

# Chile-Perú. Tratado de 1929 y Convención de Lima de 1993\*

*Vicealmirante Ronald Mc Intyre Mendoza  
Senador*

## INTRODUCCION

Las negociaciones del Tratado de 1929, pendientes entre Chile y Perú, adquirieron un ritmo acelerado en su última fase, culminando con la firma, en mayo de este año, de la Convención de Lima, anticipándose a lo previsto por la opinión pública.

En lo que a mí respecta, cuando recibí —y acepté— la amable invitación del Centro de Estudios Estratégicos y de la Universidad de Chile para participar en este seminario, al igual que el resto de la ciudadanía no vislumbraba la rápida secuencia que seguirían estas conversaciones. Es más, estimaba que el seminario contribuiría a aportar antecedentes y puntos de vista de relevancia y utilidad para la comisión negociadora.

Hoy debemos reflexionar sobre los efectos de dicho acuerdo en una zona cuya importancia geopolítica y geoestratégica es de un valor indiscutible para nuestro país. Es así que, si bien nuestro temario permanece inalterado, ahora tenemos una nueva motivación, ya que estimamos muy importante llegar a establecer qué es lo que realmente fue negociado con Perú.

Durante 64 años Tacna jamás tuvo problemas con la carga marítima movilizada por Arica. De hecho, en dicho lapso las negociaciones no fueron producto de una necesidad portuaria sino que estuvieron siempre cargadas de moti-

vación histórica y sentimental por parte del Perú.

Naturalmente, Arica integral —analizada en su actual dimensión y en la que se proyecta para el futuro— dada su importancia geopolítica tantas veces mencionada, no puede estar ausente en nuestra reflexión.

Todo esto debe ayudarnos a encontrar una respuesta acerca de cómo esta nueva situación, representada principalmente por el puerto de Arica, el muelle Norte y la actividad marítima que se genere, afectará los intereses marítimos nacionales.

## ASUNTOS DE RAICES HISTORICO-SENTIMENTALES PENDIENTES EN EL TRATADO DE 1929 Y NUEVAS PETICIONES FORMULADAS POR PÉRU

El Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario dejaron pendiente algunos asuntos de aspecto estrictamente histórico-sentimentales que la Convención de Lima y notas reversales recientemente firmadas, por iniciativa peruana, modificaron, agregando además nuevas disposiciones en el mismo sentido.

### Pendiente del Tratado de 1929

Monumento del Cristo en el Morro. El

\* Ponencia presentada por el autor en el Seminario "Una visión de las relaciones de Chile con Perú y Bolivia. Actualidad y perspectivas futuras", organizado por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y el Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Chile, desarrollado el 22 y 23 de junio de 1993, en Santiago.

artículo undécimo del Tratado de 1929 dice: "Los gobiernos de Chile y Perú, para conmemorar la consolidación de sus relaciones de amistad, resuelven erigir en el morro de Arica un monumento simbólico sobre cuyo proyecto se pondrán de acuerdo". Esto es modificado por el artículo 3º del Protocolo Complementario, que dice: "El morro de Arica será desartillado y el Gobierno de Chile construirá a su costo el monumento convenido en el artículo undécimo del Tratado".

Chile no es responsable de que dicho monumento no haya sido inaugurado todavía. Existe un registro de las gestiones hechas por nuestros gobernantes ante el Gobierno de Lima para completar dicha obra, la que fue postergada por el Perú aduciendo que la erección del monumento debería ser la culminación de todo el proceso de realización de los acuerdos.

Podemos agregar que la efigie de Cristo se encuentra construida y guardada en un regimiento de Arica, lista para su instalación en el Morro ahora que las diferencias suscitadas por Perú han sido superadas.

### Nuevas peticiones formuladas por Perú

a) El Museo de Sitio y Santuario de la Paz. Siendo el monumento de Cristo en el Morro nuestro único compromiso con Perú, aparece una nueva inquietud peruana. El diario *El Mercurio*, de 4 de abril de 1993, informa que en un libro del ex canciller de ese país, don Augusto Blacker, que acaba de ser publicado, refiriéndose a su gestión en esa cartera, en uno de sus capítulos dedicados a las relaciones de Perú con Chile aparece el siguiente comentario sobre una reunión que sostuviera en Santiago con nuestro Canciller, don Enrique Silva Cimma: "Señalé que el morro de Arica debería convertirse en un santuario de la paz y que resultaba necesario para ello nombrar un grupo de trabajo de ambas comisiones que decidiría qué recuerdos históricos permanecerían en el museo ubicado en ese lugar. Silva Cimma se mostró de acuerdo".

La nota reversal N° 202, firmada en Lima el 11 de mayo de 1993, establece una comisión binacional integrada por miembros de las respectivas Fuerzas Armadas para que el Museo de Sitio sea destinado a la conservación de elementos históricos de ambos países, con la dignidad que se merecen.

b) Monumento al Soldado Desconocido. En la misma nota reversal se agregó además una nueva disposición —propuesta por Perú— que se refiere a la construcción de otro monumento no considerado anteriormente, que dice:

"En las cercanías del Cristo de la Concordia se levantará un monumento de carácter simbólico al Soldado Desconocido de Chile y Perú, para rendir homenaje a los soldados de ambos países que ofrendaron sus vidas en ese lugar".

Es así como, en la etapa final de las negociaciones con Perú, se hacen presente tres disposiciones solicitadas por ese país, relativas al morro de Arica, que no aparecen en el Tratado de 1929: a) la declaración de santuario, b) una comisión mixta preocupada del museo y c) la construcción del monumento al Soldado Desconocido.

Al respecto, parece pertinente recordar la historia y tener presente que a corta distancia de Arica, en el Campo de la Alianza, en Tacna, el 26 de mayo de 1880 tuvo lugar una gran batalla, considerada como una de las más sangrientas del siglo XIX. Por lo tanto, es justo y conveniente que Chile solicite al Gobierno del Perú que en el Campo de la Alianza sea levantado también, simultáneamente con el monumento de Arica, otro de carácter simbólico al Soldado Desconocido de Chile y Perú, al que también, si lo desea, se podría incluir al Soldado Desconocido boliviano, ya que fue ésta la última batalla en que participaron tropas del ejército de ese país. Cabría agregar que la comisión de museos que se quiere sea nombrada para Arica también extienda sus funciones al museo que existe en el Campo de la Alianza.

c) El terreno del Chinchorro (figuras 1 y 2). El artículo séptimo del Tratado de 1929 dice: "Los Gobiernos de Chile y del Perú respetarán los derechos privados legalmente adquiridos en los territorios que quedan bajo sus respectivas soberanías".

Perú, apoyado en dicho artículo, en la nota reversal N° 201, firmada junto con la Convención de Lima, ha hecho valer derechos sobre un terreno de 14 hectáreas conocido como el Chinchorro, en circunstancias que del estudio de sus títulos se desprende que el predio fue adquirido por el Estado peruano a la sociedad inglesa Corocoro United Copper Mines Limited, por escritura pública otorgada en Francia el 23 de febrero de 1926, la que sólo fue perfeccionada el 21 de enero de 1935, fecha en que fue inscrito en las oficinas del Conservador de Bienes Raíces de Arica. Vale decir, casi seis años después de firmado el Tratado de 1929.

La sensibilidad del Perú por el Chinchorro ha sido tradicional desde su adquisición, para alojamiento de los peruanos que debían viajar a Arica para la votación del plebiscito. En las ocasiones que algún Gobierno peruano insinuó

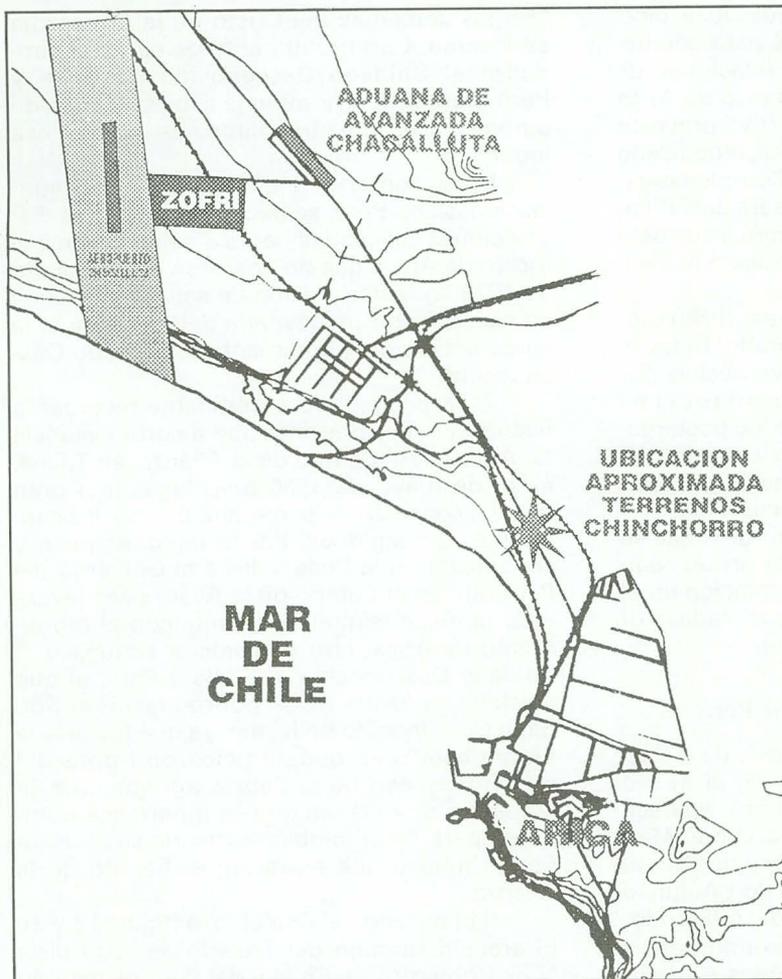


Figura 1. Localización Parque Industrial Zofri-Arica

La nota reversal N° 201, de 11 de mayo de 1993, mantiene los terrenos del Chinchorro como propiedad del Estado peruano, acordando además que en su sector oriental el Gobierno peruano construirá "el Parque de la Concordia".

El proyecto de este parque será elaborado por una institución que designe el Gobierno peruano. En cuanto a su ornato, será sometido a la consideración de las autoridades competentes chilenas. El parque estará abierto al público y a cargo del Consulado General del Perú en Arica. Para su mantención se solicitará la cooperación de la Municipalidad de Arica.

En el sector occidental del Chinchorro serán construidas las oficinas del Consulado General del Perú y las residencias del Cónsul y funcionarios de la Aduana peruana.

El Gobierno peruano recibirá compensación, por parte de Chile, por los terrenos ocupados para la ampliación de la carretera Panamericana Norte y la antigua construcción de un conjunto habitacional.

la posibilidad de normalizar esta situación vendiendo el terreno a Chile, la opinión pública de ese país reaccionó negativamente. De inmediato fueron realizadas importantes campañas dirigidas por grupos nacionalistas que han visto en ese espacio un símbolo del alma peruana que permanece en un territorio que hasta el siglo pasado les perteneció.

El hecho de que el Perú no reconoció el Acta de Lima como Tratado, porque en ella se accedía a su venta, es un ejemplo de esta sensibilidad, la que también evidencia muy claramente el ex canciller Blacker cuando, al referirse a las conversaciones y negociaciones con Chile sobre los asuntos pendientes en Arica, respecto al Chinchorro dice: "La comisión peruana bajo instrucciones específicas mías había reiterado que esa propiedad no era materia de negociación".

#### ANALISIS HISTORICO DE LA CONSTRUCCION DE UN MUELLE EN ARICA PARA USO DEL PERU

El problema de un muelle para los peruanos tiene su génesis en las negociaciones del artículo quinto del Tratado de Lima de 1929, en las cuales la incertidumbre acerca de su ubicación, además de una serie de divergencias, repercutieron en la marcha de las conversaciones, las que estuvieron en relativo peligro de fracasar. El Presidente Leguía lo quería en la desembocadura norte del río San José; Chile no aceptó y propuso, en cambio, que dentro de los 1.575 metros de la bahía de Arica fuera construido un muelle, un edificio para su aduana y una estación moderna para el ferrocarril de Arica a Tacna. Todo esto por cuenta de Chile,

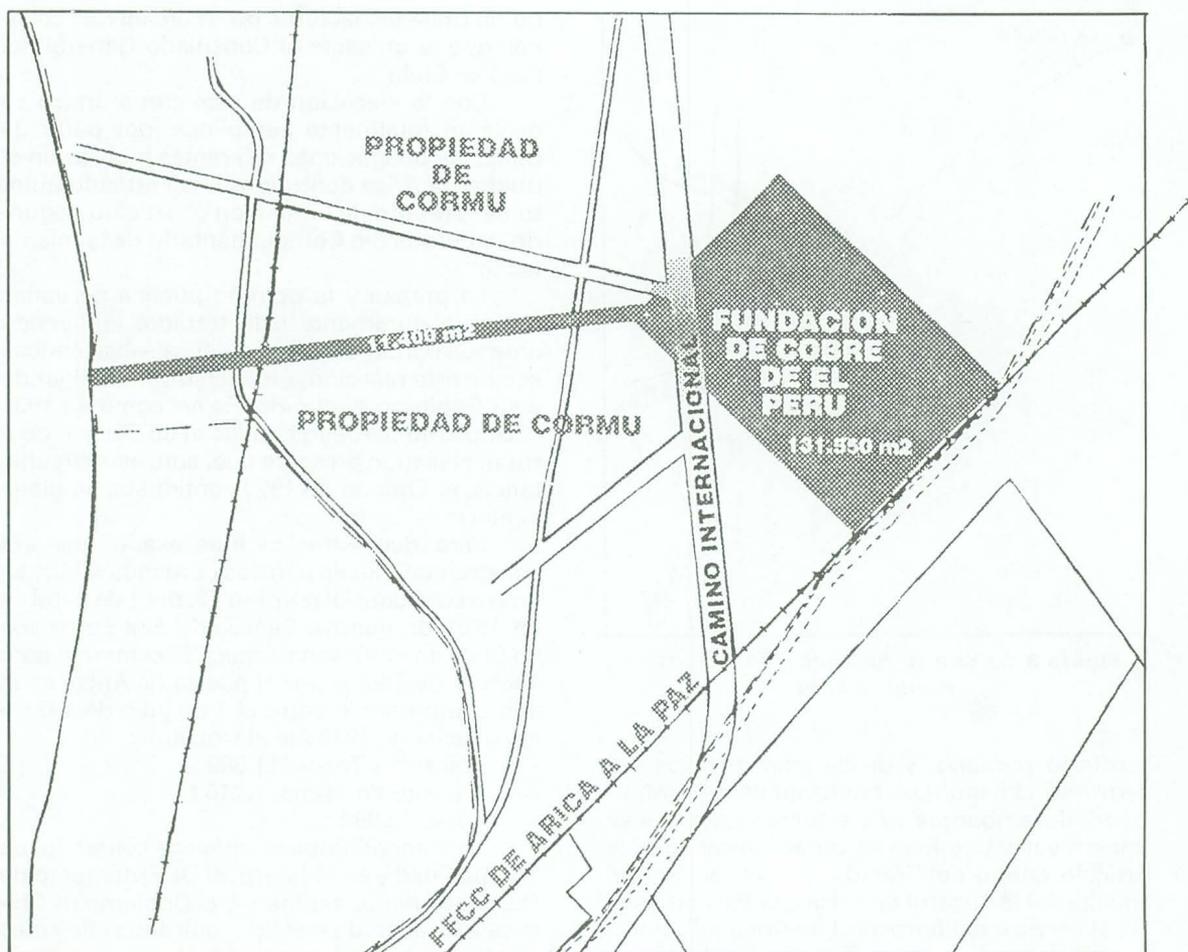


Figura 2. Area del Chinchorro

entregándosele además al Perú la suma de dos millones de dólares.

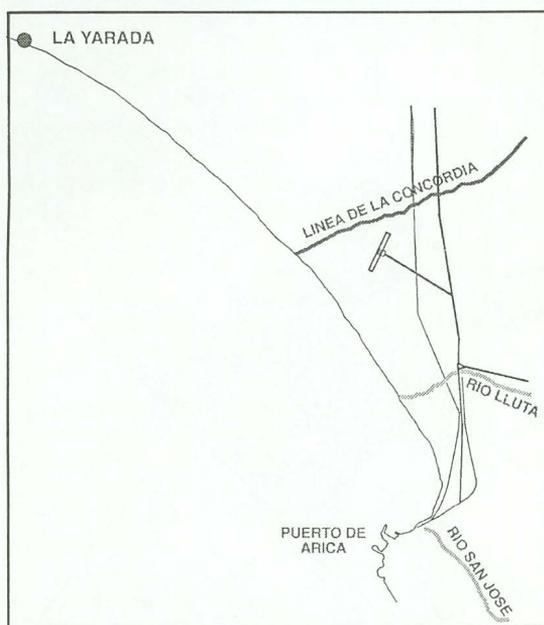
Luego, Chile propuso otra alternativa, consistente en que el muelle fuera construido al norte de la desembocadura del río Lluta, distante diez kilómetros de la bahía de Arica, en territorio chileno, dando para ello 3,5 millones de dólares.

Estudios posteriores señalaron que era posible realizar la obra en el lugar denominado La Yarada, en sector peruano (figura 3). En esta propuesta el Gobierno de Chile proporcionó el nombre de la firma norteamericana a la que pensaba encomendar los trabajos de construcción del muelle, agregando el siguiente comentario que fue transmitido al Gobierno peruano por nuestro representante, el Embajador Sr. Figueroa: "Al Perú le sería mucho más conveniente recibir la suma de seis millones de dólares que cometer el crimen comercial de botar

esa suma en un puerto que jamás podría justificar tal inversión ni su existencia". La respuesta del Presidente Leguía constituye la base de los artículos del Tratado de 1929 relativos al tema, a saber:

El artículo quinto, que dice: "Para el servicio del Perú, el gobierno de Chile construirá a su costo, dentro de los mil quinientos setenta y cinco metros de la bahía de Arica, un malecón de atraque para vapores de calado, un edificio para la agencia aduanera peruana y una estación terminal para el ferrocarril a Tacna, establecimientos y zonas donde el comercio de tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre".

El artículo segundo del Protocolo Complementario, que dice: "Las facilidades de puerto que el Tratado, en su artículo quinto, acuerda al Perú consistirán en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al



**Figura 3.** La Yarada - Río Lluta - Río San José - Puerto de Arica

territorio peruano, y desde éste a través del territorio chileno. Las operaciones de embarque y desembarque se efectuarán mientras se construyen y terminan las obras indicadas en el artículo quinto del Tratado, por el recinto del muelle del ferrocarril de Arica a la Paz, reservado al servicio del ferrocarril de Arica a Tacna”.

Una vez firmado el Tratado las partes se dieron cuenta que la construcción del muelle traería más dificultades que ventajas, apreciándose claramente la inutilidad de una obra de tal envergadura. Era evidente que los requerimientos de Tacna podían ser satisfechos, sin inconvenientes, con la infraestructura portuaria que Chile ya poseía y la que tenía proyectado desarrollar. Es importante recordar que el tránsito de carga peruana por Arica estaba asegurado y garantizado por el artículo segundo del Protocolo Complementario, de 3 de junio de 1929, aceptado por Chile.

A la luz de estas realidades, los Gobiernos de Chile y Perú resuelven superar la cuestión y firman en Lima, en 1934, el Tratado de Liquidación de Obligaciones, cuyo artículo primero dice: “El Gobierno de Chile entregará, en la ciudad de Tacna, hasta la suma de dos millones quinientos mil pesos, moneda corriente chilena, en materiales chilenos para los trabajos que el Gobierno peruano desee realizar en favor de Tacna, o con otro objeto de utilidad pública. Esta suma será cubierta cancelando el Gobier-

no de Chile las facturas por mercaderías chilenas que le presente el Consulado General del Perú en Chile.

Con la ejecución de este compromiso se declaran totalmente cumplidas, por parte de Chile, las obligaciones referentes a obras en el puerto de Arica contraídas en el artículo quinto del Tratado de Lima y en el artículo segundo del Protocolo Complementario de la misma fecha”.

La prensa y la opinión pública peruanas atacaron duramente este tratado, influyendo ante sus parlamentarios, quienes —haciéndose eco de esta reacción— lo rechazaron obligando a su Gobierno a retirarlo. Es así como en 1936 el Gobierno peruano notificó al de Chile lo ocurrido, haciendo presente que, ante esta circunstancia, el Tratado de 1929 continuaba en plena vigencia.

Para demostrar lo innecesario que era construir un muelle para los peruanos, Chile, en anexo confidencial número 72, del 1 de octubre de 1936, de nuestra Cancillería a la Embajada de Chile en Perú, señala que: “El comercio para Tacna y de Tacna, por el puerto de Arica, en el año comprendido entre el 1 de julio de 1934 e igual fecha de 1935 fue el siguiente:

- Tránsito a Tacna, 11.882 t.
- Tránsito de Tacna, 7.216 t.
- Total, 19.098 t.

Para servir ampliamente ese comercio, en la actualidad y en el futuro, el Departamento de Obras Marítimas estima —y el Gobierno de Chile está de acuerdo en ello— que son suficientes un muelle de atraque para lanchas y un edificio para la Agencia Aduanera peruana...”

Cabe destacar que el Departamento de Obras Marítimas, dependiente del Ministerio de Marina, contaba con un distinguido miembro, el ingeniero don Jorge Lira Orrego, quien asesoró eficientemente al Ministerio de Relaciones Exteriores durante las negociaciones con Perú que culminaron con la firma del Tratado de Lima, de 1929.

Chile entró al siglo XX consciente de que era indispensable desarrollar una infraestructura portuaria acorde con las necesidades de un país de las características del nuestro, cuya condición geográfica es esencialmente insular. Hay que tener presente que ya en 1912 existía un proyecto de obras portuarias que incluía el desarrollo de los puertos de Arica, Antofagasta e Iquique.

De hecho, el plano del muelle de Arica, de 1912, consideraba que el molo que cerraba el puerto por el norte sería utilizado como sitio de atraque para nuestros submarinos. En el proyecto presentado en 1929 el sitio para los sub-

marinos fue cambiado al molo que uniría la isla Alacrán con el puerto de Arica.

Esto prueba que la importancia dada a la construcción del puerto de Arica no provenía del Tratado, sino que era algo previamente considerado como necesario para el desarrollo de nuestro poderío marítimo.

Ante el rechazo por parte del Perú del Tratado de Liquidación de Compromisos, la responsabilidad asumida por Chile en el Tratado de 1929 ha sido permanentemente reconocida por todos los gobernantes chilenos a partir de 1934, quienes consideran el cumplimiento a todo lo pactado con Perú como una importante meta de su programa de gobierno.

Sin embargo, en algunas oportunidades estas intenciones se vieron postergadas por situaciones ajenas a nuestra voluntad. Por ejemplo, ante situaciones de carácter económico, como la recesión de los años 30 y, posteriormente, la Segunda Guerra Mundial, en las que todos los países del orbe, por razones obvias, tuvieron que cambiar sus prioridades de gastos. En nuestro caso esto significó, entre otros, tener que postergar el estudio y consiguiente iniciación de las obras portuarias en Arica.

Cabe tener presente que para Chile la construcción de la obra representaba un gasto enorme, mientras que para el Perú su conclusión significaba el término de su factor de fuerza en sus relaciones con Chile.

### OBSERVACIONES TECNICAS A LOS PROYECTOS POR PARTE DEL PERU

Perú formuló diversas observaciones a los proyectos, en su etapa de desarrollo, y aunque algunas sólo contribuyeron a dilatar el inicio de la construcción del muelle otras fueron estrictamente técnicas referentes a su operatividad. Chile las analizó exhaustivamente, demostrando con ello la absoluta seriedad con que asumió sus compromisos.

Por ejemplo, nuestro Instituto de Hidráulica, de Peñaflor, tuvo que hacer una "prueba de modelo", presenciada por representantes peruanos y con la participación del técnico francés Sr. J. Laurent, Director del Instituto de Hidráulica de esa nación. El Sr. Laurent confirmó que lo propuesto por Chile era correcto.

Perú demostró su preocupación por los aspectos técnicos del puerto, con la larga permanencia de un representante de ese país dedicado a esta labor inspectiva. Tal es el caso de don Eduardo Carrillo Burgos, Oficial de la Armada peruana, que inició su gestión en este

sentido en 1953, con el grado de Capitán de Fragata. Ascendido a Capitán de Navío volvió en 1957 para culminar su participación en 1963, con el grado de Contraalmirante.

Perú también recibió opiniones adversas al proyecto, como, por ejemplo, la opinión del asesor noruego señor Jenskind, quien prestó servicios tanto en Emporchi como en la Organización Portuaria del Callao. En 1969 el Sr. Jenskind, en un informe al Presidente Velasco Alvarado, le hizo presente la inutilidad del muelle que era construido en Arica para uso del Perú, cuya conclusión fue coincidente con la del mandatario peruano.

Es evidente que Chile no es responsable de que un muelle —cuya construcción debió ser concluida en dos años— haya demorado más de veinte, con la única explicación que Perú no necesitaba el muelle Norte, ya que jamás ha tenido problema para movilizar carga a través del puerto de Arica.

Ante esta evidencia cabe preguntarse ¿por qué no fueron manejadas todas las necesidades de Tacna adoptando, como solución definitiva, el marco de la ALADI? La razón es que detrás de toda la gestión peruana primaron razones históricas muy sensibles y sentimentales, que movía al Perú a persistir en el intento de lograr una presencia peruana en el muelle Norte de Arica, a lo que se suman el Chinchorro y el Morro.

Confirma también esta realidad la declaración hecha al diario *El Correo de Tacna*, que aparece en su edición de 25 de mayo de 1993, por el negociador peruano don Fernando Vidal Ramírez, quien —refiriéndose al muelle Norte de Arica— dijo: "De que son importantes las instalaciones portuarias lo son; además es una forma de reivindicar aquello que por un momento fue peruano y por las circunstancias que ya son históricas, que todos conocemos, Arica dejó de ser peruana".

De todo lo anterior podemos concluir que las negociaciones y su término no respondieron a necesidades marítimas sino que a motivación política.

### ADMINISTRACION Y OPERACION DEL MUELLE NORTE EN EL MARCO DE LA CONVENCION DE LIMA

Durante seis décadas las instalaciones portuarias de Arica respondieron eficientemente a las necesidades de movilización de carga para Tacna, sin que hubieran observaciones ni reclamos. Además, en el puerto de Arica se han incorporado hoy, bajo una empresa de capital

peruano, un muelle, bodega, estación ferroviaria, derecho a paso por la explanada, etc.

Estas instalaciones —que no eran necesarias— con la presencia del Perú en nuestro puerto han generado un cambio en la situación marítima, cuyas proyecciones analizamos a continuación.

**Aspectos principales de la Convención de Lima**

Algunos de los aspectos principales que establece la Convención de Lima, con los que quedan cumplidas las obligaciones que el artículo quinto del Tratado de 1929 y el artículo segundo del Protocolo Complementario impusieron a Chile, son los siguientes:

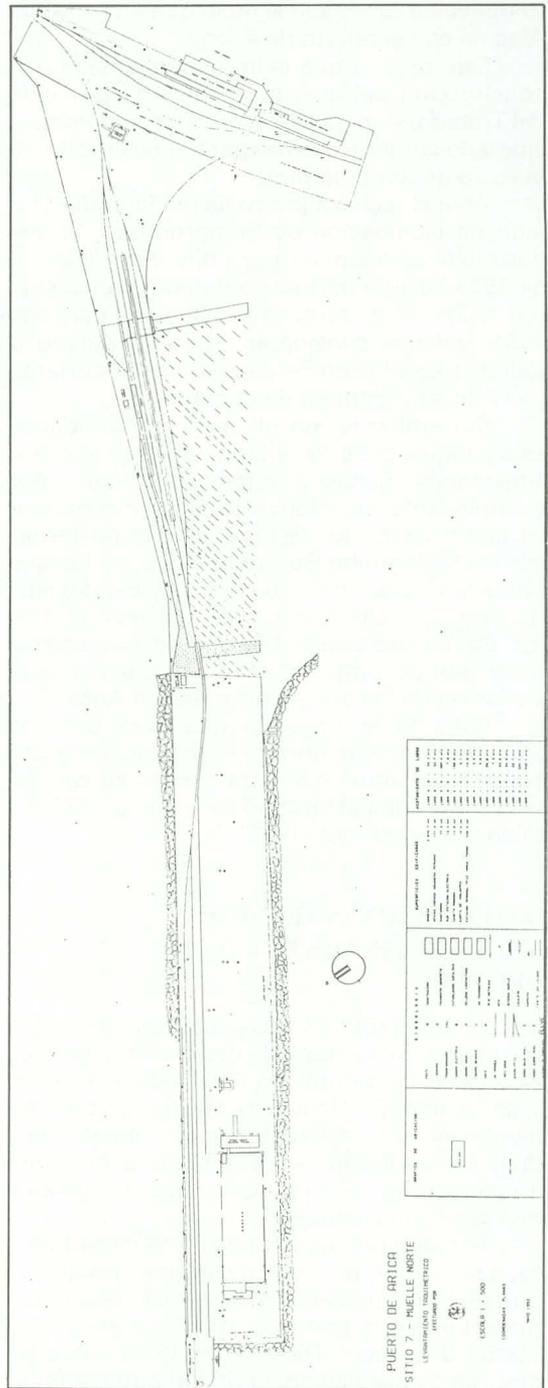
**El muelle Norte**

Chile pone a perpetuidad, a disposición del Perú, para su servicio, el muelle Norte (figura 4), el cual será registrado en el Conservador de Bienes Raíces de Arica a nombre del Estado chileno, mientras que el derecho a uso por parte del Perú corresponde sólo en el lado norte del espigón del muelle.

Perú otorgará la concesión a una empresa privada, organizada como sociedad anónima y constituida con capitales peruanos; la explotación del derecho a uso del muelle Norte comprende la superestructura y la infraestructura; la participación de capitales distintos de peruanos o chilenos requerirá la conformidad de los Gobiernos de Chile y Perú; la empresa concesionaria queda sometida a la jurisdicción y a las leyes chilenas.

La explotación del derecho a uso del muelle por la empresa concesionaria comprenderá: La prestación de servicios de muelle y estadía de las naves y sus correspondientes tarifas; la prestación del servicio de uso del muelle Norte a los cargamentos y equipos de operación de las empresas estibadoras; la fijación y cobro de tarifas por este concepto; la prestación de servicios de almacenaje en la bodega y patios del muelle Norte, incluyendo los movimientos de la carga en dichos recintos, y la fijación y cobro de las respectivas tarifas.

El documento deja también claramente establecido que las operaciones portuarias incluyen: La movilización de la carga desde y hacia las bodegas de la nave hasta el muelle Norte; que el traslado de la misma desde el muelle Norte hasta la estación de ferrocarril y otros medios de transporte y viceversa, según sea el caso, será efectuada por alguna de las empresas de estiba y desestiba que desempeñan es-



**Figura 4**

tas funciones en el puerto de Arica, a elección de los consignatarios o embarcadores de la carga, o de quien corresponda de acuerdo al

contrato de fletamento o transporte o, en su defecto, de la empresa concesionaria del muelle Norte.

La empresa concesionaria del muelle Norte es la responsable de su mantención y debe asegurar la infraestructura y la superestructura ante eventuales riesgos.

Por el muelle Norte se podrá despachar carga desde o para el Perú, desde o para Chile, o desde otros o para otros países. La carga peruana goza del derecho de libre tránsito establecido en el Tratado de 1929. La carga chilena y la de otros países se regirán por las disposiciones legales de Chile.

### La Agencia Aduanera peruana

Chile pone a disposición del Perú, a perpetuidad, los edificios para la Agencia Aduanera y para la bodega peruanas, así como los sitios de depósito que corresponden al muelle Norte. Estos edificios tienen el mismo régimen jurídico que dicho muelle. La Agencia Aduanera peruana podrá contar hasta con tres funcionarios de esa nacionalidad, los que deberán pertenecer a la Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú y que, en territorio chileno, gozarán de las mismas garantías y privilegios de que gozan los funcionarios administrativos del Consulado General del Perú en Arica.

### La estación terminal del ferrocarril a Tacna

Chile pone a disposición del Perú el edificio de la nueva estación terminal de ferrocarriles a Tacna, la que, no obstante el derecho de propiedad constituido en favor del Perú, queda sometida a las leyes chilenas. Asimismo, el Perú tendrá el derecho de libre tránsito a través de la explanada habilitada por Chile entre la nueva estación de ferrocarriles a Tacna y el espigón donde está construido el muelle Norte.

### Libre tránsito de mercaderías y armamentos

Sobre este tema es detallada la forma en que operarán las facilidades establecidas en el Tratado de 1929; por lo tanto, nos limitaremos a destacar lo siguiente: Que Perú se compromete a retirar, inmediatamente después del desembarque, las mercaderías que tengan calificación de peligrosas, es decir, todas aquellas que así son consideradas por la Organización Marítima Internacional.

Esta Convención prevalece sobre las facilidades y prerrogativas establecidas en el Acuer-

do sobre Transporte Internacional Terrestre suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, con fecha 1 de enero de 1990, el que será aplicado de manera supletoria para todo aquello que no haya sido previsto en esta Convención.

### El plano del muelle Norte y sus instalaciones anexas

El artículo primero, inciso 4, de la Convención de Lima establece que una Comisión Técnica Binacional elaborará un plano especial donde deberá aparecer claramente delimitado el muelle Norte y los terrenos en los que se encuentran construidas tanto la nueva Estación Terminal como la antigua Estación del Ferrocarril de Arica a Tacna, y el trazado de los rieles y demás instalaciones ferroviarias construidas sobre la explanada. Agrega además, y esto es muy importante tenerlo presente, que: "este plano especial formará parte integrante de la presente convención". Hacemos hincapié en este documento, pues de la lectura de la Convención de Lima se desprende que sería lo único pendiente que falta incluir en el tratado.

Efectivamente, el plano tiene que ser confeccionado con gran acuciosidad para evitar errores y no exponerse a que por falta de claridad, en el futuro, sean interpretados aspectos que no estaban ni en la letra ni en el espíritu de los firmantes de la Convención de Lima. Además, como es el único documento pendiente, se corre el riesgo de que se trate de incluir en estos planos todas las inquietudes y aprensiones existentes, tanto peruanas como chilenas, con el ánimo de superarlas.

De acuerdo a algunas declaraciones de prensa, recientemente publicadas, al parecer el Gobierno peruano estaría considerando esta acción. Por ejemplo, el diario *El Correo de Tacna*, en su edición de 22 de mayo, publica un despacho fechado en Tacna el 21 de mayo, intitulado "Convención de Lima puede ser mejorada de acuerdo a propuestas que se reciben". Luego agrega que "el asesor legal de la Comisión Negociadora del Tratado de 1929, Dr. Fernando Vidal Ramírez, dejó entrever esta tarde que los artículos de la Convención de Lima pueden ser mejorados para el Perú de acuerdo a las propuestas que hagan llegar las instituciones cívico-patrióticas, autoridades de Tacna y el Congreso Constituyente Democrático".

Se tiene conocimiento que el Alcalde de Tacna, con sus consejeros, han organizado reuniones con instituciones representativas de esa ciudad para analizar la Convención de Lima para luego poder informar al Gobierno acerca

de sus conclusiones y recomendaciones. Un ejemplo de esto lo constituye el foro que organizó la Universidad local el 7 y 8 de junio para tratar este tema.

En Chile no existe la misma reacción ni se ha iniciado un análisis más profundo sobre este tema. Es más, a diferencia del Perú, el detalle del contenido de la Convención de Lima no ha sido hecho público y, aparentemente, son muy pocos los que se han interesado.

### Características del muelle Norte

Las condiciones de operación del muelle Norte, de acuerdo a lo establecido por el Gobernador Marítimo de Arica el 28 de diciembre del año pasado, son las siguientes: Puede recibir buques de hasta 24 pies de calado, y según su banda de atraque la eslora permitida es, si lo hace por estribor, 185 metros, y si es por babor, 175 metros.

Esto limita el muelle a buques de estas características o menores. Por ejemplo, no pueden atracar ninguno de la línea Eurosal. Cabe agregar que el plano 1432/1 de la Dirección de Obras Portuarias, de diciembre de 1965, que integró la "Carpeta Frei" que el Presidente Frei entregó a su contraparte peruana, el Presidente Belaúndez, en su visita al Perú, describe el proyecto definitivo del muelle Norte e ilustra, con línea punteada hacia el interior de la poza del complejo portuario, un área de ampliación futura del puerto comercial, diferenciada del muelle Norte, la que, por lo tanto, no integra el malecón de atraque para el servicio del Perú (figura 5).

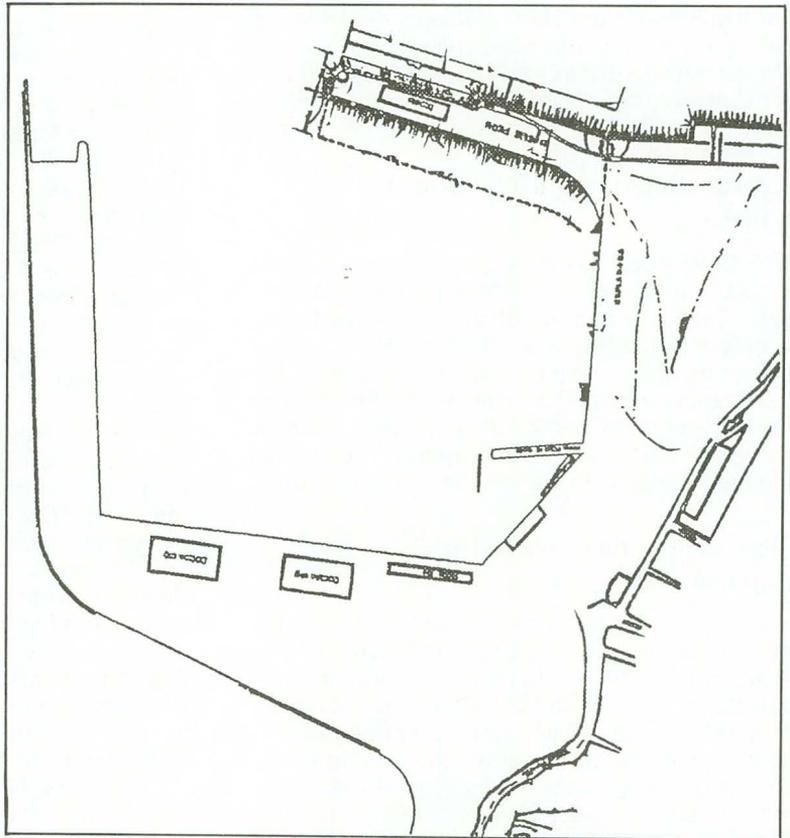
Debemos recordar que el Perú acusó recibo de dicha Carpeta, por nota diplomática 6-4/35, de 22 de octubre de 1966, en la que consta su aprobación al proyecto definitivo.

Esto permitió que en la reunión de Cancilleres celebrada en Arica, en noviembre de 1985, el plano 1432/1 sirviera para rechazar con firmeza una pretensión peruana allí esbozada, según la

cual toda ampliación futura del muelle Norte debía entenderse como parte del malecón de atraque para el servicio del Perú. A pesar de la claridad de estos argumentos chilenos, debemos señalar que corrientes peruanas están pidiendo el acceso al lado interior del muelle Norte, lo que no es aceptable.

Otro error que está comenzando a ser difundido en la prensa peruana es que Perú ha logrado un puerto en Arica. Si aceptamos que usen el término puerto en lugar del correcto, que es muelle, podría ocurrir que en los documentos cursados entre las cancillerías se comience a usar el primer término como sinónimo del segundo y que, a consecuencia de ello, aparezcan exigencias futuras para que reconozcamos que lo que está al servicio del Perú es un puerto. Esto les permitiría tener control sobre aguas nuestras y sobre parte del tráfico del puerto.

Para corroborar lo expuesto en este sentido citaré lo que declaró al diario *El Correo de Tacna*, de 22 de mayo de 1993, el asesor legal



**Figura 5.** Plano definitivo del muelle Norte, presentado en 1966 y aceptado por Perú

de la Comisión Negociadora, don Fernando Vidal: "nuestro país tendrá derecho de uso a perpetuidad exclusivo y excluyente del puerto norte de Arica".

### El puerto de Arica y el muelle Norte

La entrega al Perú del muelle Norte para su uso exclusivo, en primer término, significa que, obviamente, Emporchi no ganó un sitio para administrarlo como parte de todo el complejo portuario de Arica; sin embargo, esta situación no lo afecta pues, en la actualidad, el puerto no tiene una demanda que lo obligue a trabajar al máximo de su capacidad.

Lo segundo es que las nuevas facilidades para Perú —que no estaban establecidas en el Tratado de 1929— para que, a través del muelle Norte, pueda movilizar carga de otras naciones, podrían producir una competencia con Emporchi en cuanto al tarifado que cobren por los mismos servicios en su sitio de atraque. Sin embargo, debemos tener presente que todos los estibadores y los que en general trabajarán en la manipulación de las cargas en ese sitio serán chilenos, es decir, será mano de obra nuestra.

Una situación que se podría suscitar en el sitio Norte, digna de tenerse en cuenta, es que su uso puede ser una alternativa para el Gobierno del Perú en caso de paralización de sus terminales marítimos por asuntos de carácter laboral.

Estimo que las operaciones en el muelle Norte, dadas las características del sitio, a la larga van a tener que ser orientadas a uno o dos tipos de carga, que podrían ser, por ejemplo, minerales o graneles.

Cualquiera que sea la alternativa elegida, debemos tener presente que, en el corto o mediano plazo, la contaminación ambiental que producen estos tipos de carga podría provocar problemas, ya que en Chile se está creando conciencia de la importancia y la necesidad de mejorar la legislación vigente para protegernos de la contaminación y evitar todo aquello que pueda causar daños ecológicos en el país.

Analícemos brevemente cuál es la realidad actual de las posibles cargas para Bolivia y de minerales chilenos:

— Azufre. En la actualidad no hay embarcos de azufre boliviano ni chileno por los bajos precios del producto y por haber muy malas vías de comunicación.

— Granos. Son embarcados por Antofagasta (Agencia Pleamar) y por Arica (Agencia Naviera Portuaria de Arica). Bolivia licita sus desembarcos de trigo por medio de la agencia

aduanera Almacenes Autónomos de Bolivia. Esta agencia es como una Emporchi boliviana con puerto seco.

En cuanto a construir silos, aparentemente, Bolivia no está interesada en hacerlo. Los granos que le dona Estados Unidos son de baja calidad y como no le preocupan las pérdidas producidas al dejarlos a la intemperie, no desean invertir dinero para protegerlos. Cuando compra granos de mejor calidad se preocupa de que al llegar la carga a un puerto chileno sea transportada de inmediato a su país.

— Maderas. Bolivia exporta alrededor de 40 mil toneladas de madera por Arica, cantidad que piensa aumentar a 60 mil toneladas en el corto plazo. El mercado interesado para este producto se encuentra en la Cuenca del Pacífico. Las empresas madereras bolivianas licitan el transporte respectivo.

— Concentrado de mineral: La licitación la hace directamente COMIBOL. La última se la llevó SOMARCO. Es interesante señalar la experiencia de SOMARCO sobre el problema ambiental. Esta sociedad acumulaba los minerales en tránsito en la Estación Chinchorro y, por razones de salubridad ambiental, licitó a Emporchi terrenos al lado de la Explanada, pero para hacerlo tuvo que invertir 62 millones de pesos en redes especiales que mantuvieran los minerales separados de la ciudad e instalar un sistema de radiación.

El problema de contaminación que produce este tipo de carga preocupa a nuestras autoridades, las que están conscientes de que la situación puede ser controlada "teóricamente" en los terrenos de acopio que se le asignen en Arica, aunque es evidente que hoy no existe la misma preocupación cuando el concentrado está en tránsito.

### PRESIONES POLITICO-ESTRATEGICAS SOBRE EL AREA

En nuestro estudio del puerto de Arica no podemos dejar de mencionar las presiones económicas y político-estratégicas que se ejercen sobre su área, pues ellas ejercen influencia directa sobre el comercio marítimo.

#### Situación económica local

Arica está pasando por una situación económica muy desfavorable, cuyas múltiples causas han contribuido a agudizar su crítico estado. Entre ellas están el término del puerto libre y retiro de las diferentes armaduras que allí funcionaban, el desarrollo de Iquique y la creación de una zona franca en Tacna. Todo esto ha

dejado a Arica en una posición central muy desfavorable en relación a dos ciudades que, en lo económico, tienen grandes ventajas comparativas, sin que se vislumbre un plan de desarrollo serio que dé un fuerte impulso a la ciudad.

Ante estas realidades, parlamentarios que representan la región, buscando una solución para tan coyuntural situación, han propuesto levantar las restricciones fronterizas que prohíben comprar e invertir en el área a los ciudadanos de países vecinos. Con esto esperan, por lo menos, una mayor actividad en la venta y construcción de propiedades.

Mi percepción es que al proponer el levantamiento de dicha prohibición no fueron efectuados los estudios previos necesarios ni fue analizada la conveniencia o inconveniencia de tal medida, como por ejemplo: Los aspectos estratégicos que pueden verse afectados, los capitales que llegarían y cómo serían invertidos, y cuáles son los "factores de fuerza económicos" de Arica que convendría maximizar para motivar la inversión en el área y así asegurar el desarrollo económico que se desea lograr.

Si es derogada la prohibición para comprar propiedades en Arica a los ciudadanos de

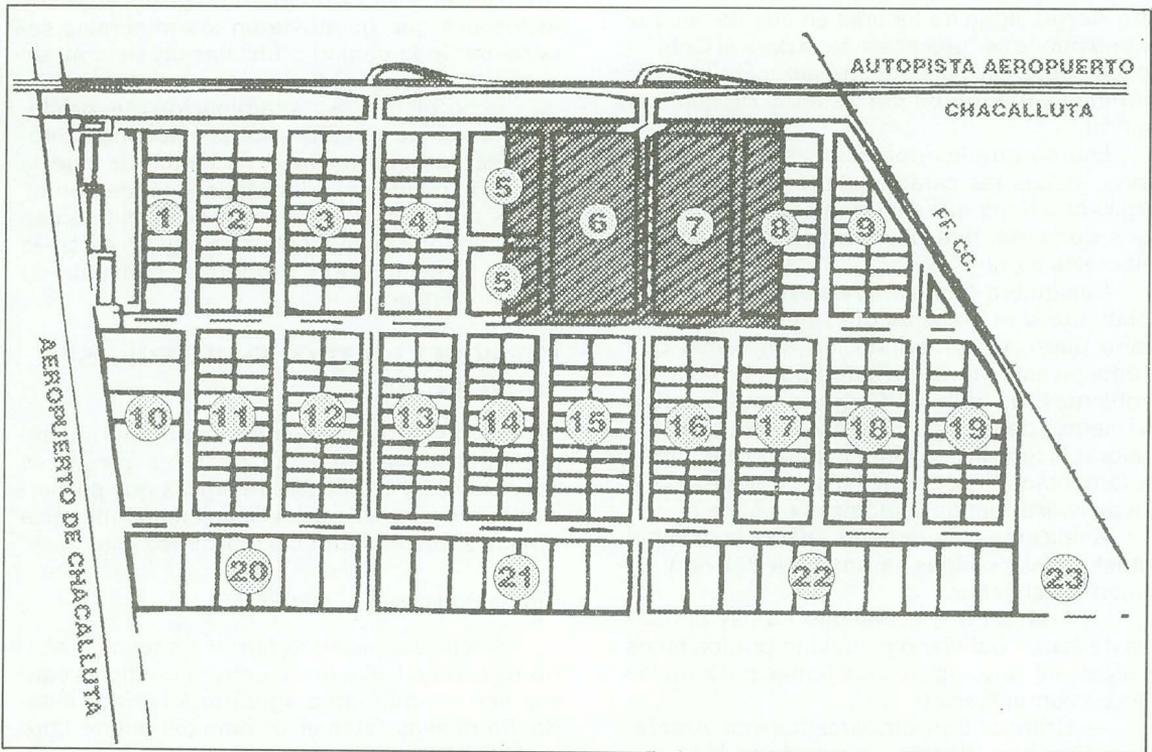
países vecinos, se verían afectados aspectos estratégicos importantes, los cuales, por la clasificación que tienen, no pueden ser tratados públicamente.

El análisis del desarrollo de Arica corresponde a Mindeplan en coordinación con la Corfo. El único proyecto que conozco es la entrega por Zofri de las primeras doce hectáreas del parque industrial Zofri-Arica, que fue levantado en las inmediaciones del aeropuerto de Chacalluta y que a la fecha no han sido ocupadas (figura 6). Para su construcción se tuvieron en cuenta las características de Arica, que tiene un puerto con capacidad para movilizar 1,5 millones de toneladas de carga, un aeropuerto y vías camineras que facilitan las comunicaciones con Perú y Bolivia.

Sin lugar a dudas, Arica merece un Plan de Desarrollo efectivo y bien evaluado. No porque la situación económica local sea apremiante deben buscarse soluciones rápidas pero inmaduras.

#### Aspiraciones marítimas de Bolivia

Toda evaluación política que se relaciona con Arica no puede prescindir de la perma-



**Figura 6.** Parque industrial Zofri-Arica. Planta Ploteo.  
En negro las doce hectáreas urbanizadas en octubre de 1992

nente aspiración boliviana de salir al mar. Últimamente, Bolivia ha asumido una actitud más pragmática en sus relaciones con Chile, en especial con respecto a sus aspiraciones marítimas. Este año, por ejemplo, nuevamente no solicitó que la OEA adoptara una resolución sobre el caso; sin embargo, en un discurso en la Asamblea General de la OEA, el 9 de junio de 1993, el Canciller boliviano dijo que la mediterraneidad es "requisito inexcusable". Expresó también que Bolivia ha reorientado su política nacional para salir al mar; que se han dado pasos concretos en el ámbito de la cooperación e integración con Chile, lo que lleva a pensar que estos logros pueden contribuir a generar un ambiente propicio para emprender algún tipo de negociaciones con nuestro país.

Para Bolivia, el acuerdo chileno-peruano recientemente firmado tiene gran importancia; así lo expresó el Canciller al decir que los criterios que han guiado esas negociaciones son una prueba elocuente de la eficacia de las nuevas ideas y de la flexibilidad de supuestos paradigmas. En sus comentarios sobre la Convención de Lima, el Canciller aprovecha para recordar la "interrelación condicionante entre lo dispuesto por el artículo primero del Protocolo Complementario del Tratado de 1929 y las posibles fórmulas destinadas a dar satisfacción a la salida al mar, cualquier solución a su mediterraneidad requerirá necesariamente el acuerdo o la concurrencia de las voluntades de Bolivia, Chile y Perú".

### **Inquietudes del Perú meridional**

Me referiré directamente a las proposiciones del General Edgardo Mercado Jarrin, conocido geopolítico peruano que al respecto dice: "El proceso histórico de la frontera demuestra que ella responde a la vitalidad de los núcleos geohistóricos que constituyen la periferia de tensión. Consecuentemente, es necesario fortalecer el núcleo Tacna-Moquegua, acrecentar su tensión vital mediante una alternativa de desarrollo que fundamentalmente considere los aspectos siguientes:

1) Definir su rol geopolítico como resultado de su ubicación en la convergencia de tres fronteras. Ubicado en la convergencia de tres fronteras en la parte del territorio peruano más cercano al corazón de Brasil y Argentina e históricamente punto de tránsito del comercio de Bolivia hacia el Pacífico, su futuro estaría relacionado con su vinculación internacional, alentando el comercio o priorizando la industria. Chile tiene evidentes ventajas competitivas frente a la alternativa de la Zona Franca; sin

embargo, un mayor énfasis en la Zona Franca Industrial convertiría a Tacna en un foco de atracción para Argentina y Brasil en su perspectiva de vincularse al Pacífico y estrechar relaciones comerciales con países del continente asiático y frenaría y haría retroceder la expansión económica chilena sobre territorio peruano. Rol de Tacna, polo de proyección hacia la Cuenca del Pacífico.

2) Frenar y hacer retroceder la expansión económica chilena sobre territorio peruano.

El Parque Industrial de Tacna.

Las instalaciones portuarias de Arica contribuirían al desarrollo.

Utilizar parte de las instalaciones de Ilo, hoy subutilizadas, a fin de no acentuar la dependencia de Arica.

El aeropuerto tiene capacidad para aviones cargueros.

Extender línea del tren Arica-Tacna hasta el Parque Industrial.

Un puerto propio en Sama.

3) Romper el aislamiento geográfico.

Tacna debe recuperar sus mercados tradicionales; para ello requiere la construcción de la carretera Tacna-La Paz, acelerando el tramo Tacna-Collpa.

Debe establecer la interconexión ferroviaria con el sistema boliviano-argentino, prolongando la actual línea férrea Ilo-Toquepala-Cuatone, que hoy alcanza prácticamente el Altiplano.

4) El problema hidroenergético.

Tacna sin agua no puede sustentar un desarrollo autosostenido.

Con la miseria de 5,92 m<sup>3</sup>/seg se sostiene alrededor de 25.788 hectáreas de cultivos".

### **LA IMPORTANCIA ACTUAL DEL PUERTO DE ARICA Y SU PROYECCION FUTURA**

#### **Arica hoy**

Las estadísticas actualizadas de los últimos diez años, preparadas por el Departamento de Operaciones de Emporchi, demuestran que el movimiento total de 966.054 toneladas en 1992 fue un récord operacional. Esta cantidad representa un aumento del 12,2 por ciento respecto a 1991.

La carga movilizada por Perú y Bolivia ha tenido un incremento constante y significativo, directamente relacionado con el mayor desarrollo de esos países. Bolivia ha movilizado 548.671 toneladas y Perú 37.099.

Asimismo, las estadísticas a abril del presente año muestran una clara disminución de la carga movilizada para Bolivia y Perú. Ello

responde a la recesión mundial con la baja de precios en minerales, celulosa, madera, harina de pescado y productos agrícolas.

### Proyección de Arica

Según estudios geopolíticos la geografía ha condicionado el desarrollo de los países andinos, motivando ejes geopolíticos que históricamente han sido norte-sur y que posteriormente se estructuraron otras diagonales. A modo de conclusión ha sido establecido que Perú y Bolivia han continuado estrechando sus lazos políticos y que tienen como oponente natural a Chile, que ha crecido en la zona de Tarapacá, punto de encuentro de las tres naciones. El puerto de Arica constituye el nudo del problema geopolítico, siendo éste la salida natural del corazón de América del Sur, función que debemos seguir desarrollando sin influencias.

A esto cabría agregar un eje este-oeste, resultante de la voluntad brasileña de salir al Pacífico y sacar sus productos del hinterland a través de Arica (figura 7).

Ahora, en relación a los ejes diagonales geopolíticos, producto de las óptimas relaciones entre países no limítrofes, deseo complementar esta visión con la materialización de vías de comunicaciones también diagonales que dan respuesta a la expresión teórica.

En primer lugar, la línea Brasil-Paraguay-Uruguay-Argentina-Chile, que desde Santos o Puerto Alegre se une a Valparaíso en un trayecto de sólo 36 horas, por carreteras de primer orden que permiten el tráfico pesado de camiones. Hace muchos años que los dos accesos oceánicos están unidos por esta excelente vía de comunicación, con un accidente geográfico importante que es la cordillera de los Andes, donde debe hacerse uso del túnel.

La segunda línea corresponde a Argentina-Bolivia-Chile-Perú o Argentina-Chile-Perú. En el mes pasado, en Iquique, los Cancilleres de Chile y Argentina presenciaron el regreso del convoy ferroviario que cubrió el Pacífico-Atlántico-Pacífico en más de 30 días. Ambos accesos unidos por vía férrea en un tiempo disonante con las necesidades modernas.

Como conclusión podemos decir que la apertura de América del Sur al Pacífico, con la participación de países del Atlántico, ya está en vigencia. Prueba de ello son los cientos de camiones que pasan diariamente (en tiempos normales) por el paso Los Libertadores y la carga que se recibe en Valparaíso para países al este de nuestras fronteras.

Las grandes esperanzas colocadas en el cinturón ferroviario Ilo-Arica-Sur industrial brasileño, como medio de agilizar el intercambio comercial de América Sur oriental con la Cuenca del Pacífico, constituyen una apreciación errónea. La distancia Santos-Valparaíso es igual a Santos-Arica, y la distancia Puerto Alegre-Valparaíso es menor a la de Puerto Alegre-Arica.



Figura 7

La recesión mundial y, en especial, el deterioro económico de Brasil han puesto freno por muchos años al desarrollo de esta enorme área amazónica y nos ha dejado, desde la década de los años 50, con el anuncio geopolítico de la importancia de Arica, pero hemos visto crecer a Iquique con su Zofri como respuesta al desarrollo industrial de la Cuenca del Pacífico.

## CONCLUSIONES

—La solución propuesta en la Convención de Lima cumple, en general, con los artículos del Tratado de 1929 que aún se encontraban pendientes para su cumplimiento. Pero es necesario resaltar que el marco general de la Convención de Lima y las cartas reversales intercambiadas responden a la tradicional sensibilidad histórica peruana en relación a que ellos consideran a Arica como un símbolo. Esta orientación nos lleva a tener presente que los problemas que en el futuro puedan suscitarse entre Chile y Perú no serán de orden técnico-portuario sino de relaciones humanas sensibilizadas desde el siglo pasado.

—El crecimiento de Arica no estará relacionado con el cinturón ferroviario Atlántico-Pacífico, sino con el desarrollo industrial de los países cercanos a Arica, como son Perú, Bolivia, el noreste argentino y el hinterland brasileño. Este crecimiento es lento y actualmente ha estado más relacionado con el intercambio comercial con la Cuenca del Pacífico. Cabe agregar que las instalaciones portuarias de Arica son adecuadas y suficientes para las demandas de hoy; por lo tanto, el muelle Norte entrará a

competir con el puerto de Arica y no incorporará por sí mayores demandas.

—Las instalaciones del muelle Norte corresponden a los planes y diseños de la década de los años 60, aceptados por Perú como suficientes para la realidad de Tacna. Con la Convención de Lima, al ampliarse los servicios que el muelle puede ofrecer (carga para Chile y otros países), las características del mismo no son las más favorables. Este no puede ser dragado más allá de las profundidades de diseño ni tampoco será factible alargarlo porque cerraría la boca de entrada al puerto. Definitivamente, no servirá para recibir buques-contenedores grandes y se estima que su mejor uso será para concentrados de minerales y granos.

—Si se producen inversiones de capitales chilenos en la pesca peruana o se establecen empresas mixtas pesqueras, el muelle Norte podría ser usado por pesqueros peruanos para reabastecimiento y además pueden aprovechar las ventajas de la infraestructura de las plantas pesqueras de Arica. Esto constituye una buena alternativa que permitiría maximizar la eficiencia del muelle Norte y aumentar la capacidad productiva de nuestras plantas.

—La nueva política internacional de Bolivia, en relación a su salida al mar, involucra a Perú, Chile y Bolivia; por lo tanto, será cuidadoso con Chile y Perú en las relaciones que lo vinculen con el uso de Arica como puerto, para lo cual dará tanta facilidad a Chile como a la Empresa administradora del muelle Norte, para solicitarles su uso para embarque y desembarque de la carga boliviana.

