%). En general los turistas muestran un gran interés de volver al Perú, observándose que el 49% definitivamente si regresaría y 36% probablemente lo haría.

#### Segmentación

El 15% de los turistas extranjeros se halla identificado como el segmento de los turistas más atractivos o mejores prospectos y se caracterizan en general, por el hecho de evaluar su visita al Perú como muy por encima de sus expectativas y manifestar su intención de regresar definitivamente a nuestro país.

#### **CONCLUSIONES**

- 1. Nuestro país es muy rico en recursos naturales, energéticos y minerales ubicadas en diferentes regiones del Centro, Sur y Oriental.
- 2. El turismo, conocido como la "industria sin humos", otorga grandes dividendos al Estado y genera fuentes de trabajo para la población; siendo una situación especial para nuestro país, considerado como uno de los destinos turísticos en el ámbito mundial.
- 3. El Ferrocarril del Centro (Huancayo-Huancavelica) de propiedad del Estado peruano y presta un valioso apoyo al desplaza-miento e intercambio comercial en la zona del centro del Perú, conocida como el «el triángulo de la pobreza del Perú» (Huancavelica, Ayacucho y Apurímac).
- 4. El Ferrocarril del Sur (Arequipa-Puno-Cusco), en la actualidad no presta el servicio de pasajeros, sólo de carga.
- 5. Unir el Ferrocarril del Centro con el Ferrocarril del Sur, involucra directamente nueve regiones e indirectamente cinco regiones con una población aproximada de quince millones de peruanos.
  - Esta propuesta permitirá tener una nueva ruta, que se iniciaría desde el puerto del Callao hasta Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Puno y Arequipa.
- 6. La interconexión de los ferrocarriles del Perú, se justifica por motivos políticos, sociales y económicos; es una necesidad insoslayable que nuestras autoridades deben considerar como meta geopolítica del país.



# BIBLIOGRAFÍA

- ATLAS DEL PERÚ GEOGRAFÍA Y TURISMO. (Publicado en el Diario Ojo-Editorial EPENSA).
- BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES EN EL PERÚ. Elio Galessio.
- DIRECCIÓN DE TURISMO Y ECOLOGÍA PNP- ESCUELA POLICIAL DE TURISMO Y ECOLOGÍA CUARTO CURSO A DISTANCIA EN TURISMO Y ECOLOGÍA 2004 MODULO V- INTRODUCCIÓN AL TURISMO, Pág. 17 -27.