

Entrevista 2

FECHA: 3 de junio de 2014

MESA: ECONOMÍA Y NEGOCIOS

ENTREVISTADORA: Gina Hernández (G.H.)

ENTREVISTADO: Dr. Néstor Popolizio Bardales (N.P.B.)

EMPRESA: Embajada del Perú en Colombia

CARGO: Embajador

G.H.: Durante la charla usted habló acerca del rápido desarrollo de la clase media. Hablemos acerca de qué factores, según su punto de vista, han ayudado a que este desarrollo se haya dado.

N.P.B.: En realidad uno tiene que poner todas estas cosas en contexto. Cuando se hacen las reformas de carácter económico en el Perú, a mediados de la década del 90, se apuesta por una apertura de mercados, lo que significa una liberalización de nuestro mercado y el acceso a nuevos mercados en el mundo para los productos peruanos. En ese sentido, buscamos también que una locomotora del desarrollo tenía que ser las exportaciones, y no solamente mineras.

El Perú tradicionalmente ha sido conocido como un país minero, pero apostamos al desarrollo de la agro-industria. Ello vinculado a los tratados de libre comercio que Perú firmó con sus principales socios comerciales, Estados Unidos, Canadá, China, Japón, Tailandia, la Unión Europea, que unidos a los acuerdos comerciales con Colombia y los socios andinos y de la Alianza del Pacífico, nos ha permitido, primero, diversificar mercados; y segundo, aprovechando justamente este periodo de prosperidad de los últimos 15 años, en el que el Perú creció a tasas promedio anuales por encima del 6%, permitió generar empleo y reducir sustantivamente la pobreza; y tercero, el crecimiento de la clase media en un ambiente de mejores oportunidades de laborales y de negocios. Hoy en día tenemos una clase media muy fuerte, muy pujante y que definitivamente es motor de crecimiento y una muestra que el modelo económico peruano promueve la inclusión social.

Y en ese contexto, cabe destacar que el país cambió de mentalidad. Nosotros no buscamos exportar solamente lo que producíamos sino vimos qué es lo que necesitaba el mercado internacional para producir nuevos productos. Ese cambio de mentalidad y actitud ayudó a que hoy en día nosotros seamos un país en el que la agro-exportación o la exportación de productos no tradicionales haya crecido considerablemente.

Interview 2

DATE: June 3, 2014

WORKING TABLE: ECONOMY & BUSINESS

INTERVIEWER: Gina Hernández (G.H.)

INTERVIEWEE: Dr. Néstor Popolizio Bardales (N.P.B.)

COMPANY: Embassy of Peru in Colombia

POSITION: Ambassador of Peru

G.H.: During your lecture you spoke about the quick development of the middle class. Let's talk about the factors that, in your opinion, have contributed to said development.

N.P.B.: Actually one has to put all these things into context. When the economic reforms took place in Peru in the mid-nineties, the bet was placed on the opening of markets; which entails the liberalization of our market and access to new markets for Peruvian products. In this sense, we also sought for a development driving force, which had to be our exports, and not only those of mining.

Peru has been traditionally known as a mining country, but we are putting our bet on the development of the agro-industry. This linked to the free trade treaties that Peru has signed with its main trading partners, the United States, Canada, China, Japan, Thailand, the European Union, which along with those trade agreements made with Colombia and the Andean partners, and that of the Pacific Alliance, have allowed us, first, to diversify the markets; second, by making the most of precisely this last 15-year period of prosperity, during which Peru grew at annual average rates of over 6%, to generate employment while achieving a substantial reduction of poverty; and third, to reach the growth of the middle class in an atmosphere of better work and business opportunities. We now have a strong, burgeoning middle class that definitively is a growing driving force and an expression of how the Peruvian economic model promotes social inclusion.

In this context, it must be noted that the country changed its mentality. We did not seek to export only what we produced, but we saw the needs of the international market in order to produce new products. Such change in mentality and attitude helped us to become a country where the agro-exports or the export of non-traditional products has increased significantly.

El Perú, hasta hace 12 años, exportaba escasamente US\$ 7.000 millones y hoy en día exportamos más de US\$ 45 mil millones. Obviamente lo que vamos a ver este año y los próximos dos años, probablemente, es una reducción del crecimiento debido a un entorno económico internacional menos dinámico por la crisis europea y la tímida recuperación de los Estados Unidos.

Lo que nos preocupa más a los peruanos es la desaceleración del crecimiento chino que tendrá un impacto en el nivel de exportaciones a ese país; porque China, después de firmado el tratado de libre comercio, es el primer socio comercial del Perú.

De otro lado, lo que ha crecido de manera significativa es el intercambio comercial entre los países vecinos. Nosotros tenemos un importante intercambio comercial con Bolivia, Brasil, Ecuador, Colombia y Chile, pero que aún no refleja el potencial de nuestras economías. El comercio entre Perú y Colombia se acerca a los 2,500 millones de dólares y debemos destacar que el componente mayoritario de este intercambio son productos con valor agregado. Adicionalmente, la inversión colombiana en el mercado peruano y viceversa ha aumentado de manera notable en los últimos cinco años.

Lo que hemos hecho es dar una renovada prioridad al desarrollo de nuestras relaciones vecinales en los objetivos de la política exterior peruana; y, segundo, la apertura de mercados nos ha permitido fortalecer el sector agro exportador, y tercero, no hemos tenido temor de hacer acuerdos de libre comercio con países asiáticos que algunos analistas decían que nos iban a invadir.

Por ejemplo, la relación con China es estupenda y es muy importante para el Perú y corresponde a una antigua vinculación del país con el Asia Pacífico. Nosotros apostamos, desde la década

Just twelve years ago, Peru was hardly exporting US\$ 7 billion and, today, we are exporting more than US\$ 45 billions. Obviously, what we are going to see this year, and the following two years, most likely, is a growth reduction due to a less dynamic international economic environment, due to the European crisis and the United States' slow recovery.

What concerns us the most is the Chinese decreasing growth, which will have an impact on the level of exports to that country; because, after signing the free-trade treaty, China is Peru's number one commercial partner.

On the other hand, what has increased significantly is the commercial interchange between neighboring countries. We have an important trade exchange with Bolivia, Brazil, Ecuador, Colombia, and Chile, but one that does not yet reflect the potential of our economies. Trade between Peru and Colombia borders the 2.5 billion dollars, and we must highlight that the main component of this exchange is from value-added products. Additionally, Colombia's investment in the Peruvian market, and vice-versa, has augmented notably in the past five years.

We have set our priorities on the development of our neighborly relations on the basis of the Peruvian foreign relations policies; second, the opening of markets has made it possible for us to strengthen our farm export sector; and third, we have had no qualms in making free-trade agreements with Asian countries, which according to some analysts, were going to invade us.

For example, our relationship with China is wonderful, it is very important for Peru, and it has to do with the country's ancient connection to the Asia-Pacific region. We placed our bets, since

del 90, a hacer parte de APEC y, para entrar en APEC tuvimos que hacer trabajos de 10 años en todos los comités de este importante Foro del Asia Pacífico, que es la región más dinámica del mundo. Posteriormente a nuestro ingreso se estableció una moratoria, razón por la cual Colombia todavía no puede formar parte de APEC, objetivo para el que cuenta con el apoyo del Perú y de los otros países miembros de la Alianza del Pacífico, México y Chile. Cuando se levante esa moratoria, no tengo la menor duda de que Colombia ingresará; porque creo que ese es un mercado al que todos debemos proyectarnos y es un objetivo de la Alianza del Pacífico.

G.H.: ¿Qué barreras debió superar el país y la población en la economía para lograr ese desarrollo del cual usted habla?

N.P.B.: En su pregunta hay dos aspectos, el primero tiene que ver con las políticas macroeconómicas y políticas fiscales de los países y, en la medida en que éstas sean serias, responsables, prudentes, que apunten no a generar déficit, sino superávit, y que generen, por su estabilidad jurídica y económica, un clima favorable para las inversiones y los negocios, promoverán un desarrollo y crecimiento de sus economías. Este modelo implica acumular reservas internacionales importantes para reaccionar oportunamente con políticas contra cíclicas, cuando el mercado externo se deprima o tenga poco dinamismo, como ocurre en la actualidad, para que la economía siga creciendo, aunque a un ritmo menor.

Pero la otra variable que sí tiene que trabajar nuestro país, y que sigue siendo un desafío, es la necesidad de ir a una mayor simplificación administrativa y, además, desarrollar una mayor y mejor infraestructura. Esa infraestructura no solamente se refiere a vías de comunicación,

the nineties, on joining the APEC, and in order to enter, we had to work during ten years in all the committees of this important Asian-Pacific Forum, the most dynamic of regions worldwide. Subsequently, upon our entry, a moratorium was established, which is the reason why Colombia cannot be part of APEC, a goal for which it has the support of Peru and the other member countries of the Pacific Alliance, Mexico and Chile. Once the moratorium is lifted, I have no doubt that Colombia will enter, because I believe it is a market toward which we have to project ourselves and it is also a goal of the Pacific Alliance.

G.H.: What economic obstacles did both country and population have to overcome in order to reach the development you are talking about?

N.P.B.: There are two aspects to your question. The first one has to do with the macro-economic and tax policies of the countries; inasmuch as they are serious, responsible, wise, and geared toward generating surplus rather than deficit, as well as a favorable climate for investment and business due to their judicial and economic stability, they will promote the development and growth of their economies. This model implies the accumulation of international reserves in order to react promptly with countercyclical policies upon the depression or lack of dynamism of the foreign market –as is happening today– so that the economy may continue to grow, even if it does so at a slower pace.

But the other aspect, on which our country needs to work and is still a challenge, is the need for further administrative simplification as well as the need for the development of a larger and better infrastructure. This infrastructure refers not only to communication routes, roads, but also to efficient ports and airports, because this will allow for the products that are go-

carreteras, sino también a puertos y aeropuertos, y que sean eficientes, porque eso permitirá que los productos que usted va a vender sean competitivos en el mercado internacional. Y, en la medida en que se disminuya la burocracia en los trámites, se genera menores costos, se da una mayor eficiencia a todo aquello relacionado con los despachos aduaneros, las empresas serán más competitivas globalmente.

En términos de infraestructura, el Perú tiene un déficit de más de US\$ 80 mil millones que se debe invertir en los próximos años. El gobierno peruano está trabajando en eso con muchos proyectos carreteros, portuarios o ferroviarios. Sin embargo, nuestra geografía con una gran diversidad como la colombiana nos presenta retos que debemos enfrentar con decisión. El Perú tiene una costa desértica, una sierra muy agreste y de grandes altitudes, y una Amazonía que es el 60% de su territorio, poco poblada y sin mayor interconexión vial. Entonces el desafío es cómo vincular a esas tres regiones para promover un desarrollo sostenible y con una mentalidad exportadora. En ese sentido, el desarrollo de infraestructura juega un papel fundamental.

G.H.: ¿Qué diferencia notable ve usted entre Lima y Bogotá como *Smart cities*?

N.P.B.: Tener ciudades inteligentes es un asunto que compromete no solamente a los Gobiernos sino a toda la sociedad en su conjunto. Tenemos una historia común que partiendo del Tahuantinsuyo, una civilización que adquirió un apreciable nivel de desarrollo, 550 años después es interesante analizar la evolución de ciudades como Lima y Bogotá y qué es lo que debemos hacer para que se transformen en ciudades inteligentes. Ello nos lleva a reflexionar sobre aspectos que nuestros países no estaban acostumbrados a considerar para el crecimiento urbano; es decir, la planificación. Nuestras ciudades han crecido sin mayor planificación y, en ambas ciudades, Bogotá y Lima, se perciben los problemas inherentes a urbes que ya superan los 8 millones de habitantes, nueve en el caso de Lima, y que tienen, además de la carga de la polución ambiental, que es nefasta, las deficiencias del transporte público y la calidad de los servicios que se brindan a la ciudadanía. El reto es modernizar nuestras ciudades para que las poblaciones tengan una mejor calidad de vida. En ese sentido, creo que se han hecho avances tanto en Lima como en Bogotá.

ing to be sold to be competitive in the international market. Also, the diminishing of bureaucratic procedures generates lower costs, all processes related to customs clearance become more efficient, and companies become more competitive globally.

In terms of infrastructure, Peru has a deficit of more than US\$ 80 billion that must be invested in the coming years. The Peruvian government is working on this through many road, seaport, or railway projects. However, our geography, similar in diversity as that of Colombia's, presents challenges that we need to face with determination. Peru has a desert coast, a high altitude, rugged mountainside, and an Amazon region along 60% of its territory that is sparsely populated and has few road interconnections. The challenge, then, is how to link these three regions in order to promote a sustainable development with an export mentality. In this sense, infrastructure development plays a crucial role.

G.H.: What notable differences do you see between Lima and Bogota in terms of Smart cities?

N.P.B.: Having smart cities is a matter that involves not only governments but also the entire society as a whole. We have a common history –Tahuantinsuyo, to begin with, a civilization that achieved a considerable level of development– that makes it interesting to analyze, 550 years later, the evolution of cities such as Lima and Bogota and ponder what we have to do for them to become smart cities. This makes us reflect on aspects our countries were not accustomed to take into account in terms of urban growth, that is, planning. Our cities have grown without much planning and in both Bogota and Lima there are problems inherent to large metropolises with more than 8 million inhabitants –nine, in the case of Lima– who, besides having the burden of environmental pollution, which is disastrous, also have to endure the deficiencies of public transportation and the poor quality of the services provided to the citizens. The challenge is to modernize our cities for their populations to have a better quality of life. In this sense, I believe progress has been made both in Lima and in Bogota.

En otras palabras, para que tengamos ciudades inteligentes se debería procurar que éstas tengan eficiencia y sostenibilidad tanto en el plano económico como en los aspectos operativos, sociales y ambientales. En el Perú acabamos de concesionar la construcción de la segunda línea del metro para hacer más eficiente el transporte público. Esta segunda línea va a ser subterránea; ya tenemos una que es elevada, que es el tren eléctrico. Este es un proyecto que venía de la época de Alan García, en su primer gobierno. Desde entonces nos demoramos más de 25 años para ponerlo en práctica.

Las vías del Metro vinculan el entorno con el centro de la ciudad de Lima y eso es muy importante. Tiene un recorrido de 14 a 17 km, el segundo tramo va a ser totalmente subterráneo, con un recorrido de 21 km. Esta obra es un paso adelante en el objetivo de los gobiernos locales de brindar una mejor calidad de vida a sus ciudadanos. Pero creo que todavía tenemos un largo camino por recorrer para que nuestras capitales se transformen en ciudades inteligentes

In other words, for us to have smart cities, an attempt should be made for them to be efficient and sustainable both in the economic front and operational, social, and environmental aspects. In Peru, we have recently granted the concession of the second metro line in order to make public transportation more efficient. This second line is going to run under ground; we already have an aboveground line with electric trains. This is a project inherited from Alan García's first term in office. Since then, it has taken us more than 25 years to implement it.

The Metro line links the surrounding areas with the center of the city of Lima, and that is important. It stretches from 14 to 17 km; the second line will be entirely under ground, and will cover a 21 km circuit. This work is a step forward toward the local governments' goal of providing a better quality of life for its citizens. But I believe that we still have a long way to go for our cities to be transformed into smart cities.



Imagen No. 20 – Fotografía tomada por los participantes del XXII Taller Internacional. (Perú. 2014). Cusco. Archivo fotográfico Departamento de Relaciones Internacionales, Universidad Piloto de Colombia, Bogotá.

Image No. 20 – Photograph taken by the participants of the 22nd International Workshop. (Peru, 2014). Cusco. Photographic Archive of the International Relations Department, Piloto de Colombia University, Bogota.

