

ME.PER
(14)
2000

M2121
C.O

**UNIVERSIDAD
GABRIELA MISTRAL
Carrera de Periodismo**

Índice

**Los recientes acuerdos chileno-peruanos:
Algunas reflexiones y percepciones de actores nacionales
y regionales**

Memoria para optar al Grado de Licenciado en Ciencias Sociales y de la Información.

Autores: Paula Merino E.
Cristina Sauma M.
Profesor Guía: José Morandé Lavín.

Julio de 2000.

	Indice	
Introducción		1
Capítulo I: Cien años de Intereses Contrapuestos		5
1.1 La Guerra del Pacífico		6
1.2 Una Solución Incompleta		11
1.3 1929, el Inicio de Setenta Años de Acercamientos y Disputas		13
1.4 Poder versus Intercambio		22
Capítulo II: Entre Años de Poder y Cooperación		29
2.1 Chile y Perú: Dos Intereses Enfrentados		30
2.2 Arica, la Perla Cautiva		38
2.3 El Comienzo de la Distensión		43
Capítulo III: Adiós al Pasado		50
3.1. En Busca de una Solución		55
3.2. Fujimori y Frei en Busca de un Lugar en la Historia		66
3.3. Integración Económica, un factor de Acercamiento		77

Capítulo IV: El Principio de un Fin	88
4.1 Acta de Ejecución: Dudas y Respuestas para la Primera Región	97
4.1.1 Trabajar, una competencia en la integración	97
4.1.2 ¿El fin del estancamiento?	101
4.1.3 El sitio siete ¿ Un enclave peruano que nos afecta?	105
4.1.4 El Océano del siglo XXI	110
4.1.5 Tras el Acta, nuevos problemas a considerar	113
Conclusiones	117
Bibliografía	125
Anexos	130

Introducción

Tras 120 años de conflictos y disputas limítrofes con el Perú, 1999 marca el inicio de una nueva etapa en las relaciones bilaterales entre dos Estados, históricamente antagónicos.

Una nueva etapa de cooperación e integración se está abriendo entre Chile y Perú tras la firma del Acta de Ejecución el 13 de noviembre de 1999, con la que se termina el proceso "contractualista" iniciado con el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, los cuales apuntan a una solución de las diferencias originadas tras el término de la Guerra del Pacífico, y que situaron las relaciones bilaterales de estos dos Estados por más de 100 años.

La firma de este instrumento, se enmarca dentro de un proceso integracionista y de buena voluntad de ambos países. En este sentido, el Presidente de Perú, Alberto Fujimori, señaló que "A las puertas del siglo XXI trabajamos de una manera distinta, con confianza y amistad, cimentando el desarrollo en nuestros dos países".¹

El Acta en sí, no es ni un Tratado ni un Acuerdo pleno por tanto, no requiere de trámite parlamentario para su ratificación, sólo apunta a dar cumplimiento con lo mandado por el Tratado de 1929, y que obliga a Chile a realizar, en favor del Perú, la construcción de un Malecón de Atraque, una oficina Aduanera y una estación terminal del Ferrocarril de

¹ Extracto Diario El Mercurio, 30 de noviembre de 1999, página A1

Arica a Tacna, sobre los cuales el Perú ejercerá una administración autónoma, pero que en definitiva seguirán estando bajo el ordenamiento y legislación nacional.

El tema más allá de concluir con un proceso histórico, genera cierta incertidumbre en torno a los elementos de seguridad nacional que se ven afectados, el impacto económico y social que tendrá para el país y en especial, para la Primera Región de Tarapacá, la cual por su historia y ubicación geográfica es la que más incidencia tiene en la materia.

Por lo tanto, ante la relevancia y alcances de este hito histórico, postulamos que el Acta de Ejecución firmada en noviembre de 1999, es condición necesaria para poder generar un nuevo proceso de integración económica entre los dos Estados, pero no suficiente como para zanjar las susceptibilidades y distanciamientos mutuos entre ambos países. Particularmente, la desconfianza histórica entre Chile y el Perú.

Para ello el proceso a seguir, para cumplir con los objetivos e hipótesis, consistirá en la configuración de un marco histórico que permitirá ordenar los principales hechos ocurridos a partir de la Guerra del Pacífico y que servirán como parámetros para analizar las relaciones chileno peruanas en base a estos antecedentes.

La segunda parte, se abocará a un análisis sistemático de las relaciones bilaterales entre ambos países, desde 1930 a 1990, para lo cual se recurrirá a ciertas premisas de la visión realista de la cual se deriva el rol preeminente del Estado y sus líderes en el área internacional y la tendencia conflictiva de las relaciones entre Chile y el Perú. Esta perspectiva se confrontará con el paradigma integracionista, en cuyos principales

postulados se afirma la existencia de una serie de actores, que van desde el Estado hasta el individuo, y quienes como agentes capaces de construir vínculos económicos, políticos y culturales, contribuyen a asegurar un ambiente de confianza mutua y cooperación.

Hemos considerado, en la tercera parte, los elementos que entregan los factores históricos e internacionales relacionados con la materia a través de los cuales se elaborará un análisis de los hechos y acciones ocurridos durante la década de los noventa.

Por último, como una forma de auscultar las percepciones y experiencias de actores nacionales más directamente relacionados con el Perú, particularmente, por razones geográficas y vecinales se examinarán las distintas impresiones de los sectores más activos de la Primera Región de Chile sobre la base de los supuestos y apreciaciones que nos entregan algunas proyecciones a futuro de las relaciones bilaterales. En este contexto, se establecerán las consecuencias de dichas acciones.

El siguiente trabajo se realizará a través de un reportaje en profundidad, siempre a partir de la perspectiva chilena, en la cual se utilizarán fuentes bibliográficas tradicionales históricas como por ejemplo, el libro "Relaciones Bilaterales Chileno Peruanas Contemporáneas: Un Enfoque Realista" de Juan Carlos Salgado y Oscar Izurieta y, entrevistas a expertos como el ex Embajador de nuestro país en Perú, Carlos Martínez Sotomayor; la Directora de Fronteras y Límites de la Cancillería Chilena, María Teresa Infante, entre otros.

Además, se contará con la colaboración y opinión de algunos de los actores involucrados en las ciudades de Arica e Iquique. Todos a quienes se les aplicó un cuestionario tipo para evaluar las diversas percepciones y establecer las consecuencias que para ellos trae la finalización de los puntos pendientes del Tratado de 1929.

La selección de un tema de esta naturaleza es importante, porque muestra cómo dos países que enfrentaron conflictos durante tanto tiempo, más de cien años, pudieron llegar a una solución de cooperación y mayor integración bilateral. Por lo tanto, puede servir como modelo para que otras naciones, dentro de la región, enfrenten acciones y compromisos similares que favorezcan a la paz y la estabilidad del continente.

Capítulo I:**Cien años de Intereses Contrapuestos.**

En un lugar de la Historia

Tu nombre ignorado espera

La Bayoneta dormida

Quedó en la Pampa Desierta.

(Monumento al Soldado Desconocido, Morro de Arica)



La historia que liga a Chile y Perú, desde la Guerra del Pacífico de 1879, ha estado llena de altibajos que durante cien años impidieron la concreción de un proyecto común aprovechando las características geográficas, históricas, religiosas y de idioma que unen a ambas naciones.

Al hacerse independientes los pueblos de América Latina del dominio español, los países optaron por mantener los límites del "**Uti possidetis**" en que se respeta la posesión del territorio en el momento de producirse la emancipación. En esos momentos, era más urgente consolidar los procesos de organización política y económica de las naciones. Esta relación de convivencia, no presentó inconvenientes sino hasta que se descubrió el gran valor económico de los territorios del norte, colindantes de Bolivia y Perú.

1.1 La Guerra del Pacífico

Nuestro país muy tempranamente evidenció su presencia en los territorios del norte. Ya en 1843, el Congreso chileno dictó la llamada "**Ley de los Guanos**", en la que se declaraba como propiedad nacional todas las Guaneras ubicadas al sur de la Bahía de Mejillones. Este hecho llevó a que Bolivia solicitara la revocación de dicha ley, argumentando ser dueño de los territorios hasta el paralelo 26° de latitud sur según lo establecía el Uti Possidetti.

El conflicto se fue agravando hasta que, en 1863, el Congreso boliviano autorizó al Ejecutivo a declarar la guerra a Chile, la cual no se materializó.

Tres años más tarde, en 1866, Chile y la nación vecina restablecieron relaciones y firmaron un tratado que fijó la línea divisoria en el paralelo 24° de latitud sur y, se estableció que las utilidades obtenidas por la explotación del guano y otros minerales entre los paralelos 23° y 24°, se repartirían por igual entre ambos países.

Al poco tiempo, este pacto no se pudo aplicar por la aparición del salitre en la zona. Cuando se inició su explotación, comenzó una larga discusión para dilucidar si Chile tenía o no derecho sobre ese mineral.

En 1871, tras el derrocamiento del gobierno boliviano, la Asamblea Legislativa dictó una ley en la que se declaraban nulos todos los actos gubernativos del Presidente Melgarejo. Esto, cuestionó la validez del tratado de 1866 y las conversaciones entre los dos países, para solucionar las diferencias, continuaron sin mayores resultados.

Bolivia, ante estas circunstancias, buscó un compañero en la región que pudiese ser capaz de apoyarlo en cualquier eventualidad. En este contexto, Perú apareció como un gran aliado al igual que Argentina. Sin embargo, este último estado, no quiso involucrarse y en 1873, Perú y Bolivia firmaron un **Pacto Secreto de Ayuda Mutua**.

Chile por su parte, buscó solucionar la controversia generada por la demarcación de los límites y nuevamente firmó un tratado en 1874, donde se fijó la línea divisoria en el paralelo 24° y además, nuestro país renunció a todos sus derechos al norte de dicho hito límite.

Por su parte, Bolivia se comprometió a no exigir el pago de contribuciones a personas, industrias y capitales chilenos que trabajaban en la zona cedida por Chile.

Todo marchó perfectamente hasta que en 1878, el nuevo mandatario boliviano Hilarión Daza, viendo agotados sus recursos económicos no respetó el tratado y dictó una ley que gravó con 10 centavos el quintal de salitre explotado por la compañía de Salitre y el ferrocarril de Antofagasta.

De inmediato, Chile hizo sentir su disgusto lo que generó largas conversaciones y discusiones que no lograron establecer la paz. Bolivia se negó a derogar la ley y Chile junto con las empresas salitreras optaron por no pagar el nuevo impuesto. El 7 de febrero de 1879 el gobierno del General Hilarión Daza decretó el remate público de los bienes de dichas compañías. Ante la esto, el gobierno chileno decidió ocupar militarmente Antofagasta.

Las disputas entre ambos países eran insostenibles y, el 1 de marzo de 1879, Bolivia declara la guerra.

En este escenario, cabe destacar que Perú, con anterioridad a 1879 no había tenido problemas limítrofes con nuestro país. Sin embargo, por el tratado secreto firmado con Bolivia, debió entrar a la guerra contra Chile, quien el 5 de abril del mismo año, se la declaró a ambas naciones.

Las primeras operaciones se desarrollaron en el mar, en ellas la marina peruana demostró su superioridad, sin embargo, los buques chilenos tenían mayor poder de fuego y blindaje. El 17 de mayo de 1879 la escuadra chilena zarpó rumbo al Callao con la orden de

bombardearlo si era posible. Además, las naves Esmeralda y Covadonga, tenían como misión el bloqueo de la ciudad de Iquique, principal centro exportador del salitre. El 21 de mayo, se llevó a cabo el Combate Naval de Iquique en donde la corbeta Esmeralda fue hundida por el monitor peruano Huáscar, en ese lugar el capitán Prat entregó su vida al abordar la cubierta del Huascar, infundiendo valor entre el pueblo chileno.

Seis meses después, el 8 de octubre de 1879, el Huáscar fue capturado en Angamos, obteniendo el dominio absoluto del Pacífico Sur.

Desde ese momento, los enfrentamientos se desarrollaron en tierra. El ejército chileno era bastante reducido pero con el transcurso de las batallas, fue aumentando su material y reclutas. Con esto y la confianza en que el enemigo sería derrotado, las tropas chilenas desembarcaron en Pisagua, venciendo a las fuerzas peruanas y bolivianas. En 1880, el ejército de Chile logró el dominio de los territorios de Tacna y Arica. Después de esta ocupación chilena, Bolivia se retira de la guerra junto a sus hombres. Perú en cambio, continúa con los enfrentamientos y ahora las disputas se tornan entre ambos países.

Con el transcurso del tiempo y los resultados de las batallas, el dictador peruano, Nicolás de Piérola, organizó la resistencia cercando la capital del vecino país. Sin embargo, con las derrotas de Chorrillos y Miraflores, se abrieron las puertas de Lima, en la cual las tropas chilenas hicieron ingreso en enero de 1881.

El ejército de nuestro país debía permanecer en ese territorio hasta octubre de 1883. Durante esos dos años y medio Perú puso una gran resistencia lo que llevó a que se

produjesen muchos conflictos internos. Cabe recordar que Piérola, tras la toma de Lima, se retira de la capital y el gobierno peruano queda sin una cabeza visible que determine las acciones a seguir. La falta de conducción, progresivamente, fue convenciendo a los ciudadanos limeños que no era posible vencer al ejército chileno de ocupación por su gran organización y, además, por el gran desarrollo económico, social y administrativo que había logrado Chile gracias a la estabilidad política que había alcanzado desde su independencia. El fin de la guerra llegó.



1.2 Una Solución Incompleta

Tras el término del conflicto y la posterior firma, en 1883, del Tratado de Ancón se dio inicio al restablecimiento de las relaciones de paz y amistad entre Chile y Perú. Dentro de este marco se establecía, principalmente, que el gobierno peruano entregaba a perpetuidad el territorio de Tarapacá a su vecino Chile. Sin embargo, quedaba un punto pendiente: las ciudades de Arica y Tacna. Durante los 10 años siguientes, según lo establecido en el artículo 3 de dicho tratado, ambos territorios quedaban en posesión de Chile hasta el 27 de febrero de 1894, fecha en la que se debía realizar un plebiscito. Sin embargo, este nunca se llevó a cabo debido a que no se dieron las condiciones necesarias para que se efectuara.

Cabe destacar que en 1898, el Vicepresidente peruano Guillermo Billinghurst viajó a Chile para suscribir el protocolo del 6 de abril del mismo año. Este instrumento buscaba la forma para que se realizara el acto plebiscitario. Las autoridades de ambos países acordaron que los requisitos que se exigirían a los votantes y la forma del voto serían sometidas al arbitraje de la reina de España, ya que Chile buscaba el sufragio secreto y Perú el público.

Este protocolo fue aprobado en el Congreso peruano y en el Senado chileno. Sin embargo, la Cámara de Diputados de Chile, en primera instancia, lo aplazó y posteriormente, lo rechazó de manera definitiva.

Ya entrado el siglo XX, los problemas continuaban. En 1907 se llevó a cabo la negociación Seoane - Puga Borne. El segundo era el canciller chileno que exigió, para que se efectuara el plebiscito, la presidencia del mismo y que todas las personas, incluso los extranjeros, pudiesen votar en el acto. Ante esto, Seoane se negó, estableciendo que la presidencia debía ser neutral y que el sufragio, sólo lo emitieran los regnícolas.

En la década de 1920, bajo la administración del presidente Arturo Alessandri Palma, Chile tomó la iniciativa para dar cumplimiento a los puntos pendientes del Tratado de 1883, de invitar a Perú a una ronda de negociaciones. Las conclusiones establecían que ambos países tenían distintas visiones del problema, sin embargo, coincidían en la necesidad de un arbitraje para solucionar, pacíficamente, las diferencias derivadas del tratado.

Por su parte, Estados Unidos actor que se mantuvo al tanto de las negociaciones entre Chile y Perú y del espíritu de conciliación que existía, invitó a Delegados Plenipotenciarios de ambos países a una ronda de conversaciones para dar una solución definitiva al conflicto limítrofe.

El 15 de mayo de 1922 se inició la Conferencia de Washington para resolver los problemas de Tacna y Arica, la cual concluyó el 20 de julio del mismo año, suscribiéndose un Protocolo de Arbitraje, un Acta Complementaria y un Acta Final, mediante las cuales se establecía que las dificultades emanadas del tratado de 1883 y que aún no tenían solución, serían sometidas al arbitraje del Presidente de los Estados Unidos quien determinaría los

plazos y procedimientos para llevarlo a cabo, en caso de que se dieran las condiciones. Si éstas no eran procedentes, se mantendría la situación de ambas ciudades y se buscarían otros mecanismos.

Sin embargo en 1926 todo volvió a cero, ya que los representantes del presidente de Estados Unidos, constantemente, señalaban que no existían las garantías mínimas para la ejecución del plebiscito.

1.3 1929, el Inicio de Setenta Años de Acercamientos y Disputas

Una vez que se abandonó definitivamente la posibilidad de una solución mediante plebiscito, los gobiernos tanto de Chile como Perú iniciaron una serie de negociaciones directas.

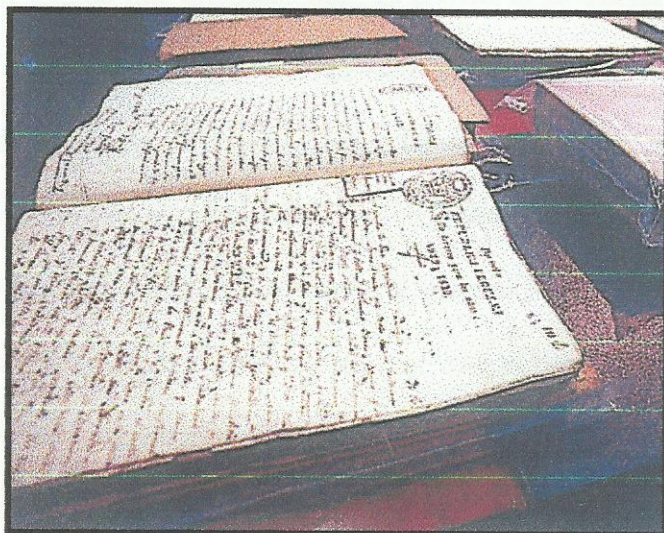
Por tal motivo, el Gobierno de Carlos Ibañez del Campo, nombró como Embajador Plenipotenciario en el Perú, a Emiliano Figueroa Larraín quien fue el principal negociador con el país vecino. A su vez, Perú nombró a Pedro José Rada y Gamio, Ministro de Relaciones Exteriores de Perú, como el encargado de esta nueva misión. Las conversaciones terminaron con la firma de un Tratado, el 3 de junio de 1929 en Lima, cuyas ratificaciones fueron canjeadas en Santiago, el 28 de Julio del mismo año.

En este Tratado se establece que:

Los Gobiernos de las Repúblicas de Chile y el Perú, deseosos de remover toda dificultad entre ambos países y de asegurar así su amistad y buena inteligencia, han

resuelto celebrar un Tratado conforme a las bases que el Presidente de Estados Unidos de América, en ejercicio de buenos oficios, solicitados por las Partes, y guiándose por los arreglos directos concertados entre ellas, han propuesto como bases finales para resolver el problema de Tacna y Arica, y al efecto han nombrado sus Plenipotenciarios, a saber: Su Excelencia el Presidente de la República de Chile, al Excelentísimo señor don Emiliano Figueroa Larraín, su Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Perú, y su Excelencia el Presidente del Perú, al Excelentísimo señor Doctor don Pedro José Rada y Gamio, su Ministro de Relaciones Exteriores.²

A través de este instrumento se dispuso la incorporación definitiva de Tacna para el Perú, y de Arica para Chile. Asimismo, el gobierno chileno se comprometió en conceder, al servicio de la nación peruana, un malecón de atraque y diversas dependencias en la ciudad



²Extracto Tratado de 1929. Ver Anexo, página 131.

de Arica. Además, se fijó la línea fronteriza que comienza a 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta para seguir paralela al ferrocarril de Arica a La Paz.

Los Gobiernos de Chile y del Perú suscribieron un **Protocolo Complementario** del Tratado que se firmó la misma fecha. A través de éste, ambos países establecieron no ceder los territorios divididos, Tacna y Arica, a una tercera nación ni construir vías férreas en ellos sino es de común acuerdo. *"Los Gobiernos de Chile y del Perú no podrán, sin previo acuerdo entre ellos, ceder a una tercera potencia la totalidad o parte de los territorios que, en conformidad al Tratado de esta misma fecha, quedan bajo sus respectivas soberanías, ni podrán, sin ese requisito, construir, a través de ellos, nuevas líneas férreas internacionales"*³.

El primer impacto que se aprecia al concluir las negociaciones de 1929 dice relación con el artículo segundo del tratado que establece que *"El territorio de Tacna y Arica será dividido en dos partes, Tacna para el Perú y Arica para Chile. La línea divisoria entre dichas dos partes, y en consecuencia, la frontera entre los territorios de Chile y el Perú, partirá de un punto de la costa que se denominará "Concordia", distante diez kilómetros al norte del puente del río Lluta, para seguir hacia el oriente paralela a la vía de la Sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz y distante diez kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para utilizar, en demarcación, los accidentes geográficos cercanos que permitirán dejar en territorio chileno las azufreras del Tacora y sus dependencias,*

³Extracto Protocolo Complementario 1929. Ver anexo, página 135.

pasando luego por el centro de la Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en Chile y la otra en el Perú. Chile cede a perpetuidad a favor del Perú, todos sus derechos sobre los canales del Uchusuma y del Mauri, llamado también Azucarero, sin perjuicio de la soberanía que le corresponderá ejercer sobre la parte de dichos acueductos que quedan en territorio chileno después de trazada la línea divisoria a que se refiere el presente artículo. Respecto de ambos canales, Chile constituye en la parte que atraviesan su territorio, el más amplio derecho de servidumbre a perpetuidad a favor del Perú. Tal servidumbre comprende el derecho de ampliar los canales actuales, modificar el curso de ellos y recoger todas las aguas captables en su trayecto por territorio chileno, salvo las aguas que actualmente caen al río Lluta y las que sirven a las azufreras de Tacora”⁴.

La consecuencia social es la primera que se aprecia en ambas ciudades, incluso queda demostrada en la obra del escritor peruano Mario Vargas Llosa, "La Señorita de Tacna" que relata la historia de una mujer que se enamora de un soldado de ocupación chileno, pero el trasfondo es el amargo recuerdo de la dominación de Chile en esa ciudad.

Los años que siguieron a la firma del Tratado de 1929 hasta la década de los 80, están caracterizados por las voluntades e intentos de ambos países de fomentar las relaciones bilaterales y superar las tradicionales tensiones y desconfianzas mutuas, siempre en el marco de la cooperación, amistad y paz. Muestra de esto es que durante las cinco

⁴ Artículo Segundo del Tratado de 1929.

décadas posteriores se fueron desarrollando una serie de convenios que permiten observar la intención de entablar una política de advenimiento e integración entre Chile y Perú.

Algunos de los acuerdos más importantes que permiten visualizar lo antes mencionado son:

Acta de entrega de Tacna al Perú⁵, suscrita en Tacna el 28 de agosto de 1929. El gobierno chileno hace entrega a su par peruano de la ciudad de Tacna junto con todos los territorios que se encuentran al norte de la frontera, establecido en el artículo segundo del Tratado de 1929 y, de acuerdo a lo que se fija en el artículo sexto del mismo instrumento que señala que dichos territorios quedarán bajo la soberanía peruana.

Acta que fija la línea fronteriza entre Chile y Perú⁶, firmada en Lima el 5 de agosto de 1930 cuyo objetivo fue dar cumplimiento a lo establecido en la segunda parte del artículo cuarto del Tratado de 1929. En ésta, se detalla la ubicación y características de los 30 hitos que delimitan la frontera entre ambos países y que parten desde el Océano Pacífico.

Convenio para el tránsito de pasajeros entre Tacna y Arica⁷ suscrito en Lima el 13 de diciembre de 1930 que facilita el desplazamiento de personas entre ambas ciudades.

⁵ Ministerio RREE de Chile.(1976). *Tratados, Convenciones y Arreglos Internacionales de Chile 1810-1976*. Tomo 1, pp. 136

⁶ Ibid. Pp. 139

⁷ Ibid. Pp. 145

Para esto, se fijó un salvoconducto, cuya duración era de un año y que contenía el nombre, la nacionalidad, profesión y domicilio de quienes lo solicitaran.

Acuerdo para el tránsito por el puerto de Arica de mercancías y equipajes entre Arica y Tacna y viceversa⁸, firmado el 31 de diciembre de 1930. Su importancia radica en la relación que tiene el artículo segundo de este convenio con el quinto del Tratado de 1929. Cabe mencionar que los plenipotenciarios de ambos países establecieron que, mientras se terminan las obras indicadas en el artículo quinto del Tratado de 1929, las operaciones de embarque y desembarque de bultos en tránsito que llegarán de Perú o que tuvieran como destino Tacna, se llevarían a cabo a través del muelle del ferrocarril de Arica a La Paz, siempre que se dieran ciertas condiciones como la seguridad y comodidad. Al mismo tiempo, en el artículo segundo de este acuerdo, se señala que se tendrá como zona de libre tránsito, la comprendida entre el costado norte del ferrocarril de Arica a La Paz hasta una bodega cercana a la estación de este ferrocarril, incluyendo esta última y los patios que se ubicaban dentro del mismo recinto.

Acta sobre el monumento en el Morro de Arica⁹, suscrita el 21 de noviembre de 1933, buscó dar cumplimiento a lo estipulado en el artículo undécimo del Tratado de 1929 y al tercero del Protocolo Complementario. El símbolo escogido es la figura de Cristo en

⁸ Ibid. Pp.147

⁹ Ibid. Pp.161

cuyo pedestal se visualizarían los escudos de ambos países, como símbolo de la amistad entre las dos naciones. La inauguración de este monumento debió llevarse a cabo el 2 de mayo de 1934. Por una serie de factores la entrega de éste se pospuso y en 1953 el gobierno chileno entregó al del Perú una maqueta para que diera su consentimiento en la construcción.

A partir de 1951, el gobierno chileno y su par peruano entablaron una serie de negociaciones técnicas cuyo objetivo era iniciar la ejecución de las cláusulas pendientes al servicio del Perú que se establecían en el artículo 5 del Tratado de 1929 el cual señalaba que *"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"*¹⁰.

Dos años más tarde, ambos países decidieron iniciar variados estudios para construir las obras estipuladas en dicho compromiso. Entre 1965 y 1986, el gobierno peruano aprobó la ubicación y construcción del Malecón de Atraque, la oficina de Aduanas y la estación Terminal para el ferrocarril de Arica a Tacna.

Al mismo tiempo, Chile con la intención de proteger su riqueza marina y la seguridad nacional, en 1947, declaró su derecho sobre las doscientas millas marinas

¹⁰ Artículo Quinto del Tratado de 1929.

jurisdiccionales. El 8 de agosto de 1952, junto a los gobiernos de Ecuador y Perú firman la *"Declaración de Santiago"*¹¹ sobre Zona Marítima en donde *" Los gobiernos de Chile, Ecuador y Perú, proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de doscientas millas marinas desde las referidas costas"*. A estas se añaden los terrenos como suelo y subsuelo que corresponde.

Con la intención de ampliar las áreas de cooperación, el 5 de mayo de 1978 suscribieron un **Convenio de Intercambio Cultural**¹². Ambos gobiernos se comprometen a una mutua colaboración en el campo de la cultura, educación, ciencia y tecnología.

En conmemoración del trigésimo aniversario de la Declaración de Santiago, en agosto de 1982, visitó Chile el Viceministro de Relaciones Exteriores del Perú, Jorge Guillermo Llosa Pautrat, quien se reunió con su par chileno para darle mayor desarrollo a los vínculos bilaterales. En la ocasión, ambos concordaron en la necesidad de reiniciar las obras para el servicio del Perú en Arica y, al mismo tiempo, actualizar el convenio sobre Comercio de 1941 y entablar una nueva política para la frontera entre Tacna y Arica. Ya en la mitad de la década de 1980, específicamente en noviembre de 1985, se reúnen en Arica

¹¹ *Historia de Chile Siglo XX*. Santiago: Lo Castillo, 1986.

¹² Memoria del Ministerio Relaciones Exteriores de Chile, 1978. Pp191-196.

los ministros de Relaciones Exteriores de ambos países, para examinar el desarrollo de las obras pendientes en el artículo 5 del Tratado de 1929 y el artículo 11 del Protocolo Complementario del mismo año. Lo más significativo de dichas conversaciones fue la voluntad, por parte de ambos, de iniciar un proceso de reducción en el gasto armamentista de las dos naciones, basándose en la estrecha amistad y cooperación que las unía. Para ello, anunciaron una reunión de altos jefes de las Fuerzas Armadas chilenas y peruanas que se materializó más adelante.

El 29 de noviembre de 1985, los cancilleres firmaron el “Acta de Lima”, documento que estipulaba que las obras construidas por Chile a Perú, debían ser administradas por un funcionario peruano, quien trabajaría con las autoridades chilenas y que estas últimas, ejercerían jurisdicción en el puerto. Esta Acta, nunca se implementó debido a la oposición de diversos sectores políticos de los dos pueblos.

En mayo de 1986, sin embargo, los cancilleres nuevamente se reúnen para continuar con las conversaciones y, al concluir, hacen un positivo balance sobre la construcción del malecón, la oficina de aduana y la estación terminal del ferrocarril a Tacna y el marco jurídico que las regularía.



A fines de la década de los ochenta y en los inicios de los noventa, existe un mayor acercamiento de las partes expresado por los intereses de ambos pueblos de iniciar un nuevo siglo dejando a un lado las rencillas pasadas.

En 1989 y bajo este contexto, se diseñó, al nivel de Viceministros de Relaciones Exteriores, un mecanismo de consultas diplomáticas que tiene por objeto mejorar el diálogo entre las cancillerías de Chile y Perú. Todo esto, enmarcado en el proceso de integración que los mandatarios de América Latina profesaban y, con el que se buscaba establecer un área de cooperación y progreso conjunto para salir del subdesarrollo.

Con el transcurso de los años, estos acuerdos sufrieron ciertas modificaciones en aquellos aspectos necesarios para mejorar las relaciones bilaterales. Sin embargo, las bases que guiaban este tipo de instrumentos se mantuvieron intactas.

1.4 Poder versus Intercambio

Desde que se vislumbró la posibilidad de un conflicto bélico entre Chile y el bloque formado por Perú y Bolivia, se tenía conciencia que ninguno de los tres países estaba en condiciones de afrontar una guerra por la grave situación económica, resultado de la crisis que habían enfrentado en años anteriores.

Sin embargo, la Guerra del Pacífico significó para Chile la incorporación de un territorio rico en minerales como el salitre y el cobre. Además, tuvo importantes consecuencias económicas y financieras, que ayudaron al país a salir de la crisis que había

enfrentado desde 1873, ya que incentivó las actividades manufactureras, agrícolas y comerciales para equipar al gran contingente militar.

Por otra parte, el aumento de las exportaciones de salitre permitió incrementar, de manera importante, las entradas fiscales. Es decir, la economía chilena entró, entre 1879 y 1930, en un período de gran expansión.

La explotación de salitre en el Norte Grande fue de gran importancia, ya que significó un aumento de la actividad productiva de esa región, a pesar de haber relegado a un segundo plano las exportaciones de productos como la harina, trigo, oro, cobre y plata. Asimismo, permitió la creación de una amplia infraestructura urbana y de transporte y, la generación de importantes volúmenes de ingresos públicos y privados, nacionales y extranjeros.

Por otro lado, es necesario destacar que la explotación de este mineral reunió a una gran masa trabajadora que se repartía entre las distintas oficinas - forma como se denominaban a los diferentes centros de extracción. Esos operarios, ex soldados o campesinos de la zona centro - sur, son los que dan nacimiento a un nuevo elemento social conocido como clase obrera.

Este período de crecimiento económico alcanza su apogeo durante la década de 1920 y finaliza con la Gran Depresión Mundial.

Cabe recordar que, en 1929 se desarrolló una gran crisis económica internacional que afectó directamente a Chile, ya que se produjo una desvalorización de los productos nacionales y una disminución de sus exportaciones.

Desde la firma del Tratado de 1929, Chile y Perú desde el punto de vista económico y comercial, se han esforzado por iniciar un flujo de negociaciones. Es así, como en el año 1934 ambas naciones suscriben un **Tratado de Comercio**¹³ cuyo objetivo era facilitar el intercambio de productos, principalmente el azúcar peruana y el trigo chileno, a través de ciertos privilegios aduaneros.

Este acuerdo establecía, en su artículo 24, que su vigencia sería de 3 años. Por tal motivo, se acordó en 1938 el "**Modus Vivendi**" que tenía finalidad regir las relaciones comerciales para que existiera un equilibrio comercial entre ambos países.

En los años posteriores, se siguieron firmando una serie de acuerdos que buscaban fomentar el intercambio económico y comercial entre ambos países, siempre bajo el alero de los agentes del Estado y, en donde los privados tenían un rol secundario.

Durante la segunda mitad de la década de los 60, la integración andina comienza a tomar forma. Chile se había convertido en el principal impulsor del **Acuerdo de Cartagena** que tenía como primer objetivo *"la promoción del desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros mediante la integración económica y el establecimiento de*

¹³ Ministerio RREE de Chile.(1976). *Tratados, Convenciones y Arreglos Internacionales de Chile 1810-1976*. Tomo 1, pp. 162

*condiciones favorables para la transformación de la Asociación Latinoamérica de Libre Comercio (ALALC) en un mercado común*¹⁴.

Este, fue suscrito el 26 de mayo de 1969 por Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, sumándose en 1973 Venezuela.

En 1973 asumió el gobierno el General Augusto Pinochet con lo que se va a producir un replantamiento del sistema económico chileno. Esto llevó al retiro de Chile del Pacto Andino, ya que la economía social de mercado que comenzó a regir no se adecuaba a los términos del Acuerdo de Cartagena ni de los países que los suscribieron.

En septiembre de 1976 es posible apreciar el surgimiento de la **Comisión Mixta Permanente Chileno - Peruana de Cooperación (COMICOOP)** que tenía como funciones:

- *"Promover la ejecución de los instrumentos bilaterales vigentes.*
- *Evaluar el intercambio comercial.*
- *Recomendar medidas para el incremento.*
- *Y formular programas de cooperación económica, financiera, científico tecnológica y cultural*".¹⁵

Durante este período, Chile buscó mejorar la calidad de vida de la región de Tarapacá en términos económicos y de seguridad. Con la creación y fortalecimiento de una

¹⁴ Salgado, Je Izurieta, O (1992) *Las relaciones bilaterales chileno-peruanas contemporáneas: Un enfoque realista*. Santiago: Biblioteca Militar

¹⁵ Diario El Sol. (2000). *Los largos setenta años. Perú-Chile 1999, Acta de Ejecución: Fin a las Hipotecas del Pasado*. Lima: La Gaceta. Pp.107.

zona franca en Arica e Iquique, se trató de favorecer a esa zona e incluirla en el mercado interno de Chile. Pero, siempre su primer objetivo fue hacer prevalecer la soberanía nacional, ya que existía el espíritu revanchista lleno de odiosidades por parte del pueblo peruano.

Más allá de lo antes mencionado, la región de Tarapacá por su lejanía con el centro económico y comercial de Chile se caracterizó, en estos años, por tener como principales consumidores a peruanos y bolivianos, lo que ha generado un aumento en las exportaciones chilenas hacia dichos países, y que se ha visto reflejado en el ámbito nacional a través de un aumento en la balanza comercial.

Balanza Comercial Chilena (millones de dólares)

Fuente: Indicadores de Comercio Exterior, Banco Central de Chile

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Con Bolivia							
Exportaciones (fob)	30.5	44.5	43.6	49.2	73.3	112.5	151.4
Importaciones (cif)	5.0	8.4	11.9	18.6	21.5	19.5	16.7
Saldo	25.5	36.1	31.7	30.6	51.8	93.0	134.7
Con Perú							
Exportaciones (fob)	65.9	85.8	63.0	54.9	74.2	146.0	172.6
Importaciones (cif)	56.3	27.9	33.0	63.2	50.3	63.6	67.8
Saldo	9.6	57.9	30.0	-8.3	23.9	82.4	104.8

El gran desarrollo industrial de la región ha logrado un crecimiento económico, de la zona, ya que ha contribuido en el Producto Geográfico Bruto de la Provincia.

Sin embargo, dentro de lo que es la teoría realista se percibe que el intercambio comercial y de cooperación entre ambos países no alcanzó un mejor nivel, debido a las condiciones políticas internas de cada nación. Las relaciones bilaterales se basaban, principalmente, en la estrategia que cada nación tenía respecto a su vecino y en los procesos mundiales en general.

Con el ingreso a la política de globalización y regionalismo abierto en América Latina las expectativas durante los años noventa son mucho mejores pues hay una disminución de las rivalidades históricas que durante años marcaron la pauta. Las teorías de conflicto que durante varias décadas rigieron las relaciones se están modificando y dando paso a instancias de cooperación enmarcadas en un aumento de los flujos de inversiones chilenas hacia el vecino país y viceversa, que van generando un nuevo entorno más positivo, dejando de lado todas las aspiraciones geográficas y políticas anteriores.

Este es un fenómeno que se da gradualmente, pero que no está exento de contradicciones, sobretodo, en el ámbito cultural y civil que aún concibe términos de rivalidad y desconfianza.

Pese a esto, la integración económica y comercial bilateral y, en especial, a escala regional están tomando un mayor protagonismo avalados por la cooperación política de los gobiernos.

En este escenario, la región de Tarapacá, zona limítrofe norte de nuestro país, muestra una peculiar e interesante preocupación por no quedar exenta de este nuevo proceso y se está abriendo, cada vez más, a un mercado más internacional en donde se encuentra el sur del Perú.

"Desde Arequipa hacia el sur, son mercados bastantes relevantes, sobre los cuatro o cinco millones de habitantes que permitirán potenciar y profundizar lo que es la zona franca de Arica e Iquique, como un corredor de comercio"¹⁶.

La primera región ha vivido históricamente mirando hacia el centro de Chile, pero el creciente proceso de integración la ha llevado a trabajar en forma conjunta con el sur del Perú, de manera de potenciar los recursos y capacidades de la zona buscando otros horizontes y, disminuyendo la importancia de Santiago, como centro económico y comercial del país.

¹⁶ Patricio de Gregorio, entrevista personal.

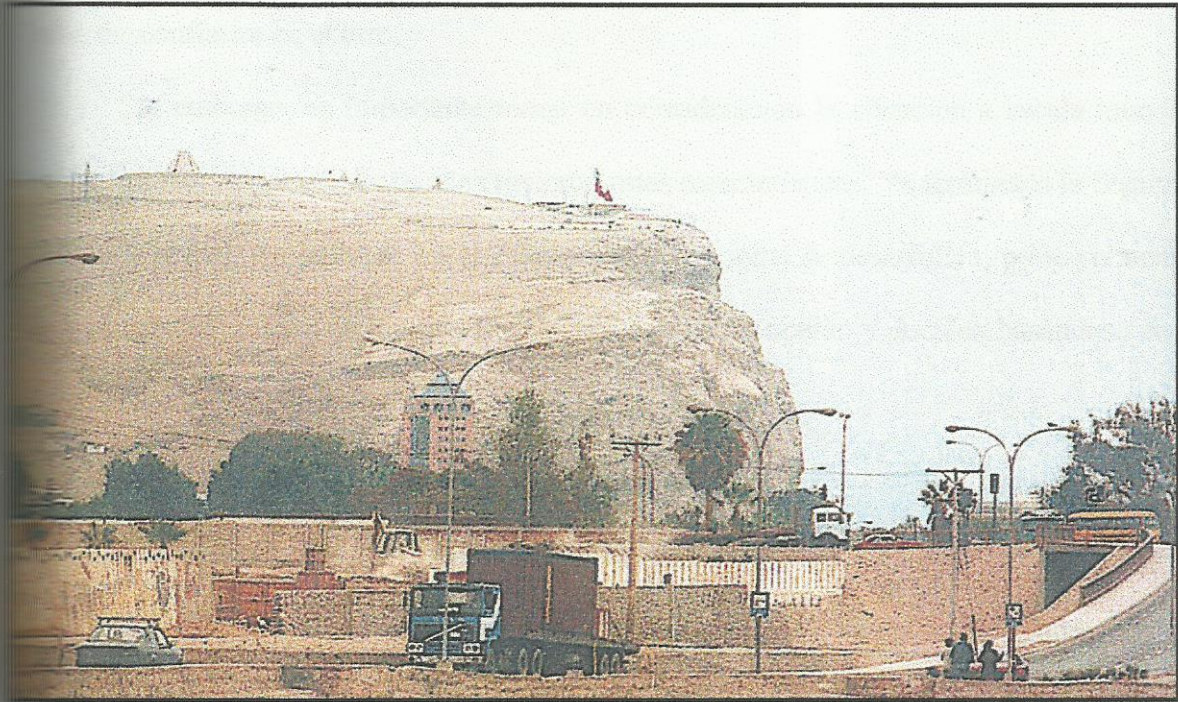
Capítulo II:**Entre Años de Poder y Cooperación.**

Quién puede decir lo que es un hombre...

Quién puede decir que realmente conoce a un hombre...

Quién puede decir que verdaderamente lo comprende...

(Poldy Bird).



Los problemas entre Chile y Perú datan desde la Guerra del Pacífico donde se enfrentaron dos fuerzas que, hasta la década de 1980, han cargado con un gran peso histórico que durante todo este tiempo entorpeció un desarrollo bilateral entre ambos países.

Así, en el transcurso del tiempo, sufrieron una serie de acercamientos y retrocesos, guiados por los gobiernos que los presidían. Aunque hubo cooperación en ámbitos tan variados como la delimitación de hitos, la creación de un espacio de intercambio en el sector económico y comercial que comenzó casi en el período de la conquista, siempre hubo desconfianza en el otro.

Sin embargo, es importante tomar en consideración la situación a escala mundial para comprender por qué estos años tuvieron estas características. Ya terminada la Segunda Guerra Mundial, las políticas en el escenario internacional se desarrollan, principalmente, bajo el carácter central de los Estados Naciones, quienes operan y deciden basándose en el interés nacional, como factor prioritario.

2.1 Chile y Perú: Dos Intereses Enfrentados

Las interrelaciones de las naciones, en este período, están influenciadas por un fuerte realismo político que incide en la dirección de los asuntos exteriores de los países y, en este caso específico, entre Chile y Perú. De esta forma, aunque el Tratado de 1929 tendió a solucionar una controversia y a generar una mayor armonía, esta época en general,

está caracterizada por la tensión y el conflicto. A este respecto, la definición de conflicto de Augusto Merino resulta ilustrativa para enmarcar las relaciones entre ambos países a partir de esa fecha.¹⁷

El énfasis del realismo radica en el establecimiento de las relaciones internacionales conflictivas por naturaleza y, donde el Estado tiene un rol preponderante en el orden y paz de las naciones. De este modo, la política de los países se define en términos de una lucha de poder debido a la inseguridad del hombre del mundo. Para ellos, la paz exterior se alcanza en la medida de lo posible y, se nutre a partir de los intereses nacionales. A su vez, no se desconoce el uso de la fuerza física como un medio para lograr el poder.

Por lo tanto, y basándose en hechos históricos, ambos países se esmeraron por demostrar su poder político, económico y militar en el desierto de Atacama y, principalmente, sobre Arica.

Uno de los aspectos que actúa como determinante en la generación de conflictos entre estos dos estados naciones, se centra en el problema limítrofe no resuelto.

La investigación bajo la premisa del paradigma tradicional, muestra que la distancia entre ambos estuvo marcada por el tema de la seguridad nacional que involucraba

¹⁷ “Enfrentamiento o choque intencional entre dos individuos o grupos de la misma especie, que se manifiestan recíprocamente una intención hostil, a propósito de algún derecho, para cuya mantención, afirmación o restablecimiento, tratan de doblegar la resistencia del otro, recurriendo eventualmente a la violencia la que puede, llegado el caso, tender a la aniquilación física del contrario” Véase Augusto Merino, citado por Salgado, J e Izurieta, O (1992) *Las relaciones bilaterales chileno-peruanas contemporáneas: Un enfoque realista*. Santiago: Biblioteca Militar

directamente a la Primera Región. Cabe recordar, que el Perú siempre ha mantenido la esperanza de recuperar los territorios perdidos en la Guerra del Pacífico, como una manera de reivindicar su derrota. De esta manera, se hace necesario para reafirmar esta idea, mencionar que una vez que se firmó el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, el gobierno de Chile trató de dar una rápida y definitiva solución a todos los puntos pendientes con el Perú. Así, ambos gobiernos en 1934, firmaron un **Tratado de Liquidación de Obligaciones** que declaraba cumplidos todos los iconos pendientes.

Sin embargo, el parlamento limeño rechazó la ejecución de este instrumento internacional, lo que concluyó con la puesta en vigencia, nuevamente, del Tratado de 1929.

De esta época en adelante todos los gobiernos chilenos, han mantenido como meta en sus programas de gobierno terminar, considerando las distintas posturas, con las divergencias generadas desde la primera mitad del siglo XX.

De lo antes mencionado, se desprende que la falta de voluntad para terminar con las negociaciones a partir de 1929, no respondió a los intereses marítimos como eje central de las disputas ya que tanto Chile como Perú coincidieron en distintas oportunidades que las obras portuarias en Arica no eran tan necesarias. Ante esto, se desprendió como posibilidad que las disputas respondieron más bien a pretensiones sentimentales y de poder de ambos.

Históricamente, las relaciones chileno-peruanas no han sido fluidas, debido a la predominancia de una historia marcada por la existencia de intereses contrapuestos.

Después de varios años, cuando se pensaba que no habría más problemas, no dejó de inquietar el posible conflicto que hubo entre ambas naciones en 1975 y que de hecho, se pensó podía llegar a una guerra. Algunos autores afirman que las diferencias ideológicas y políticas de los respectivos gobiernos de la época contribuyeron a este clima de tensión. En efecto, como lo expresa Salgado e Izurieta *"La junta militar chilena aparece en el plano ideológico como antimarxista, anticomunista y de tendencia derechista. En el ámbito internacional se interrumpen las relaciones diplomáticas con la mayoría de los países socialistas, en tanto que se acerca aquellos gobiernos de la región por los cuales existe mayor afinidad. Este acercamiento es visto en Perú como un entendimiento que persigue cercarlo, por ser un gobierno "filocomunista" incompatible con algunos regímenes de tendencia derechista en que, además de Chile, se incluía a Bolivia y Brasil"*.¹⁸

En la visión más cruda del poder internacional, la guerra es una expresión natural de la conducta internacional que en algunas ocasiones es inevitable. El conflicto bélico se desarrolla en función de los intereses nacionales, ya que si éstos son pasados a llevar por los intereses de otra nación, ese Estado tiene derecho a reaccionar declarando la guerra, porque lo que rige la política internacional se define en términos de la lucha por el poder. Si bien en las relaciones chileno-peruanas contemporáneas no se ha llegado a tal extremo, si ha sido posible apreciar momentos de crisis:

¹⁸ Salgado, J e Izurieta, O (1992) *Las relaciones bilaterales chileno-peruanas contemporáneas: Un enfoque realista*. Santiago: Biblioteca Militar

Sin ir más lejos, las relaciones conflictivas entre Chile y Perú tiene su punto más agudo cuando ambos países estaban gobernados por regímenes militares, particularmente en la década de los setenta. En un primer momento se pensó que existía gran compatibilidad y afinidad entre los dos gobiernos, pero pronto las diferencias ideológicas de los respectivos regímenes militares realimentaron las tradicionales e históricas tensiones y desconfianzas mutuas.

Durante el gobierno del General Juan Velasco Alvarado que se inició en 1968, se trató de transformar al Perú en la principal nación del Cono Sur de América. Para ello, fue necesario enfatizar el nacionalismo en el pueblo peruano y, al mismo tiempo, aumentar el poder militar de sus Fuerzas Armadas, adquiriendo sobre 400 tanques rusos y un material militar y aéreo de alta sofisticación. El costo económico que significó este armamentismo, el cual llegó a cerca de mil millones de dólares, resultó incompatible frente a la crisis energética que se vivió en los setenta y que, además, llevó al Perú a enfrentar una grave situación económica.

De esto, se desprende que bajo el gobierno de las Fuerzas Armadas de Perú, se fijó el horizonte y deseo de recuperar la seguridad y dignidad perdidas en el conflicto de 1879 y, que se agudizó con la diferencia de políticas que ambos gobiernos propiciaban.

“El General Velasco tuvo el sueño secreto de recuperar el Morro de Arica. No ambicionaba Tarapacá, pero sí quería ver ondear, en la cumbre del Morro, el sagradoicolor que empuñó en sus manos el heroico coronel Bolognesi”¹⁹

En Chile, el gobierno del General Augusto Pinochet focalizó su trabajo al ámbito interno dada la crisis política, económica y social que enfrentaba en país en 1973. En estas condiciones, una amenaza externa lo hacía más sensible.

Si ambos gobiernos hubiesen tenido un real interés bélico la guerra se hubiese desatado con gran fuerza y poder destructor en 1975. Sin embargo, al asumir el general Francisco Morales Bermúdez, en agosto en 1975, se intentó desarrollar una nueva política regional en donde predominó un ambiente de mayor tranquilidad y mejores relaciones bilaterales. Esto no significó el término de la carrera armamentista por parte del Perú.

En 1978 - 79, cuando Chile decidió ofrecer una salida soberana al mar a Bolivia para terminar con su mediterraneidad, Perú protestó basándose en el artículo primero del Protocolo Complementario de 1929 que establece que si uno de los dos países firmantes intentó ceder parte o la totalidad de ese territorio a un tercero debe solicitar la opinión del otro. En este caso, Chile pidió a Perú que se manifestara, pero el gobierno peruano señaló que aceptaba otorgar una salida al Océano Pacífico para Bolivia por aquellos que habían sido sus territorios, siempre y cuando tuviese una verdadera presencia en Arica desapareciera la zona tripartita de tensión en un proceso de desarrollo común, ya que eso le impedía tener una presencia activa en dicho puerto.

¹⁹ Extracto Diario La Segunda, 17 de marzo de 1995, página 13-14.

Esto, debido a la gran importancia del puerto de Arica y a la variedad de recursos geográficos como la minería, pesca extractiva y principalmente, su valor como corredor oceánico que la convertían en un área de gran relevancia.

Al mismo tiempo, durante 1978, la administración de Francisco Morales Bermúdez en Perú, acusó al gobierno chileno y, principalmente, a las Fuerzas Armadas nacionales de desarrollar acciones de espionaje, por lo cual se expulsó del vecino país al embajador chileno en Lima Francisco Bulnes Sanfuentes, declarándolo persona no grata. Por lo mismo, las relaciones diplomáticas sufrieron un quiebre y se mantuvieron sólo en el ámbito de encargado de negocios por aproximadamente dos años. Ya bajo el gobierno democrático de Fernando Belaunde Terry, que asume el 28 de julio de 1980, se reanudaron los vínculos en el ámbito de embajadas. Además, durante su período trata de fortalecer las relaciones con Chile, dejando de lado el antiimperialismo y la línea tercermundista que durante 12 años implementó el gobierno militar peruano.

A pesar de la disposición para mantener buenas interrelaciones con nuestro país, hubo una serie de factores ajenos como el problema Chile - Argentina y el surgimiento del grupo terrorista Sendero Luminoso, entre otros, que dificultaron el acercamiento, dado que ambos países se abocaron a solucionar, cada uno, sus respectivos problemas que aparecieron en la primera página de sus agendas políticas.

A partir de 1985 la relaciones entre ambos países se tornan más activas con la llegada al poder en Perú de Alan García quien propone al gobierno militar chileno, para

lograr una mayor estabilidad en la región, disminuir los gastos en la compra de armamentos y además, comenzar las negociaciones para acelerar el proceso que da término a las cláusulas pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario. El gobierno del General Augusto Pinochet acoge estas propuestas. Por lo tanto, comienzan a desarrollarse una serie de reuniones entre los ministros de Relaciones Exteriores y comisiones especializadas de ambos países, que logran llegar a una serie de acuerdos entorno al segundo punto. Sin embargo, en torno al primero, el asunto se complica por los factores políticos, estratégicos y geopolíticos en juego.

El 27 de mayo de 1986, los ministros de Relaciones Exteriores de Perú, Allan Wagner, y de Chile, Jaime del Valle se reunieron en Santiago con el objetivo de proseguir las conversaciones en torno a Arica. Así, suscribieron un comunicado conjunto en el cual se hizo una evaluación sobre los avances en la construcción de las obras estipuladas en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, avanzando de manera importante en la definición del régimen jurídico que normaría la utilización de estas obras. Con respecto a la limitación del gasto en armamento, Wagner señaló *“también hemos avanzado en un tema de mucha importancia, referente al fomento de la confianza y la creación de condiciones apropiadas para una limitación de gastos en la adquisición de armamentos. Esto, se inscribe dentro del proceso amplio de distensión y cooperación que permitirá destinar*

recursos indispensables de nuestros países a las tareas de desarrollo y a la atención de urgentes necesidades de nuestras mayorías populares".²⁰

2.2 Arica, la Perla Cautiva

Al término de la Guerra del Pacífico Chile anexo a su territorio la región de Tarapacá que se ubica a 2000 kilómetros de Santiago. Posee una superficie de 58.698 kilómetros cuadrados, equivalentes al 7,8% del territorio nacional. Limita al norte con la República del Perú, al sur con la de Bolivia y al oeste con el Océano Pacífico. Las ciudades más importantes que conforman la primera región son Arica, puerta norte de Chile, e Iquique.

Ambas, son los principales polos de desarrollo de la región, dadas las características climáticas e hidrográficas en que la población debe desenvolverse.

El nombre de la ciudad de la "eterna primavera" como se le denomina a Arica, tiene su origen en la lengua aymará que significa abertura, camino o puerto. De ahí que ésta se ha transformado en una tierra, escenario de múltiples sucesos donde han confluído dos tradiciones que lucharon por su dominio geográfico.

La historia de las relaciones entre Chile y Perú ha estado marcada, quizás, por dos grandes hechos: la Guerra contra la Confederación Perú - Boliviana en la primera mitad del siglo XIX y la Guerra del Pacífico de 1879 más la incorporación a Chile de la región de Tarapacá y Antofagasta. Nuestro país ha sido catalogado de expansionista, como resultado

²⁰ Extracto Diario La Segunda, 27 de mayo de 1986.

de la Guerra del Pacífico, por parte de la nación vecina, siendo asumido como un hecho "sociocultural" por parte del peruano medio.

En este contexto, hay que considerar la gran carga emocional que significó para Perú la pérdida de toda la provincia de Tarapacá durante la guerra. *"Hasta hoy en día hay gente que tiene tíos y parientes en Tacna. Han pasado más de 70 años y el vínculo existe".*²¹



Fotografía de familia tacneña antes de la Guerra del Pacífico

²¹ Alfonso Díaz, entrevista personal.

Es necesario recalcar que un conflicto no genera los mismos sentimientos en vencedores y vencidos, porque las implicancias son de índoles incomparables, ya que la Guerra del Pacífico significó para Perú el cercenamiento de su territorio. Esto tuvo como consecuencias el surgimiento de un espíritu negativo y revanchista hacia Chile que ha generado, durante más de 100 años, un resentimiento en el pueblo, cultura, sociedad y educación peruana.

Cabe destacar el profundo sentimiento nacionalista de los peruanos durante todo este período, ya que *"ellos nunca van a desechar la idea de recuperar lo que perdieron en la Guerra del Pacífico. Hasta el día de hoy, existen radioemisoras arequipeñas y tacneñas que nos dicen hermanos de Tarapacá pronto vendrá el momento en que nos integraremos todos y seremos una gran familia peruana"*.²²

Es importante recordar que, durante la posesión peruana del territorio que hoy comprende la región de Tarapacá, el puerto de Arica fue el acceso al mar que tenía la ciudad de Tacna, por lo que al ser divididas, Perú pierde el llamado núcleo sudamericano de salida al Océano Pacífico, en donde se establece que Arica es el punto geográfico más cercano al Atlántico y, constituye una puerta natural de países que no tienen acceso a estas aguas y que las necesitan para desarrollar un intercambio comercial con los países de Asia Pacífico.

²² Jaime Córdova, entrevista personal.

Además, es necesario mencionar que la zona fronteriza que durante estos años se mantuvo en disputa, abarca un área de treinta mil kilómetros cuadrados en los cuales existen una serie de recursos tales como riquezas naturales, comunicaciones, infraestructura, accesos marítimos y comercio entre otros, que constituyen un factor decisivo en cuanto al poder y seguridad de las naciones.

En el área económica la zona de Tacna y Arica tiene un gran valor geopolítico, ya que posee una vasta riqueza minera consistente en cobre, plata, sal, sulfato de aluminio y guano, sin dejar de mencionar el salitre que durante décadas fue el bastión de la economía regional. Además, se cuenta con una serie de recursos pesqueros que dan origen a diversas empresas extractivas y procesadoras.

El desarrollo agrícola de la región está caracterizado por el cultivo de frutas y hortalizas al interior de los valles, en condiciones que no permiten la utilización de grandes extensiones de terreno como en otras regiones del país.

Conscientes de esta realidad, las autoridades chilenas trataron de compatibilizar el desarrollo de dicha ciudad fronteriza, con un alto grado de seguridad debido a las constantes pretensiones de sectores peruanos y bolivianos de recuperar lo perdido en 1879 o de obtener al fin, un acceso al mar.

En la década de los 70 y, en especial, bajo el gobierno de Velasco Alvarado se hizo sentir con gran fervor a través de su repotenciamiento militar en la zona y su aspiración de recuperar la ciudad de Arica, para incrementar el espíritu nacionalista del vecino país.

La frontera norte de Chile vivió un clima de gran tensión y convulsión durante más de 100 años producto del recelo y las desconfianzas mutuas que fueron sumergiendo a las Fuerzas Armadas de ambas naciones en un espiral bélico, incluyendo un importante aumento del contingente humano en la zona y, un gran despliegue de pertrechos cada vez más sofisticados.



Control en la línea fronteriza entre Perú y Chile

Los principales problemas que caracterizan a la zona, desde los años treinta hasta los ochenta, son el duro desarrollo económico producto de la falta de equilibrio y, el exacerbado interés por proteger la soberanía nacional de la influencia de Perú y Bolivia.

A fines de la década de los 1980 y en los inicios de los años noventa existe un mayor acercamiento de las partes expresado por los intereses de ambos pueblos de iniciar el nuevo siglo con un intercambio en aumento y que libere a los países de rencillas pasadas. Todo esto, dentro del naciente proceso de globalización y las intenciones de todos los

mandatarios de la región latina de establecer un área de cooperación y progreso conjunto para salir del subdesarrollo.

2.3 El Comienzo de la Distensión.

A pesar del predominio del realismo político durante el período de 1930-1980, cabe señalar, que en el mismo lapso de tiempo se desarrollaron variados intentos por implementar políticas integracionistas que se dieron, principalmente, en el ámbito económico.

Es importante recalcar que este proceso surgió en la agenda diplomática chilena bajo el gobierno de Carlos Ibañez del Campo y, en el transcurso del tiempo, para poder llevar a cabo este procedimiento ha sido necesario superar, en cierto grado, las divisiones y la heterogeneidad de los Estados Naciones.

En cuanto a las relaciones bilaterales con Perú, fue posible apreciar un acercamiento a partir de la administración de Jorge Alessandri (1958 – 1964), ya que durante ese período se apoyó el establecimiento de la **Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)**²³ que estaba compuesta por Argentina, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Chile. Posteriormente, se incorporan Brasil, Colombia, Ecuador, Venezuela y Bolivia. Esta aproximación, netamente comercial, tenía como objetivo multilateralizar el intercambio entre los distintos países de América Latina y además,

²³ *Manual de integración Latinoamericana*. Caracas: Instituto de Altos Estudios de América Latina de la Universidad Simón Bolívar (IAEAL), 1987

buscaba proyectarse como un instrumento de complementación y especialización industrial.

Con el Gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964 -1970) fue posible prestar atención e importancia a los asuntos externos como una forma de valorizar el escenario regional. Las autoridades de esa administración se identificaron con los principales postulados del sistema internacional, como la cooperación entre los Estados para lograr así la autonomía frente a las grandes naciones y el impulso socioeconómico a nivel nacional.

Ya en esta época el presidente Frei, con motivo de una visita que realizó a diversos países propiciaba el mayor acercamiento entre los pueblos de América, pues su política internacional, proclamaba que la confrontación ideológica Este - Oeste ya estaba perdiendo fuerza en el mundo y que se estaba acentuando la diferencia entre un norte desarrollado y un sur pobre. A partir de esta premisa, Chile propició que *"la creación de la unidad latinoamericana en el orden económico, cultural y político es una tarea que el Gobierno de Chile se propone abordar con decidida voluntad. Es a este respecto conocido el pensamiento de su Excelencia el Presidente de la República, quien, a través de sus libros, de reiterados planteamientos en la campaña presidencial y desde la Primera Magistratura, ha colocado este anhelo como el objetivo básico e inmediato de la política internacional de Chile"*.²⁴

²⁴ Extracto Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, 1965, página 15.

A través de las políticas establecidas se promovió la diversificación de exportaciones y mercados, que durante la administración Frei ya son posibles de apreciar. En 1962 se visualiza un crecimiento de las exportaciones de la región. Entre 1961 y 1970, estas aumentaron de un 6,7% a un 10,1%.²⁵

En tanto, en el Perú el sector privado demostraba cierta reticencia a la adhesión de la nación al progreso integracionista, ya que existía el temor a que una disminución de los aranceles pudiese afectar directamente su competitividad. Por otro lado, el gobierno chileno realizaba una serie de intentos para lograr un mercado común latinoamericano. Esta iniciativa no tuvo resultados positivos. Sin embargo, existía, conjuntamente con Colombia, una alternativa que posteriormente daría origen al Pacto Andino.

Durante la segunda mitad de la década de los sesenta, comienza a gestarse con más fuerza una unión latinoamericana que constituía una alianza democrática de países medianos. En ese momento en 1968, el interés de Perú por tener una mayor participación regional comienza, sobretodo cuando se desarrolla la ideología denominada "**Nacionalismo Continental**"²⁶ ya que permitió contar con la activa participación de países como Perú, Chile, Brasil y México.

Con esto se da una distensión del autoritarismo que, en un primer momento debido al contexto de la época, no había permitido unir a una serie de naciones en el ámbito

²⁵ *Manual de integración Latinoamericana*. Caracas: Instituto de altos estudios de América Latina de la Universidad Simón Bolívar (IAEAL), 1987.

²⁶ *Manual de integración Latinoamericana*. Caracas: Instituto de altos estudios de América Latina de la Universidad Simón Bolívar (IAEAL), 1987.

regional y subregional. No se puede olvidar que en el ámbito de la seguridad nacional e internacional existía un marcado realismo.

Pero, el esfuerzo de las naciones pudo más y en 1969, se establece el **Acuerdo de Cartagena** que da origen al llamado **Pacto Andino**. Este, propicia *"un programa de liberación que comprende el universo arancelario, que por regla general se desarrolla en forma automática y no selectiva; que elimina en una fecha fija todas las restricciones al intercambio; que combina la mera degravación arancelaria con la utilización de importantes instrumentos de programación industrial y que establece herramientas auxiliares y complementarias del mismo"*.²⁷ Los países que suscribieron este compromiso fueron Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Chile, sumándose posteriormente Venezuela.

Priorizando la relación entre Chile y el Perú, es necesario hacer presente que si bien estos acuerdos no eran de orden bilateral, sí fueron una instancia que permitió el acercamiento de las dos naciones. Perú, en un primer momento, fue reticente a estos convenios de integración, pero posteriormente se produjo un cambio bajo el gobierno militar peruano, que ingresa decididamente al Acuerdo de Cartagena, dejando las aprensiones del sector privado de lado, ya que esta estrategia de expansión subregional se adecuaba a la política de desarrollo que en ese momento experimentaba Perú.

Para Chile, las cosas en el transcurso del tiempo, fueron cambiando. Ya bajo la administración de Salvador Allende que propiciaba un programa de sustitución de

²⁷ *Manual de integración Latinoamericana*. Caracas: Instituto de Altos Estudios de América Latina de la Universidad Simón Bolívar (IAEAL), 1987

importaciones, se hizo incompatible con el proceso de integración. Además, la crisis económica que afectó al país y que alcanzó su punto más álgido a fines de 1971, dificultó que se pudiese cumplir con los compromisos contraídos.

El régimen militar que se instauró en Chile en 1973 no contribuyó al proceso integracionista. Si bien en un principio se prometió normalizar la situación con el Pacto Andino, políticas internas tendieron a desperfilar las obligaciones subregionales, ya que no existían concordancias en las doctrinas económicas ni con los términos del acuerdo ni con los países que lo habían suscrito. Así el gobierno en 1976 queda libre para desarrollar indiscriminadamente su economía social de mercado.

Con respecto a la ALALC, el tratado firmado en Montevideo en 1980 dio origen a una nueva **Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI**,²⁸ que reemplaza a la anteriormente mencionada. Su objetivo era establecer un mercado común latinoamericano promoviendo la complementación económica, el intercambio recíproco y, al mismo tiempo, impulsar acuerdos comerciales a escala regional tendientes a favorecer el desarrollo económico de las naciones participantes.

En materia bilateral, en septiembre de 1976, los gobiernos de Chile y Perú deciden crear una **Comisión Mixta Permanente Chileno - Peruana de Cooperación**²⁹. Su

²⁸ *Manual de integración Latinoamericana*. Caracas: Instituto de Altos Estudios de América Latina de la Universidad Simón Bolívar (IAEAL), 1987

²⁹ Memoria Ministerio Relaciones Exteriores, 1977, página 105-109.

fundación se enmarca en los tratados de comercio de 1934 y 1941 ya mencionados en el capítulo anterior.

En el transcurso de la década de los ochenta el intercambio comercial entre ambos países toma un rumbo más propicio para la cooperación y el acercamiento. En los dos primeros años de este decenio hubo un incremento en el flujo comercial bilateral permitiendo en 1982 un equilibrio en los saldos de balanza comercial. *"El comercio chileno - peruano en 1981, bordeó la cifra, de 150 millones de dólares, nivel superior, en tres veces y medio, al registrado en 1978"*.³⁰

Sin embargo, en 1983 es posible apreciar un descenso en el nivel de intercambio debido a la situación económica internacional. Ese año las cifras reportaban una disminución en cerca de 70 millones, que llevó a un reducido intercambio cercano a los 80 millones de dólares.³¹

Durante todo el período en estudio, vale decir, 1930 a 1980, es importante recalcar que la mayor integración entre los países se estableció mayoritariamente en el ámbito económico - comercial. Ya a fines del gobierno del General. Pinochet, se dio paso a una serie de encuentros tanto civiles como militares que marcaron el inicio de una nueva etapa de desarrollo bilateral. Las Fuerzas Armadas de ambos países elaboraron una serie de encuentros de altos mandos militares, a partir de 1986, para mejorar las comunicaciones y

³⁰ Extracto Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, 1984. Pp 284

³¹ Ibid., Pp 285.

omentar una confianza mutua en lo castrense. La primera ronda se llevó a cabo en Lima en el mes de mayo del mismo año, estableciéndose que estas reuniones se realizarían en forma alternada, tanto en Lima como en Santiago.

A través de las reiteradas conversaciones entre las autoridades de ambas naciones, llegaron acuerdos en el ámbito económico, cultural y social. Entre los más destacables, sobresale el **Acuerdo Fitosanitario** que fue redactado, en el marco de una reunión técnica bilateral celebrada en Arica, en julio de 1981, con el objetivo de proteger la frontera Arica - Tacna de plagas como la mosca de la fruta que puede generar graves consecuencias sanitarias y comerciales.

Cabe destacar, que estos convenios fueron el preámbulo para que se entablaran conversaciones serias en el ámbito político y que pasaban, primordialmente, por la solución de los puntos pendientes del Tratado de 1929. En este marco, debía ponerse fin a las controversias generadas en 1929, ya que era el momento de entregar al servicio del Perú las obras del puerto de Arica. Durante la década de 1990 se desarrollaron una serie de reuniones entre los ministros y comisiones técnicas de ambos países para buscar, de manera definitiva, el fin a las controversias generadas a partir de la Guerra del Pacífico y que han producido tantos conflictos y resquemores.

Capítulo III:

Adiós al Pasado

*He nacido en un desierto, dice Dios,
expuesto a las miradas de todos
para que tú creas que yo puedo iluminar
cualquier realidad.*

(Anónimo).



Vista panorámica de la Bahía de Arica

El tema Chile - Perú en el último decenio del siglo XX adquiere un ritmo acelerado que busca, principalmente, terminar con las negociaciones pendientes del Tratado de 1929.

Por los hechos ya mencionados en capítulos previos, se puede considerar que en el último decenio del siglo se abrió una puerta para que ambos gobiernos se sentaran a discutir los puntos inconclusos del Tratado y, así terminar con los aspectos estrictamente histórico - sentimentales que no permitían un mayor intercambio, en todos los ámbitos de las relaciones bilaterales.

Diversos factores nacionales e internacionales contribuyen a esta apertura entre los dos países. Por de pronto, la llegada al poder del primer gobierno democrático, tras 17 años de régimen militar, representa un cambio del enfoque de la política exterior de Chile, particularmente con sus países vecinos. Asimismo, las relaciones internacionales han dejado de ser responsabilidad exclusiva de los Estados. Ahora, se reconoce la existencia de múltiples actores que tienen mucho que decir en el nuevo escenario internacional después de la caída del Muro de Berlín y del término de la Guerra Fría. En otras palabras este nuevo estadio del sistema internacional dio inicio a otros tiempos, y al reconocimiento de la interdependencia entre las naciones.

Con el desarrollo de la globalización, la sociedad internacional ha experimentado enormes transformaciones en el ámbito económico, incrementado la expansión del comercio mundial, las comunicaciones y la potencial aparición de macroregiones o grandes

bloques económicos y políticos, como la Unión Europea o el NAFTA. Insertos en este ámbito, América Latina tiene mucho que decir y hacer. La década de 1990 se enfrentó a economías más modernizadas y con mejores capacidades para desafiar el futuro.

En el contexto de este proceso de globalización Chile ha buscado una reinserción internacional dinámica y moderna que propenda a un desarrollo sostenido del país, para el cual la cooperación e inserción mundial constituyen fundamentos relevantes de su nueva proyección externa y regional.

Importante es considerar que la política exterior, en esta nueva fase, también debe regirse de acuerdo a los objetivos nacionales de Chile. Las relaciones internacionales requieren partir de la base de los intereses nacionales, como expresa el ex canciller Insulza *"el desarrollo de una política económica internacional que mantenga y favorezca la apertura externa, sirva de apoyo al crecimiento y proteja nuestra autonomía nacional; el fortalecimiento de la democracia y el impulso de la cooperación e integración regional y subregional de América Latina; y finalmente, la contribución a la creación de un orden internacional seguro y estable."*³²

Tomando en consideración estas premisas, la nueva integración que Chile requiere, partir por la necesidad de afianzar sus lazos en América Latina para, posteriormente, poder llegar a otras latitudes. Esto, hizo que los gobiernos de la Concertación en Chile se plantearan la necesidad de tener buenas y amplias relaciones con los países vecinos. Por

³² Insulza, J. (1998). *Ensayos sobre Política Exterior de Chile*. Santiago: Los Andes. Página 34.

este motivo, comenzó a desarrollarse la llamada “Política Vecinal” que tenía como finalidad superar los antiguos problemas limítrofes y generar un cambio para lograr una mayor interdependencia. La razón de esto, es la gran implicancia que tiene el tema de la seguridad. Se hacía necesario terminar con los focos de tensión, como por ejemplo el inconcluso Tratado de 1929, que se mantenían con los países vecinos. Del mismo modo y relacionado con este pronóstico, es importante tomar en consideración, que nuestro país necesita de mercados más abiertos dada la gran inversión que capitales chilenos están realizando en estas naciones.

El aumento de inversiones nacionales en el Perú, durante el gobierno de Patricio Aylwin y de Eduardo Frei Ruiz-Tagle permitieron abrir un camino para que se llevara a cabo un mejoramiento en las relaciones políticas. Sin embargo, nuestra economía aún es pequeña y si se mejoran las condiciones de estabilidad y cooperación entre los países, se podrían ampliar sustancialmente las relaciones políticas y dar paso a nuevos horizontes.

Inversiones de Capitales Chilenos 1990-1997
(en millones de dólares)

Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras, Chile

País	Inversión chilena materializada	Participación %	Monto del Proyecto	Participación %
Perú	1.945.0	20.5	5.901.9	16.9
Bolivia	270.3	10.4	370.7	1.0

Entre los planteamientos de la nueva política exterior chilena, existe la confianza de que los problemas entre las naciones no requieren ya de la utilización de la fuerza que, hasta hace algunos años, resultó ser la principal fuente de amenaza. Por el contrario, hoy se asegura como primordial recurso, para tener buenas relaciones vecinales, una solución pacífica de las diferencias, basándose en la buena voluntad y capacidad de diálogo entre las personas y Estados.

De esta forma, el gobierno de Chile inició una ronda de conversaciones en 1990, a cargo del canciller Enrique Silva Cimma, con la administración peruana, en busca de dinamizar las negociaciones para terminar con los puntos pendientes del Tratado de 1929 y el Protocolo Complementario.

El entusiasmo por solucionar esta controversia se vio opacado, en 1992, cuando la relación vecina enfrentó una crisis institucional que incidió directamente, en la continuidad del compromiso que se habían propuesto ambos gobiernos.

Si bien el nuevo escenario internacional buscaba fortalecer las relaciones bilaterales y multilaterales, disminuyendo el exceso de resguardo, no por eso Chile tenía que desproteger su fiscalización en la frontera Arica - Tacna. Por esto mismo, en junio de ese año, el país instaló una estación satelital que tenía como objetivo supervisar el control sanitario, policial y aduanero como forma de evitar el contrabando de productos agrícolas y la nueva amenaza que invade el siglo XXI: el narcotráfico. También, era necesario tomar

certas precauciones frente al inminente riesgo que significaba la existencia y fuerza de movimientos terroristas peruanos liderados, principalmente, por Sendero Luminoso.

Esta determinación generó controversias en Lima, donde algunas autoridades y juristas interpretaron este acto como contrario al Tratado de 1929, que en su cláusula séptima establece “... sin perjuicio de la soberanía que le corresponde ejercer, Chile constituye a perpetuidad, en la parte que la línea atraviesa su territorio, el derecho más amplio de servidumbre a favor del Perú”³³, por lo cual lo consideraron un atentado a la soberanía nacional.

La cancillería chilena por su parte, rechazó las declaraciones y ratificó a través de razones de convivencia y oportunidades, su máximo apego al cumplimiento de los compromisos internacionales. Este impasse fue resuelto gracias a la voluntad de entendimiento que existía entre ambas naciones.

3.1 En Busca de una Solución

Al año siguiente, en enero de 1993, el canciller chileno y su par peruano, Oscar de la Fuente, acordaron reiniciar el diálogo para concluir con el problema limítrofe pendiente. Al mismo tiempo, instituyeron un memorándum donde se refirieron al tema de la complementación económica entre ambos países, la cual sería guiada por una comisión mixta de economía y comercio. Por otro lado, se estableció un referente bilateral en el

³³ Ver anexo, página 131.

campo de la educación y cultura para que se incremente la cooperación en esas áreas que habían sido dejadas, en cierto grado, de lado.

El 11 de mayo de 1993 ambos ministros de Relaciones Exteriores, Silva Cimma y De la Puente, firmaron las llamadas **Convenciones de Lima**³⁴. Dichos instrumentos determinaron las obligaciones pendientes establecidas en el artículo quinto del Tratado de 1929 y segundo de su Protocolo Complementario, y su régimen jurídico. Al mismo tiempo, se fijaba el mecanismo sobre libre tránsito de mercancías. En relación a las obligaciones pendientes, se señalaba que la propiedad de las obras que nuestro país construyó al servicio de la nación vecina iban a ser registradas en el Conservador de Bienes Raíces de Arica a nombre del Estado de Chile, con registro del derecho de uso a perpetuidad al servicio del Perú. Además, se precisaba que este país entregaría su concesión a una empresa privada la cual quedaría sometida a la jurisdicción y leyes chilenas. Por otro lado, la Convención sobre libre tráfico fijaba entre otras cosas que *“el tránsito de las personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano y desde este al territorio chileno, cuando dicho tránsito utilice los servicios del Muelle Norte, de la bodega o de los depósitos construidos sobre el mismo, y no se conduzca por el ferrocarril de Arica a Tacna, se regirá por la presente Convención y, supletoriamente, por las normas establecidas para el tránsito por territorio*

³⁴ Ver anexo, página 136.

de conformidad con el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay el 1 de enero de 1990”³⁵.

Cabe recordar, que los problemas surgieron por las divergencias de cómo debía interpretarse la frase **“Para el servicio del Perú”**, que influyó y condicionó la no materialización del Tratado y fue la razón por la cual las Convenciones de Lima adquirieron gran relevancia.

Mientras éstas, se encontraban en trámite parlamentario en ambos países, la desconfianza y resentimientos de los tacneños se dejaban sentir a través de su ferviente rechazo a la firma de este convenio. Esto llegó a tal punto, que en esa ciudad se organizó un movimiento llamado **“El Tratado de 1929, la Convención de Lima y el interés nacional”** que contó con la participación de historiadores, juristas y militares que mostraron su negativa a la ratificación del instrumento firmado el 11 de mayo de 1993 en Lima³⁶, ya que ellos consideraban que no se respetaba lo establecido en el artículo 5° del Tratado de 1929 el cual señala, que Chile debe entregar las obras como un servicio integrado e independiente para el Perú.³⁷ Por este motivo, el Congreso Constituyente Democrático peruano aprobó, sólo, parcialmente las Convenciones de Lima, aludiendo que estas favorecían a Chile y no guardaban por completo sus intereses.

³⁵ Artículo Primero de Convención sobre Libre Tránsito de Mercaderías, en Convenciones de Lima.

³⁶ Extracto Diario El Mercurio, 11 de junio de 1993, página C9.

³⁷ Extracto Diario El Mercurio, 31 de mayo de 1993, página C1 - C8.

Ante esta situación, ambos gobiernos estaban dispuestos a que se realizaran ciertas negociaciones con la finalidad de dar solución definitiva a las cláusulas pendientes del Tratado de 1929. Los puntos que debían esclarecerse dicen relación con el mecanismo por el cual debían regirse ante el surgimiento de algún conflicto y, también, sobre la empresa que administraría el muelle número siete, ya que en un primer momento se estableció que estas quedarían a cargo de una sociedad anónima mixta, es decir, compuesta por capitales chilenos y peruanos. Esta asociación, sería designada por el gobierno de Perú y a ella se le entregaría el muelle, estación ferroviaria y el edificio de aduana bajo un régimen de concesión perpetua, pero regida siempre por la legislación chilena. Sin embargo, los negociadores del país vecino buscaban que la empresa estuviese constituida en su totalidad por capitales peruanos.

En cuanto al terreno denominado **“El Chinchorro”**³⁸, que se encuentra ubicado en la salida norte de Arica, se había acordado que nuestro país debía cancelar una indemnización al Perú por la utilización de una parte de ese territorio para la construcción de la carretera Panamericana. Además, se señaló que en ambos lados de vía se construiría el **“Parque de la Amistad”**, estableciéndose en ese mismo lugar el Consulado y las oficinas administrativas peruanas.

³⁸ Cabe recordar, que este terreno fue adquirido por el fisco peruano, en la década de 1920, para que sus compatriotas pudieran votar en el plebiscito que decidiría el destino final de Tacna y Arica. Como es sabido, ese acto no se llevó a efecto y el Chinchorro, en 1935 fue inscrito en el Conservador de Bienes Raíces de Arica.

Posteriormente, el gobierno de Fujimori quiso establecer una modificación al Tratado de 1929 que en vez de la indemnización monetaria que Chile se había comprometido a pagar por el territorio ocupado, se le concediera la explanada que se encuentra entre el muelle y la estación terminal del ferrocarril Arica - Tacna. Este requerimiento no fue aceptado por los negociadores chilenos, ya que consideraban que comprometía aspectos como la soberanía e integridad territorial, puesto que el Perú pretendía obtener la continuidad territorial y esto, no formaba parte de lo establecido en el Tratado de 1929.

Para solucionar las modificaciones que la Administración peruana quería introducir a las Convenciones de Lima, se firmó un **Protocolo Complementario** y un **Acuerdo de Solución de Controversias**. En el primero, se especifican aspectos como el porcentaje de capital peruano que tendrá la sociedad anónima que administrará las obras del muelle. En el segundo instrumento se especifican los mecanismos que se utilizarán para resolver cualquier dificultad que pudiese surgir. Sin embargo, lo más importante es que se precisa que ciertas áreas quedarán sometidas siempre al derecho chileno y no podrán, bajo ningún motivo, dar curso a una controversia internacional, ya que para llegar a una solución se recurrirá en primer lugar a conversaciones directas, después a la conciliación y en último caso, al arbitraje.

Es necesario recalcar, que el Protocolo Adicional a las Convenciones de Lima es interpretativo y no sustitutivo, es decir, sólo aclara algunos aspectos de las cláusulas sin modificarlas en su fondo.

Las reacciones en Chile, no se dejaron esperar. Si bien el oficialismo apoyó la gestión del presidente Aylwin, existían otros sectores nacionales que miraban con cierta desconfianza este nuevo tipo de Acuerdos. Así quedó de manifiesto en el seminario efectuado por el Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Chile llamado “Una Visión de las Relaciones de Chile con Perú y Bolivia. Actualidad y perspectivas futuras”. En su intervención el Senador de la República Ronald Mc Intyre hace referencia específica a los alcances marítimos de estos instrumentos, señalando que durante 64 años Chile no tuvo la necesidad portuaria de Arica, sino que con los últimos acontecimientos se confirma su deseo histórico de recuperar, de alguna manera, lo que perdió en la Guerra del Pacífico, pues consideran a esta ciudad como un símbolo. Al mismo tiempo, agregó que dichas Convenciones incluyeron nuevos puntos a los ya pendientes al Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario.³⁹

Esto, también es confirmado a través de una declaración hecha por el negociador peruano Fernando Vidal Ramírez, quién afirma, por un lado, la importancia de las instalaciones portuarias y, por otra, el sentimiento reivindicacionista por parte del pueblo peruano de Arica.⁴⁰

En lo que respecta al monumento del Cristo de la Concordia a erigir en el Morro, se agrega una disposición única en lo que se refiere al planteamiento peruano de transformar

³⁹ Centro de Estudios Estratégicos de la Armada (1993) *Una Visión de las Relaciones de Chile con Perú y Bolivia. Actualidad y Perspectivas Futuras*. Página 173 a 202.

⁴⁰ *Ibid.* Pp. 190.

cerro en un Santuario de la Paz y en el cual se encontraría el llamado Museo del Sitio destinado a conservar los elementos históricos de ambos países. A estos dos, se une un monumento al Soldado Desconocido que tenía como finalidad rendir homenaje a los militares de los dos países que dieron su vida en ese lugar.

En el marco del mismo seminario, el Vicealmirante Fernando Navajas, Jefe de la División Logística de Asmar, afirmó *“no conozco país alguno, que después de vencer en guerra, haya cedido tanto y otorgado tantos beneficios y garantías a los países vencidos, como lo ha hecho Chile”*⁴¹. Con respecto a la inclusión de nuevos asuntos que no estaban inscritos en el Tratado de 1929, Navajas señaló que si bien en un primer momento pueden carecer de importancia, en el futuro pueden causar desacuerdos y tensiones entre ambos Estados.

Después de una serie de avances y retrocesos, el presidente Fujimori, en agosto de 1994, retiró del Congreso Constituyente Democrático las Convenciones de Lima aludiendo que los acuerdos alcanzados con Chile, el 11 de mayo de 1993, debían ser sometidos a un amplio debate nacional como una forma de sortear las objeciones hechas por diversos sectores de su país. Este anuncio lo hizo en el marco del sexagésimo quinto aniversario de la reincorporación de Tacna al territorio peruano.

La decisión fue calificada por las autoridades chilenas como un asunto delicado que origina nuevas dudas e incertidumbres y que podían generar inconvenientes en los vínculos

⁴¹ Ibid. Pp. 233

generales. Más aún cuando estas relaciones se inscribieron en el marco de la cooperación internacional y que ayudarían a promover la ciudad de Arica, puesto que los vínculos con las regiones vecinas inciden en el progreso de esta ciudad que sirve de puerto de entrada y mercado para el intercambio con territorios contiguos.

Por este motivo, el Estado de Chile estableció que se mantendría abierto al diálogo con el fin de buscar la aprobación del Congreso y que la retirada de las Convenciones correspondía a una maniobra electoral del mandatario peruano que postulaba a la reelección. Por lo mismo, estableció que estos acuerdos no serían revisados y que el gobierno de Fujimori debía cumplir con su compromiso de lograr la ratificación parlamentaria.

Durante 1994 se comenzó a construir la nueva estación del ferrocarril Arica - Tacna que tiene una superficie de 461 metros cuadrados y consta de salas de espera y revisión, además, ocho edificios casa habitación para el jefe de estación y trabajadores, comedor, baño y oficina. La obra fue concluida en 1998.

A partir de marzo de 1995 se reanudan las conversaciones sobre las Convenciones de Lima, ya que en abril del mismo año debían realizarse elecciones en el país vecino. Tanto el ministro de Relaciones Exteriores chileno, José Miguel Insulza, como el peruano Elkin Goldenberg mostraron su disposición a retomar el tema, pero desde el primer momento el canciller Insulza señaló que *"Chile no estaba dispuesto a modificar aspectos*

...ciales como el régimen jurídico de la administración del muelle norte, la estación terminal del ferrocarril y la oficina aduanera”⁴².

En julio de 1995 el presidente de Chile, Eduardo Frei, se reunió con su par Alberto Fujimori en Lima, en esa ocasión el mandatario peruano manifestó la entera disposición por parte de su administración para retomar las conversaciones bilaterales, pero no señaló cuando reingresarían las Convenciones al Congreso. Esta situación, se mantuvo hasta enero de 1996, ocasión en que la cancillería vecina envía un memorándum al gobierno chileno con una nueva propuesta para poner fin a los puntos pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario. Esta es entregada al Embajador de Chile en Lima, Carlos Martínez Sotomayor.

Las implicancias de esto generaron una serie de rumores, dado lo confuso del documento. Fuentes diplomáticas confirmaban que dicho memorándum implicaba el desahucio de las Convenciones de Lima. Uno de los aspectos centrales, dice relación con la persona a la cual debían ser entregadas las obras al servicio del Perú, pues ese Estado pretendía permutar la entrega a una sociedad anónima por la del Estado peruano, ya que él debía determinar la modalidad más conveniente para su uso y gestión.

La controversia generada por la frase "**Para el servicio del Perú**", tiene dos posturas. En el caso peruano, se sostiene que ellos deberían gozar del manejo y conducción de las operaciones en dicho muelle y de la independencia propia del más amplio puerto libre. Ante esto, los negociadores peruanos propiciaban que la entrega de las obras se le

⁴² Extracto Diario El Mercurio, 31 de marzo de 1995.

al Estado Peruano. Por el lado chileno, se enfatizó que el malecón, el edificio de la estación ferroviaria y la estación ferroviaria se construyeron para que Perú se sirviera de ellos, es decir se beneficiara, pero recalando que el servicio contenido no es exclusivo ni excluyente, de modo que el malecón construido no es para el uso exclusivo del Perú.

El 2 de enero de 1996 el alcalde de Arica Iván Paredes pavimentó, utilizando el terreno del Chinchorro, el segundo tramo de la carretera Panamericana argumentando que era una obra vial que tenía como fin facilitar el tránsito vehicular. Esto generó divergencias dentro de las autoridades ariqueñas. Así por ejemplo, algunas expresiones son bastante elocuentes: *“Lo que hizo el alcalde fue un acto de piratería. Menos mal que los peruanos recurrieron a las Cortes chilenas y no a las internacionales. A lo mejor el Alcalde tenía razón al decir que este terreno frenaba el paso de la carretera, pero expropie o utilice las leyes porque el Chinchorro es propiedad privada del Estado peruano”*.⁴³

El pretexto que usó Fujimori para desahuciar las Convenciones tuvo su base en el incidente de El Chinchorro, del cual se debe esclarecer que no tiene vinculación alguna con el Tratado de 1929 y, que su solución correspondía a la justicia.

Sin embargo, el gobierno peruano ya tenía en mente otra iniciativa. A través de este memorándum, propone a Chile el no pago de la indemnización a cambio de la cesión de la zona denominada explanada que permite unir el muelle norte con la estación terminal del ferrocarril Arica - Tacna.

⁴³ Sergio González, entrevista personal.

El parlamentario peruano Harold Forsythe señaló *“compartimos la preocupación del Gobierno del Perú entorno a lo que ha ocurrido en estos terrenos de propiedad del Estado peruano. Se ha producido una usurpación hace muy pocos días sin que se informe al cónsul”*.⁴⁴

Dirigentes chilenos calificaron la situación como inaceptable al igual que la nueva propuesta peruana. Congresistas de distintas bancadas tildaron de negativo y poco serio los hechos, pues las Convenciones de Lima fueron fruto de conversaciones extensas que involucraron los intereses de ambos países. Partiendo de esta premisa, el 8 de enero de 1996 la Cancillería inició una revisión de lo que habían sido sus relaciones con Perú, hasta ese momento, en donde participaron expertos chilenos en relaciones internacionales y ex ministros de Relaciones Exteriores como una manera de analizar cuidadosamente los acuerdos alcanzados, medida que ya había sido adoptada por el Perú.

La actitud peruana no es extraña, ya en 1934 había dejado inconcluso el Tratado de Liquidación de Obligaciones, en el que se hacía referencia a materias que fueron negociadas en 1993.

Dejando de lado lo ocurrido, era necesario negociar, de una u otra forma, para solucionar las cláusulas pendientes. Así se llegó al mes de abril de 1996, cuando en Cochabamba, Bolivia, los cancilleres tanto de Chile como de Perú, José Miguel Insulza y Francisco Tudela respectivamente, oficializaron la decisión de desechar las Convenciones de Lima y de iniciar una nueva negociación. Todo esto se desarrolló en el marco del sexto

⁴⁴ Extracto Diario El Mercurio, 6 de enero de 1996. Página A23.

encuentro de Ministros de Relaciones Exteriores del Grupo de Río y de la Unión Europea, ocasión en la que analizaron las razones por las cuales fracasaron las Convenciones. De esta forma, se volvió a fojas cero en lo concerniente al artículo 5° del Tratado de 1929 y el 2° del Protocolo Complementario.

3.2 Fujimori y Frei en Busca de un Lugar en la Historia

Ambos gobiernos dejaron en claro que para poder acordar una nueva negociación se deberían limitar sólo al régimen jurídico que guiará la administración de las obras, y no desligar el tema a otros puntos, exigiendo regirse estrictamente según las cláusulas pendientes.

El mecanismo debía llevarse a cabo de manera ágil y expedita para que nuestro país quisiera, prontamente, al servicio de la vecina nación dichas obras y así iniciar el nuevo siglo con relaciones mucho más fluidas y sin los fantasmas sentimentales del pasado.

Cabe señalar, que al asumir la presidencia Eduardo Frei su agenda bilateral constaba de cinco orientaciones que inspirarían la política del gobierno hacia el Perú. Estas eran *“el respeto y la admiración a las manifestaciones soberanas, al legado cultural y a las gentes de Perú; la constatación de una vecindad indisoluble entre ambos países; la necesidad consecuente de una cooperación indispensable entre las dos naciones; afirmada*

mente en intereses compartidos; y la conciencia de que existían o se deslumbraban posibilidades múltiples para una fructífera tarea común hacia el siglo XXI”⁴⁵

Con respecto al muelle construido para el servicio del Perú la empresa portuaria de Chile, Emporchi, retiró una reja de fierro de 150 metros de largo que separaba las obras destinadas para el vecino país del resto del recinto portuario para ocuparlo como estacionamiento y pesaje de camiones argumentando que así, se hacía más expedita la entrada de este tipo de vehículos y el tráfico en la zona. Es necesario señalar que el muelle constituye un área de 483 metros de largo por 60 de ancho y un volumen de 600 mil metros cúbicos, esta conformado por rocas del Morro y, significó para el Estado de Chile un desembolso de 20 millones de dólares desde que se comenzó a edificar en 1964. Posee 7000 metros cuadrados pavimentados, rieles, grúas, energía eléctrica y bodega.⁴⁶

Basándose en este nuevo inicio de conversaciones de carácter reservado, la Cancillería peruana propuso a su par chilena un mecanismo que evite la creación de un nuevo tratado para que se cumpla el anterior. Este sería sobre la base de notas reversales u otro tipo de documento de igual simpleza que no necesitan una ratificación parlamentaria. Así se evita lo ocurrido con los Acuerdos de Lima.

Ya en 1997, específicamente el 6 de marzo, ambas cancillerías suscribieron un **Acuerdo sobre la Conservación de Hitos en la Frontera Común** como forma de

⁴⁵ Martínez, C. Apunte Chile y Perú: Una nueva aproximación vecinal.

⁴⁶ Extracto Diario El Mercurio, 8 de noviembre de 1994.

establecer un mecanismo que regule y preserve la delimitación de la línea divisoria entre Chile y Perú. Para ello, se creó una comisión mixta que funcionará de manera permanente, la que deberá reparar los hitos removidos o dañados. Este, fue ratificado en junio por el Congreso Constituyente Democrático, y en agosto por el Congreso chileno. Esta, es la primera señal de acercamiento entre ambos países tras el desahucio de las Convenciones de Lima en enero de 1996.

En este contexto es importante mencionar que una crisis de proporciones afectó al gobierno de Alberto Fujimori, debido a la toma de la embajada del Japón por parte del Movimiento Revolucionario Tupac Amaru, secuestrando durante meses a todos los asistentes, entre ellos el ministro de Relaciones Exteriores Francisco Tudela. Esto motivó, que la administración de Perú se abocara totalmente a solucionar esa crisis que se extendió de diciembre de 1996 a mayo de 1997, por lo tanto, hubo un estancamiento de las conversaciones bilaterales.

En junio de 1997, superado el episodio de la toma de rehenes, y con motivo de la apertura del período ordinario de sesiones de la Asamblea General de Estados Americanos, la delegación peruana se reunió con su contraparte peruana con el fin de reactivar las negociaciones que se venían cumpliendo al pendiente desde 1929.

Pese a los inconvenientes que han enfrentado ambos países en materia político - jurídica es importante destacar que los lazos entre las Fuerzas Armadas son cada vez mejores, esto queda demostrado en los más de 10 años de ininterrumpidas reuniones entre los altos mandos militares y que han permitido ir consolidando la confianza mutua.

La buena voluntad de los gobiernos por acercarse sufrió un traspie, en noviembre de 1997, tras conocerse el fallo de la Corte Suprema de Santiago que rechazó el recurso judicial pendiente por la pavimentación de El Chinchorro. La consecuencia inmediata de esta resolución fue la suspensión por parte de autoridades peruanas de la tercera versión de la resolución adicional semana de Arica en Tacna y semana de Tacna en Arica.

En marzo de 1998 el presidente de la Cámara de Diputados, Gutemberg Martínez, realizó una visita a Perú. En dicha ocasión, el parlamentario planteó la necesidad de profundizar la cooperación, superar las rivalidades y así transformarlas en integración puesto que ambas naciones pertenecen al Foro del Asia Pacífico que favorece el comercio y el desarrollo. De igual forma, se acordó impulsar una coordinación legislativa para buscar un incremento en el acercamiento entre ambos países.

Con ocasión de la segunda Cumbre de las Américas en abril de 1998, el mandatario Alberto Fujimori ya señalaba que las relaciones en el ámbito económico, comercial y de defensa con Chile habían alcanzado un alto nivel y que lo que restaba era acelerar el proceso de negociación pendiente, siempre respetando el marco jurídico, para iniciar una nueva etapa. *“El Perú espera que estos asuntos pendientes del Tratado del 1929 se cumplan escrupulosamente de acuerdo a lo que todos conocemos como un tratado internacional”*.⁴⁷

Así, ambos gobiernos iniciaron una serie de contactos tendientes a agilizar el proceso. La aceleración de estos trámites, que hasta ese momento se seguían catalogando

⁴⁷ Extracto Diario El Mercurio, 18 de abril de 1998, página C3.

como informales, fue proclamada por Fujimori y ratificada por Insulza en junio de 1998 con motivo de la firma de un Acuerdo de Complementación Económica. Esta gestión correspondió a una aspiración tanto de Fujimori como de Frei, quienes deseaban concluir el tema de los puntos pendientes durante la gestión presidencial de ambos, es decir, les quedaba un año y medio para encontrar una solución definitiva.

Sin embargo, existía cierto recelo sobre la confiabilidad de que el Presidente peruano respetara el próximo acuerdo, recordando el incumplimiento de su palabra al renunciar las Convenciones de Lima. Ante esto, su Ministro de Relaciones Exteriores, Eduardo Ferrero, fue enfático al señalar que lo que se buscaba era un entendimiento y no un nuevo acuerdo, y que por eso, el mecanismo utilizado sería el de notas reversales o notas, que no necesitan ratificación parlamentaria.

Con un positivo espíritu y mucha confianza, en nuestro país se comenzaron a definir algunos detalles que tenían por objeto la superación definitiva de las controversias que, por cerca de 70 años, se habían generado entre Chile y Perú. La erección del Cristo de La Paz, imagen de bronce de once metros de alto y ocho toneladas de peso, fue una de estas gestiones. Desde hacía 12 años que dicho símbolo figuraba boca abajo en el Fuerte de Azapa, a la espera del permiso de las autoridades para su ubicación definitiva.

Así, la Directora de Fronteras y Límites de la Cancillería Chilena, María Teresa Infante, y el entonces Intendente de la Primera Región, Patricio de Gregorio, recorrieron el Morro de Arica y verificaron la ubicación del pedestal que recibiría definitivamente la imagen. Pero, esto no pudo estar exento de controversia. Algunos propusieron ubicar la

del Cristo, provisoriamente, en el Cerro La Cruz, mientras se resolvían los últimos asuntos pendientes de 1929. Otros como el sacerdote Federico Soto que lideraba una campaña ciudadana protagonizada por organizaciones civiles y gremiales, por el contrario, propiciaban la erección en el Morro, aludiendo a que las relaciones de amistad estaban consolidadas y que sólo faltaban resolver detalles menores.

Sin embargo, la cancillería desechó la última opción, pues se podía considerar un llamado, por parte del vecino país, a los acuerdos internacionales. El artículo undécimo del Tratado de 1929, que anexó Tacna a Perú y conservó Arica para Chile, obligó a nuestro país a costear la construcción de una imagen para ser instalada en la cima del Morro, para simbolizar así la consolidación de las relaciones de paz entre ambos países. La figura, debía ser levantada después de que se solucionara el tema de las obras pendientes con Perú.

Tras la voluntad política de ambos gobiernos para conversar de manera informal sobre puntos inconclusos, los cancilleres acordaron que a fines de marzo de 1999, se realizaría una visita a Lima de la comisión chilena integrada por la Directora Nacional de Fronteras, embajadora María Teresa Infante; director de Asuntos de América del Sur, embajador Patricio Pozo y por el Jefe de la Carpeta Perú, primer secretario Carlos Olguín, todos miembros de la cancillería chilena.

Por su parte, Fernando de Trazegnies, canciller peruano, designó al embajador Carlos Pareja como Director Nacional de Límites y Desarrollo Fronterizo. La comisión del país del norte también estaba compuesta por el asesor jurídico de la cancillería, Fabián

y por el Jefe de la Carpeta Chile, primer secretario Manuel Cossio que anteriormente fue reemplazado por Peter Camino.

Las delegaciones se reunieron en Lima y Santiago, alternadamente, en catorce sesiones, trabajaron de una manera distinta a la de una negociación tradicional, ya que las partes procuraron ponerse de acuerdo en los conceptos y así llegar a consensos respecto a los derechos peruanos establecidos en el Tratado de 1929. Una vez logrado esto, se continuó con una segunda etapa que consistía en establecer los aspectos técnicos complementarios para después pasar a la fase de redacción de textos que se inició en octubre de 1999.

El nuevo canciller chileno, Juan Gabriel Valdés, desde un primer momento mostró buena voluntad para finalizar lo iniciado por su antecesor. Una de las reuniones se realizó en la ciudad de Nueva York, lugar donde se encontró con su par del país vecino para abordar el tema de la viabilidad operativa del puerto al servicio del Perú, ya que la carga exclusiva para esa nación o desde ese país para ultramar, sería muy difícil que arribara al muelle número siete. Este punto fue solucionado.

Cabe destacar la asistencia a algunas citas de personeros integrantes de la Empresa Nacional de Puertos (Enapu), Empresa Nacional del Ferrocarril (Enafer), Aduana y Migraciones, abogados especialistas, entre otros para trabajar cuidadosamente cada detalle y así tener todos los elementos al momento de la redacción del texto final.

Ya en noviembre de ese año, los días 4 y 5, Chile propuso a Perú iniciar una nueva etapa bilateral ante la inminencia de la firma del Acta que pondría punto final al tema

eficiente desde 1929. En visita oficial, que no se presenciaba desde hace mucho tiempo y en reuniones multilaterales, el Ministro de Defensa Chileno, Edmundo Pérez Yoma, planteó el desafío de reforzar los vínculos en Defensa y Seguridad, incrementar el diálogo político y las experiencias militares diseñando nuevas iniciativas de cooperación, a su par hermano, general de Ejército, Carlos Bergamino Cruz. Es necesario mencionar que Chile y Perú, desde 1986, habían iniciado una serie de conversaciones entre los altos mandos militares, que buscaban enfrentar nuevos desafíos, tales como una mayor cooperación naval entre dos naciones ribereñas al Océano Pacífico y cuyo desarrollo se vincula al mar y a la posibilidad de ser puentes entre las regiones emergentes de América Latina y el sudeste asiático, de manera conjunta.

La propuesta del ministro Pérez Yoma, se enmarca en el deseo por parte de la Administración Frei, de cerrar el año con un avance concreto en materia vecinal y, al mismo tiempo, iniciar una mayor vinculación tomando en cuenta que ambos países tienen muchas posibilidades y proyecciones internacionales como puente de América Latina hacia el sudeste asiático. De hecho, Fujimori, correspondió plenamente con la idea, traspasando las adversidades de la historia, permitirá que ambos países trabajen de manera conjunta en su proyección oceánica.

La mayor presencia del diálogo político al nivel de Ministros hacía presagiar la pronta firma del Acta de Ejecución que finalizaría con los temas pendientes de índole histórica. Cuatro serían los documentos. Un acta de ejecución, un reglamento y dos acuerdos entre las empresas Enapu y la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), uno de los

...ales contendría las especificaciones sobre las tarifas que se tendrán que aplicar, con el fin de evitar una competencia desleal.

Lamentablemente, no todos estaban de acuerdo con la firma del nuevo documento que finaliza con las diferencias que por setenta años dividieron a chilenos y peruanos. A menos de una semana de la firma, la principal oposición radicó en los ciudadanos de Tacna quienes estaban molestos con la administración Fujimori. Las objeciones contra el gobierno peruano apuntaban a lo avanzado de las negociaciones, el desconocimiento del texto completo y porque en Chile, ya se anunciaba la inminente firma.

Las últimas reuniones, donde se afinaron puntos técnicos, se efectuaron en Lima el 11 y 12 de noviembre. En ellas, se requirió compatibilizar el espíritu del Tratado de 1929 con los nuevos tiempos y la necesidad de integración del sur peruano y el norte chileno. Al mismo tiempo, se buscó asegurar que las instalaciones del sitio siete, quedarían incluidas al complejo portuario de Arica. Ante lo mismo, se permitió que las operaciones de carga marítimas del sitio siete y de la estación de ferrocarril considerarían el cargamento desde y hacia Perú y, también, a terceros destinos.

Al día siguiente, el 13 de noviembre de 1999, los gobiernos de Chile y Perú materializaron su voluntad de dejar atrás distanciamientos y recelos generados por la Guerra del Pacífico al suscribir, el **Acta de Ejecución**⁴⁸, su **Reglamento** y el **Acuerdo Interinstitucional sobre Solución de controversias Perú-Chile** que sellan definitivamente los puntos pendientes del Tratado de 1929 y que permitiría, en un plazo de

⁴⁸Ver anexo, página 166.

10 días, entregar la totalidad de las obras para el Servicio del Perú. El histórico acuerdo, precedido por el mandatario Alberto Fujimori, fue firmado por los cancilleres de Chile, Gabriel Valdés y su par peruano, Fernando De Trazegnies, en el Salón Dorado del Palacio de Pizarro.

En la misma ocasión, como un ánimo de fraternidad, el canciller Valdés devolvió al pueblo peruano los archivos Notariales y Judiciales de Tacna. Son dos tomos de un total de veinte volúmenes que resumen la historia de 200 años, de Tacna.

Tras el cierre de este diferendo que durante un siglo se mantuvo en las agendas de los presidentes de ambos países un nuevo hito marcó la relación bilateral. La visita de Fujimori, a fines de noviembre, fue el primer viaje de un presidente peruano a tierra chilena, tras un siglo de frialdad en las relaciones. En esta oportunidad, *“ambos mandatarios firmaron una declaración conjunta reflejando todos los temas en que existe un acuerdo, en la que ambos se comprometen a abrir nuevas etapas de cooperación y en colaborar a crear de manera significativa un nuevo escenario político regional caracterizado por la paz, el respeto a los tratados internacionales, la amistad, la confianza y el compartido interés en beneficio de la integración, cooperación y desarrollo, favoreciendo de este modo la inserción regional en la comunidad internacional”*.⁴⁹

Este gesto político tuvo su réplica en la visita oficial que el mandatario chileno, Eduardo Frei Ruiz-Tagle, realizó a Perú en febrero de 2000. En dicha oportunidad, se firmaron una serie de acuerdos de índole económica - comercial, destinados a proteger y

⁴⁹Extracto Diario El Mercurio, 30 de noviembre de 1999.

promover las inversiones, para superar así los resquemores producidos por el ingreso de empresas chilenas y que, hasta hace pocas décadas, era considerado como hostil. Con este tipo de iniciativas, se buscó ratificar el proceso de amistad creciente que están llevando a cabo ambos gobiernos, a las puertas del nuevo siglo.

Respecto de las instalaciones portuarias, la reparación de dichas obras quedó en manos de las carteras chilenas de Vivienda y Obras públicas. Se estimó que el costo de reparación bordearía los 200 millones de pesos, esperando finalizarlas en Febrero de 2000. De este modo, el 14 de ese mes, la Directora de Fronteras y Límites de la Cancillería, María Teresa Infante, en virtud del Tratado de 1929, entregó a su símil peruano Carlos Pareja, el traspaso administrativo de las obras construidas. A partir de ese momento, las nuevas entidades administrativas son el Servicio de Aduanas, Enapu y Enafer, quienes operarán plenamente las infraestructuras. *"Lo importante es que los servicios sean eficientes y los trámites expeditos, haya vigilancia adecuada y se cumplan las normas que están vigentes. Eso evita suspicacias o algún tipo de dificultad".*⁵⁰

Sin embargo, la ceremonia oficial se llevó a cabo el 7 de marzo de 2000, cuando los cancilleres encabezaron una significativa ceremonia que puso fin a los últimos puntos pendientes del Tratado de 1929. En ella se traspasaron oficialmente las obras construidas para el Servicio del Perú y se selló simbólicamente con la inauguración del Cristo de la Concordia en la cima del Morro de Arica, que marca el comienzo de una nueva era en las relaciones bilaterales. *"Todo esto ayudó a que se terminara con las barreras psicológicas y*

⁵⁰ María Teresa Infante, entrevista personal.

económicas, permitiendo una disminución de los conflictos y el buen inicio de un nuevo proceso histórico".⁵¹

El acto en el Morro, accidente geográfico que fue escenario de una guerra y que hoy es símbolo de paz, tiene un enorme significado. El Cristo también llamado de la Paz, con sus brazos abiertos hacia Chile y Perú, fue bendecida por los obispos de Tacna y Arica, mientras se entonaban los himnos nacionales de ambos países y flameaban sus banderas.

Esta fecha, marcará una nueva etapa de integración y que dejará atrás el fin de las adversidades del pasado y la apertura sin trabas hacia una cooperación que, desde ahora no tendrá límites.

3.3 Integración Económica, un factor de Acercamiento

Desde mediados de la década de los ochenta y comienzos de los noventa los temas económicos han ido adquiriendo cada vez mayor relevancia dado que nuestro país adoptó, desde antes, un modelo comercial aperturista que llevó al éxito en la venta de productos chilenos al exterior. Por lo mismo, comenzó una acción mucho más intensa en la defensa de las posiciones comerciales.

Para lograr el éxito de este proceso, *“se hizo necesario combinar la política comercial tradicional, que se basó en la apertura unilateral, con la negociación multilateral y una inserción más activa de los grandes espacios económicos que se*

⁵¹ Fernando Nuñez, entrevista personal.

... configurando en el mundo. En este contexto, la búsqueda de instrumentos
... o regionales pasó a tener una importancia sustantiva”⁵²

Los gobiernos de la Concertación han orientado sus esfuerzos por lograr una mayor
integración económica y comercial, principalmente en América Latina, ya que existen una
serie de características entre los países sudamericanos que permiten el establecimiento de
una zona de libre comercio, con la finalidad de obtener una serie de beneficios arancelarios
que lleven a desarrollar un mayor intercambio de sus productos.

En cuanto a las relaciones comerciales que se han desarrollado entre Chile y Perú
durante la década de 1990, es posible apreciar que nuestro país se posicionó en 1994 como
el sexto mayor inversionista extranjero en la vecina nación, principalmente en las áreas de
comunicación, minería, energía y servicios financieros. Las empresas nacionales
participaron con el 3,6% del total de capitales que llegaron durante ese año a los mercados
de esa nación, los que sumaron en total cuatro mil trescientos cuarenta y cuatro millones de
dólares.⁵³ Por su parte los peruanos han invertido en Chile desde 1987, sesenta millones de
dólares.

La inversión en el exterior tiene variadas ventajas dado que los empresarios pueden
desarrollar mejor sus negocios en mercados más amplios. De esta manera, se puede
diversificar el riesgo tanto para el país como para sus productos, lo que se ha convertido en
algo fundamental, dado la dependencia de Chile de su modelo económico exportador.

⁵² Van Klaveren, A. (1998). *Chile en los Noventa: Inserción Internacional de Chile*. Santiago: Dolmen Ediciones

⁵³ Extracto Diario El Mercurio, 4 de enero de 1995, página B20.

Durante 1994, el comercio entre los dos países creció un 60% respecto del año anterior, alcanzando una cifra cercana a los US\$387 millones. Con esto, Perú se ha transformado en el tercer receptor de las exportaciones chilenas en América Latina.⁵⁴

Los datos antes mencionados son algunos de los factores que impulsaron a que ambas naciones comenzarán las negociaciones para establecer un **Acuerdo de Complementación Económica**. La primera reunión en este sentido, se realizó en noviembre de 1995 en Santiago. El sector privado chileno presentó una lista de excepciones que constaron de 36 productos. Paralelamente, sólo veintiséis bienes se mantuvieron fuera del convenio puesto que deberían acceder a un cronograma de reducción de gravámenes gradual. Los denominados “**productos sensibles**” presentados por Chile correspondían a sectores alimenticios, minero, químico, pesquero y cuero. Algunos de ellos son café, harina de trigo, aceite de pescado, entre otros. Eventualmente, el resto de los bienes que se intercambien bilateralmente tendrá un arancel cero. Este instrumento tenía como principal objetivo dar un mayor dinamismo a la relación comercial e incentivar el desarrollo de las inversiones entre ambos.

Durante las negociaciones surgieron inconvenientes en lo referente a dos puntos. El primero, según señaló la ministra de Industria peruana Liliana Canale, dice relación con los productos chilenos subsidiados, ellos no ingresarán a Perú dado que generaría una competencia desleal a la producción peruana.⁵⁵

Extracto Diario El Mercurio, 16 de enero de 1995.

Extracto Diario El Mercurio, 9 de septiembre de 1995

En cuanto al segundo, afirmó que Chile deberá reconocer que los bienes que se producen en las zonas francas tienen carácter de extraterritorialidad y que no se verán beneficiados por la rebaja arancelaria.⁵⁶

Pese a la estabilidad económica que había caracterizado al gobierno de Fujimori, el hambre y malestar causó en Perú la medida adoptada por el Ejecutivo en enero de 1996, a través de la cual prohibía la importación de autos usados para ayudar al desarrollo del sur del Perú. Posteriormente, en febrero del mismo año, restringió los productos que pueden ingresar sin impuestos a la Zona Franca de Tacna (Zotac) si no alcanzan a representar importaciones superiores a los dos mil dólares anuales. Estas disposiciones restaron competencia a los bienes chilenos, a pesar que durante 1995 se habían exportado desde Arica a esa ciudad fronteriza montos cercanos a los siete millones de dólares. Los principales productos afectados fueron: yoghurt, harina de trigo, pastas alimenticias, medicamentos, y calzados, entre otros.⁵⁷

Ante esto, los comerciantes e industriales ariqueños vieron esta medida como una acción política contra la pavimentación de El Chinchorro y el destino de las Convenciones de Lima. Por su parte el presidente de la Cámara de Comercio de Arica, Ricardo Dueñas, calificó las medidas como "*una agresión económica*".⁵⁸

Cabe recordar, que los países limítrofes del norte de Chile son los mercados naturales que van profundizando, al igual que nuestro país, su apertura al comercio

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Extracto Diario El Mercurio, 11 de febrero de 1996, página C1-C2.

⁵⁸ Extracto Diario El Mercurio, 11 de febrero de 1996, página C1 -C2.

comercial. Por este mismo motivo, Patricio de Gregorio afirmó *“que las tasas de crecimiento económico y los países vecinos generarán escenarios de alta competencia finales de siglo, pero manifestó su confianza en la existencia de condiciones para mantener la ventaja a nuestro favor”*.⁵⁹

El 30 agosto del mismo año se publicó en “El Peruano”, diario oficial, que las mercancías que ingresaran a Tacna, a partir de esa fecha, desde Chile por la aduana de Punta Rosa costarán un 33% más. En cambio Tacna, pagará sólo el 10% cuando ingrese los bienes por los puertos de Ilo y Matarani ubicados a 200 y 400 kilómetros de Arica respectivamente.

Sin embargo, el plan no obtuvo los resultados esperados para el gobierno peruano que se encarecieron notablemente los costos en transporte que pagan los tacneños, obligándolos a contrabandear y a desarrollar otras actividades informales. Por otro lado, los puertos de Ilo y Matarani aumentaron su actividad, pero no en el grado necesario para mantener el dinamismo comercial que se auguraba para Tacna.

En cuanto al Acuerdo de Complementación Económica, destinado a estimular los flujos comerciales mutuos, encontró dificultades prácticas en relación con los respectivos procesos económicos y con la disposición e intereses de los sectores empresariales. Esto lo mantuvo durante 10 meses congelado, a partir de julio de 1996 hasta mayo de 1997.

Cabe destacar que la interrelación con Perú tiene gran relevancia para ambos países, no sólo por su vecindad y cooperación sino que por afinidades e intereses de toda

⁵⁹ Extracto Diario El Mercurio, 24 de junio de 1996.

que los unen. Por este motivo, se trabajó para lograr una flexibilización de las condiciones de los sectores empresariales tanto peruanos como chilenos, acompañada por una actitud más abierta de los representantes del presidente Fujimori, permitiendo así un avance significativo. Una de las principales dificultades para lograr esto fue el alto grado de proteccionismo peruano, dado que les causaba temor el hecho de lograr una integración comercial con Chile.

A partir de junio de 1997 se reincorpora parcialmente la frontera Tacna - Arica para el flujo terrestre de mercancías entre el sur del Perú y los puertos de Arica e Iquique, que había visto interrumpido por el plan de desarrollo impulsado por Fujimori en agosto del año anterior. También se reintegra la aduna de Santa Rosa con un régimen tributario del 8 por ciento.

Durante la celebración de la novena reunión para lograr el Acuerdo de Complementación Económica, se acordó que dos mil productos serían desgravados cuando empezara a regir el convenio. Este no alcanzó a los bienes sensibles, sin embargo, una vez que se decida que pasará con ellos la lista de productos privilegiados será ampliada.

Después de más de tres años, Chile y Perú, en la XIV ronda de conversaciones, finalizaron con éxito las negociaciones entorno al acuerdo de libre comercio, el cual fue firmado en junio y posteriormente promulgado por decretos en ambas naciones.

Este instrumento entrega beneficios arancelarios para el 16% del universo de productos, asimismo se abren nuevos mercados y oportunidades de negocios para los

empresarios chilenos, ya que el 73% del total arancelario se libera entre un plazo de cero a cinco años y, el resto lo hará en un período más largo de hasta 18 años.⁶⁰

Es necesario destacar la importancia política y diplomática que tiene este acuerdo de comercio puesto que es el primer convenio de envergadura, después de muchos años, suscrito por ambos países que favorece la integración y la cooperación de dos naciones que están unidas por la cultura, la religión y el idioma.

Las autoridades peruanas mencionaron que las exportaciones desde su nación a Chile se duplicaran en dos años, llegando a niveles de US\$ 300 millones. En tanto, las importaciones de nuestro país hacia Perú podrían registrar un aumento del 40 a 50 por ciento y, de este modo, bordear los US\$ 500 millones.⁶¹

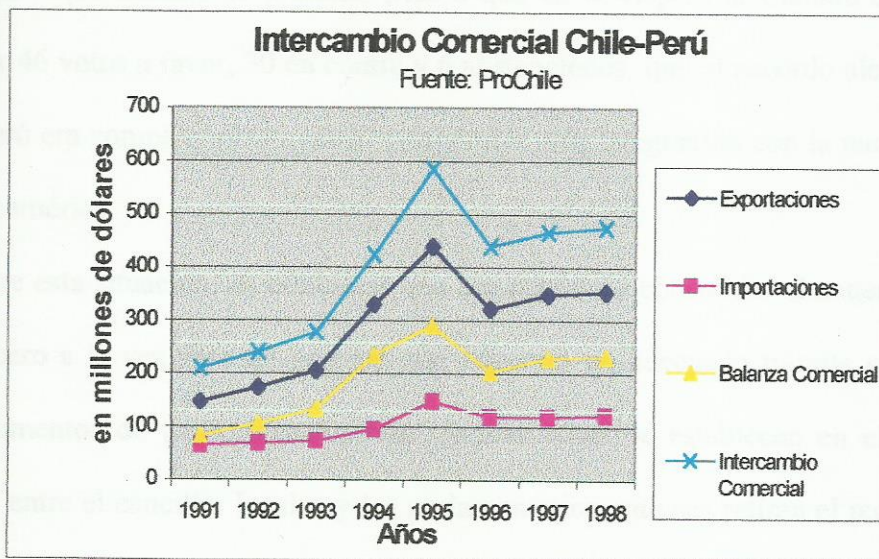
Al tomar conocimiento que el Acuerdo de Complementación Económica comenzaba a regir a partir del 1 de julio de 1998, parlamentarios de la región de Tarapacá mostraron su molestia por lo acordado, ya que el convenio excluye a las zonas francas de Antofagasta e Iquique, sistema que había sido implementado para favorecer el desarrollo de las ciudades nortinas, porque tienen carácter de extraterritorialidad por lo tanto no se verán favorecidas por la rebaja arancelaria, perjudicando los artículos y empresas ubicadas en el Parque Chacalluta en Arica.

Cabe señalar que durante 1997 *“el Perú exportó a Chile US\$132 millones al año y Chile vendió a ese país unos US\$290 millones. Además la balanza comercial, claramente*

⁶⁰ Extracto Diario El Mercurio, 6 de mayo de 1998.

⁶¹ Extracto Diario El Mercurio, 21 de mayo de 1998.

...able a Chile, llegó a US\$446.3 millones, registrándose un aumento del 6,6% respecto al año anterior".⁶²



En Chile, más de cuarenta diputados de distintas bancadas interpusieron ante el Tribunal Constitucional un requerimiento para que declare inconstitucional el Acuerdo de Complementación Económica, ya que según los requerientes “*el Decreto Supremo excede y contraviene el marco que creó la asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)*”.⁶³

El gobierno invocaba el Tratado de Montevideo, marco de ALADI, que autoriza la asociación por el Ejecutivo del Acuerdo de Complementación Económica sin trámite parlamentario. Los objetores argüían que el acuerdo con Perú era modificatorio de leyes

⁶² Extracto Diario El Mercurio, 30 de junio de 1998.

⁶³ Extracto Diario El Mercurio, 20 de agosto de 1998.

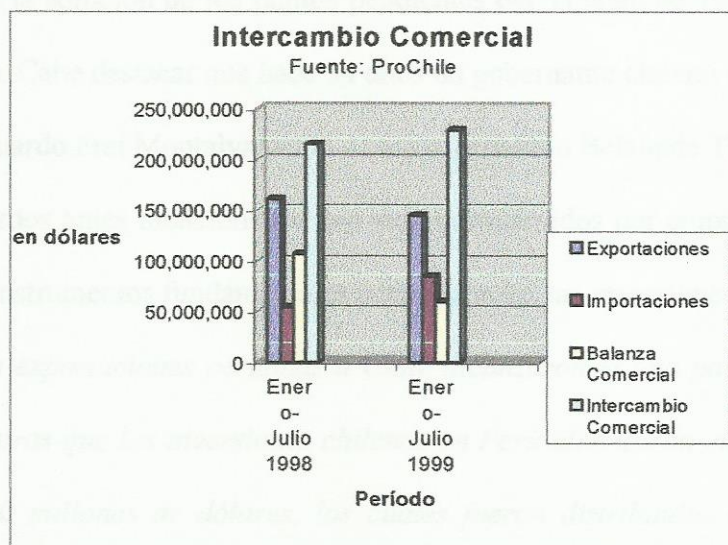
gentes como la que fija los aranceles y, por lo tanto, excedía constitucionalmente las facultades gubernativas.

Este requerimiento se presentó pese a que en la víspera la Cámara de Diputados acordó por 46 votos a favor, 30 en contra y 6 abstenciones que el acuerdo alcanzado entre Chile y Perú era completamente válido y favorable a la integración con la nación vecina y con Latinoamérica.

Ante esta situación, se establecía que era necesario consolidar el acuerdo chileno - peruano, pero a la vez fijar un proceso que augurara un adecuado trámite parlamentario para instrumentos de parecida naturaleza. Ambas cosas se establecen en el documento convenido entre el canciller Insulza y los parlamentarios, quienes retiran el recurso. Por su parte, el Gobierno se obliga a propiciar una reforma constitucional que asegure en el futuro la consideración por parte del Congreso en los acuerdos comerciales.

La crisis económica que afectó al mundo impuso un obstáculo para las expectativas esperadas del Acuerdo de Complementación Económica que Perú y Chile habían suscrito hace un año atrás. El aumento registrado por las exportaciones peruanas a Chile, entre julio de 1998 y junio de 1999, es de 17,8%, según el análisis realizado por la Asociación de Exportadores del Perú (ADEX) en comparación a lo ocurrido entre julio de 1997 y junio de 1998 cuando las exportaciones (FOB) alcanzaron a US\$128.253.977.⁶⁴

⁶⁴Extracto Diario El Mercurio, 30 de junio de 1999.



Por su parte las exportaciones desde Chile hacia Perú bajaron en un 21.6% en los primeros cuatro meses de 1999, según cifras proporcionadas por la oficina comercial de la Embajada de Chile en Lima. Entre enero y abril de 1998 se exportaron productos por US\$112.757.164 mientras que en el mismo período del año 99 se registró la cifra de US\$88.437.293. En tanto las importaciones desde Perú, en el mismo período, aumentaron un 114% llegando a US\$75.624.878.⁶⁵

En febrero de 2000 los presidentes Frei y Fujimori suscribieron en Lima un **Acuerdo de Promoción y Protección de Inversiones** y otros convenios referidos tráfico aéreo, tributación y turismo. Esto, de cierta manera ayuda a consolidar las relaciones

⁶⁵ Extracto Diario El Mercurio, 30 de junio de 1999.

bilaterales desde la solución de los puntos pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario. Cabe destacar que hace 34 años un gobernante chileno no iba Perú, desde cuando Eduardo Frei Montalva visitó a su par Fernando Belaúnde Terry.

Los acuerdos antes mencionados han sido considerados por empresarios chilenos y peruanos como instrumentos fundamentales para estimular las inversiones a ambos lados de la frontera. *“Las exportaciones peruanas a Chile alcanzaron el año pasado 160 millones de dólares, mientras que las inversiones chilenas en Perú alcanzaron en el período 1992-1999 más de 2.500 millones de dólares, los cuales fueron distribuidos en más de ciento treinta proyectos en los sectores industrial, comercial, bancario, servicios e inversión inmobiliaria”*.⁶⁶

A partir del nuevo siglo las relaciones bilaterales en el ámbito económico se han convertido en uno de los puntos centrales de la agenda propiciada por ambos países. En este contexto, los gobiernos de Chile y Perú, esperan afianzar los lazos que les permitan proyectarse a escala regional y mundial.

⁶⁶ Extracto Diario El Mercurio, 2 de febrero de 2000, página A1 – A10.

Título IV:**El Principio de un Fin.**

“América Latina es nuestra prioridad.

Es nuestra casa, nuestro barrio.

Compartimos la Historia, la Cultura,

Idioma y la Geografía”.

(Eduardo Frei Ruiz – Tagle)



El 13 de noviembre de 1999, selló definitivamente una profunda huella emocional durante 120 años inundó de controversias a ambos países. La imagen de bronce del Cristo de la Paz, estatua de once metros de alto, ya descansa tranquila en la cima del histórico Morro de Arica. Esta, marca simbólicamente el comienzo de una nueva era en las relaciones bilaterales, dejando atrás el ancestral diferendo.

La priorización por parte de los mandatarios Alberto Fujimori y Eduardo Frei, de terminar sus mandatos sin el recelo y la desconfianza que provocó la herencia histórica de la Guerra del Pacífico, es una realidad.

Hasta aquí, hemos hecho un balance histórico para explicar las raíces del conflicto y sus evoluciones a través del siglo XX. Ahora, iniciaremos un análisis de las perspectivas futuras de la unión entre chilenos y peruanos, y en la cual las autoridades han puesto sus más sinceros sentimientos y anhelos.

Es importante destacar la forma como este nuevo enfoque binacional incide, día a día, en el ámbito nacional y regional de nuestro país. Asimismo, puede ser un aporte para comprender la relevancia y la viabilidad de este proyecto en el que se embarca Chile y su vecino Perú. Este, no sólo involucra a un conjunto de autoridades sino que afecta directamente a sus naciones y a su concepción de soberanía. El legado de Frei y Fujimori repercute en las percepciones que los hombres comunes y corrientes pueden tener de un tema como el que nos preocupa, particularmente, en la zona fronteriza. *“Arica siempre ha sido una ciudad subsidiada por el Estado con grandes contingentes militares en el norte,*

*definitiva, una zona de conflicto. Menos mal que hoy en día se está transformando en zona de integración, pero aún no se pueden borrar los problemas del pasado”.*⁶⁷

En este aspecto, nadie niega la validez del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, lo que no es sinónimo de aprobación y total aceptación entre los ciudadanos. *“Independiente de lo conveniente o inconveniente que pudiera haber sido el tratado en algún momento, a partir del instante en que fue firmado por gobiernos legalmente constituidos, o aceptados como tales, es un compromiso que debe cumplirse”.*⁶⁸

La nueva etapa de globalización deja entrever que no necesariamente hay que renunciar a posiciones políticas, jurídicas y económicas, pero sí se tiene que considerar y promover el intercambio que conlleva beneficios mutuos para ambas naciones. *“Debemos tener presente que hemos dejado atrás el totalitarismo y sus errores, también las duras realidades de la Guerra Fría. Hoy en cambio, estamos inmersos en la globalización, se estrechan los lazos entre las naciones y tenemos más facilidades para comunicarnos universalmente. La integración regional y global es vista como una herramienta fundamental para el progreso de las naciones”.*⁶⁹

Por cierto, que este nuevo escenario es un fenómeno que se desarrollará gradualmente y que no está exento de contradicciones. La razón de esto, es que no se puede afirmar con certeza que la opinión pública y la cultura tradicional de cada país, han dejado

⁶⁷ Sergio González, entrevista personal.

⁶⁸ Coronel José Gaete, entrevista personal.

⁶⁹ Homero Fernández, entrevista personal.

...do la desconfianza y concepciones de rivalidad que se refleja en su mente, educación y sentimientos.

El objetivo primordial de este trabajo, busca despejar la hipótesis sobre si los acuerdos alcanzados son condición necesaria para generar un nuevo proceso de integración económica entre los dos Estados, pero no suficiente como para zanjar las susceptibilidades y distanciamientos mutuos entre ambos países. Particularmente, la desconfianza histórica existente entre Chile y Perú representa un factor explicativo de esta tendencia secular. Por este motivo, es de gran relevancia hacer un análisis de las consecuencias futuras que tendrá para nuestro país la firma del Acta de Ejecución.

El entorno exterior para cualquier nación implica una responsabilidad que involucra toda una sociedad, quien recibe el impacto de cualquier acuerdo que las autoridades determinen ya sea en materia económica, política, cultural y de seguridad.

El proceso antes mencionado transforma la dinámica del desarrollo chileno, puesto que las negociaciones se dieron al comienzo principalmente, por una motivación económica, pero no tenían en respaldo político necesario para aumentar de manera relevante el intercambio comercial. *“Eso claramente responde a una coyuntura. Se sabía de la existencia de dos agendas, una la histórica que se veía sin avances y, otra económica de integración que aumentaba sustancialmente y, que no tenía respaldo. Entonces creo*

que eso es lo que motiva a los Gobiernos para acercarse y así resolver los temas pendientes”⁷⁰

Chile siempre ha sido respetuoso de los tratados internacionales, por lo tanto, era necesario cumplir a cabalidad lo estipulado en 1929 y así solucionar, definitivamente, los puntos pendientes con Perú. Para muchos de los entrevistados en Santiago y en la región de Tarapacá, el Acta de Ejecución responde a un compromiso histórico, motivado por el auge del proceso de globalización. Este representa la nueva fase que vive América Latina, el cual, a través del debilitamiento de los Estados - Naciones como una forma de fomentar la idea de “aldea global” de McLuhan, ha ayudado al establecimiento de estrechas relaciones internacionales en todos los ámbitos.

Cuando hablamos de integración debemos tomar en consideración, como ya ha sido mencionado, que este proceso se desarrolló primeramente gracias al ámbito económico, donde los agentes privados adquirieron un rol predominante.

En este marco, Chile inició una política de acercamiento con sus vecinos porque el aislamiento y la falta de cooperación internacional no sólo crean inconvenientes en esta materia, sino que se expande a otras áreas como la política y cultural. Asimismo, los actores económicos contribuyeron al acercamiento diplomático. En este sentido, nuestro país, para poder entrar de lleno al tema de la integración y cooperación necesitaba solucionar las situaciones pendientes que tenía con sus vecinos, Argentina, Bolivia y Perú.

⁷⁰ Paz Milet, entrevista personal.

Por su parte, ha sido relevante avanzar en el proceso de integración política. Su importancia radica en la estimulación para crear nuevos referentes regionales y subregionales y así, una mayor capacidad de negociación y presencia en el escenario político internacional, el cual se encuentra homogeneizado por las grandes naciones y bloques. Además, favorece la consolidación de la democracia en nuestra región, principio que los integrantes del Mercosur y la Comunidad Iberoamericana de Naciones han adoptado.

Asimismo, permite reducir las posibilidades de tensiones y conflictos entre los países de la región o, por lo menos, progresar en la creación de instancias de arbitrajes y búsqueda de soluciones que permitirán ir avanzando gradualmente hacia la desmilitarización regional y así reorientar los recursos a las instancias sociales.

Haciendo eco de este concepto, Chile utilizó la fórmula de un Acta de Ejecución para terminar con los diferendos con su vecino del norte. Desde esta perspectiva, los gobiernos tanto de Aylwin como de Frei, le dieron a la Política Exterior el impulso necesario para dejar liberado al país de todos aquellos compromisos históricos que se mantenían y que, a su vez, impedían la materialización de las nuevas aspiraciones regionales. Pero, por otro lado, también obedece a las tendencias de cooperación e integración del proceso de globalización, ya que América del Sur y todas las naciones que forman este conglomerado están buscando zanjar aquellas situaciones de conflicto que se les pudieran presentar en un futuro cercano.

De hecho, han comenzado a abrir sus fronteras en pos del bien común, ya que hoy enfrentan una situación de fuerte competencia por parte de otros mercados como el asiático y europeo. Chile, en el escenario regional y tomando en consideración que las plazas internacionales se han tornado más complejas, debe reconocer que el gran dinamismo de nuestras exportaciones se ha debido, en cierta medida, al fortalecimiento de los mercados americanos, en los que tenemos gran participación.

La estabilidad en las relaciones con los países limítrofes es un factor importante para lograr la paz y la seguridad en esa área. Desde un punto de vista netamente de seguridad, Chile, teniendo en cuenta lo anterior, ha venido implementando una serie de Medidas de Confianza Mutua, MCM, con el Perú. Estas MCM están orientadas a minimizar un potencial conflicto entre dos Estados, y en el caso particular de Chile y Perú, estas contemplan eventuales ejercicios combinados entre las FF.AA., conferencias bilaterales de Inteligencia como la recientemente realizada en Valparaíso a principios de año, invitaciones recíprocas a participar en efemérides históricas y en eventos protocolares, sociales, culturales, artísticos y deportivos, tanto en lo nacional como en lo fronterizo. Es fundamental para la buena operacionalidad de las MCM que ambos Estados demuestren la voluntad necesaria, no sólo de implementarlas, sino en proyectarlas hacia el futuro.

Esta nueva relación basada en la voluntad política y diplomática se puede ampliar a una multitud de espacios. En tiempos anteriores los elementos económicos, comerciales y, en especial, las inversiones chilenas en diversos sectores de la economía peruana; como la

minería, servicios, banca, industria y energía, carecían de un respaldo, pero hoy presentan un nuevo panorama. Con esto se incrementarán los capitales chilenos en Perú y viceversa debido que existe una mayor confianza y colaboración no sólo en el ámbito económico y político, sino también cultural, comercial y turístico.

El término de la histórica desconfianza chileno - peruana permitirá disminuir los principales problemas para las inversiones de privados en cualquiera de las dos naciones, la cual se espera vaya acompañada de un cambio de la visión tradicional de rivalidad, a una con una serie de intereses compartidos. Este principio del fin puede ayudar a que, próximamente, ambos países firmen un Acuerdo de Libre Comercio.



*“El sector privado y los empresarios han realizado un significativo aporte en esta dirección, junto a las nuevas generaciones y a los agentes culturales. Los vínculos entre Perú y Chile se han constituido en una de las relaciones más completas y de acelerada integración que se presentan en América Latina. En los distintos campos se ha establecido un marco jurídico regulatorio apropiado y moderno”.*⁷¹

Efectivamente, el nivel de relacionamiento entre Chile y Perú en esta materia es bastante intenso, y desde esta premisa, las proyecciones futuras son más auspiciosas en el sentido de fomentar una mayor intercambio entre inversionistas privados de ambos países. No obstante, nadie puede negar la existencia de futuras controversias, dado que cada Estado tiene ciertos sectores sensibles a los cuales debe proteger. Para evitar posibles disputas, se deben generar alianzas estratégicas que resguarden áreas delicadas de ambos y, al mismo tiempo, establecer acciones complementarias que permitan ahondar más esta compleja relación.

Esta histórica etapa, crea otras potencialidades para ambos países en la zona fronteriza. Entre otras, una mejor utilización de los puertos de la primera región, la proyección sobre los corredores bioceánicos y el aumento de la considerable producción de granos, madera y minerales del centro sur oeste de América Latina. Estas son algunas de las principales realidades a las que se enfrentarán las relaciones internacionales de Chile, sobretodo en el ámbito regional.

⁷¹ Carlos Martínez Sotomayor, entrevista personal.

Acta de Ejecución: Dudas y Respuestas para la Primera Región.

La viabilidad de cualquier proyecto de cooperación, insertos en el actual sistema internacional, depende de sus vínculos vecinales, tanto económicos, culturales, políticos y sociales. En este sentido, las zonas fronterizas son las áreas que sufren, en mayor medida, los alcances de los acuerdos llevados a cabo por los gobiernos. La Región de Tarapacá, reconocidamente, ha sido una de las más afectada por los diversos enfrentamientos y resquemores que, durante 120 años, han existido entre chilenos y peruanos. La razón se encuentra en los sólo 60 kilómetros que separan a Arica de la ciudad de Tacna.

La firma del Acta de Ejecución, en noviembre del año pasado, tiene sus adherentes y detractores en la zona. El ciudadano común poco sabe de los alcances de este acuerdo y de sus efectos a futuro. Incluso, muchos insinúan que el gobierno central no se preocupa de los problemas reales que se viven en la localidad, especialmente, en relación al letargo del comercio, dado que se encuentran entre dos zonas francas, la de Tacna e Iquique, que les han hecho perder la opulencia que años anteriores deslumbró a la ciudad.

4.1.1 Trabajar, una competencia en la integración

Entre los principales temores generados con la firma del Acta, figuran la llegada de una masiva ola migratoria de habitantes del país vecino (Perú), el aumento del contrabando de especies y drogas, además de la posibilidad que el “sitio siete” del puerto genere una competencia desleal que desfavorezca el desarrollo en la zona. Pero, según las autoridades,

son temores infundados porque la seguridad y medidas implementadas, tienden a activar y fortalecer su progreso como polo fronterizo.

Con respecto al tema de migración, la realidad en Arica y en otras zonas de la primera región, principalmente, demuestra que existe mucha población, proveniente del vecino país que ocupa puestos como asesoras del hogar o en la construcción, porque con la misma cantidad de dinero que puede obtener un trabajador chileno, mejoran su estándar de vida, realidad que supera favorablemente a la existente en Perú.

Obviamente, los tacneños en su mayoría, ocupan cargos que muchos chilenos no aceptan por el bajo salario y las condiciones de trabajo. Esto incide, por un lado, en el alto porcentaje de cesantía en la ciudad, donde el desempleo alcanza al 9,93%. Y por otro, puede llevar a un aumento del sentimiento antiperuano en la región y a la generación de protestas contra el gobierno regional y central chileno.

“El desempleo informal nos afecta, porque las personas vienen a ocupar cargos que ayudaban, en algún grado, a paliar la cesantía. No así el formal que viene visado. La migración peruana debe tener una influencia de alrededor de 2 o 3 puntos, eso demuestra que el problema no se ha solucionado pese a la serie de mecanismos que se han creado”⁷²

Si bien, éste no es un tema que atañe directamente al Tratado de 1929, si tiene sus implicancias en la realidad actual, ya que de cierta forma los últimos acuerdos alcanzados favorecen la migración. Incluso ya se está implementando que los ciudadanos peruanos

⁷² Cristián Figueroa Lloma, entrevista personal.

podrían ingresar sólo con su cédula de identidad hasta la ciudad de Arica lo que puede agravar más la situación. Hay que considerar que un alto porcentaje se radica en el país.

El actual proceso de integración que busca implementar el gobierno chileno ha tomado en consideración el tema de la movilidad de las poblaciones, particularmente en lo que se refiere al escenario laboral, tratando de imitar la experiencia reciente de Europa.

"Yo creo que más que regularizar hay que regular, pero eso pasa por conversar temas laborales de manera bilateral. Cuando esas normas estén relativamente homologadas entre Chile y Perú, de una u otra forma, van a ayudar a que exista una regulación más transparente de lo que es la masa migratoria hacia nuestro país".⁷³

Desde este punto de vista no existe consenso, pues hay quienes afirman que aunque la situación se regularice, el ingreso de peruanos legales o ilegales, de todas maneras, va a seguir causando estragos en la tasa de cesantía regional. Esta situación va a continuar hasta que no mejore la grave crisis económica y social que enfrenta el Perú.

Por ese motivo, es necesario buscar una medida más drástica que favorezca el desarrollo de Arica, de la región y su gente. Con la implementación del Acta de Ejecución puede producirse un flujo migratorio importante, sobretodo, si se establece un agente económico peruano en la región, lo que puede llevar a que la población proveniente del Perú se sienta con más derechos a trabajar. Esto incidiría directamente en un aumento de la oferta laboral y que obligaría, con la misma demanda, a competir por una fuente de

⁷³ Patricio de Gregorio, entrevista personal.

ocupación. A juicio del servicio de Extranjería de la Primera Región, existe consenso entre los empresarios y locatarios que la mano de obra extranjera es más eficiente y barata. Por lo mismo, *"la solución del problema migratorio va por el lado de establecer cuotas de ingreso como lo hizo Estados Unidos con los inmigrantes mexicanos, que se estaban convirtiendo en un quiste para la zona fronteriza"*⁷⁴

En el contexto antes señalado, Chile se encuentra en una posición bastante complicada, ya que debe compatibilizar esta apertura con el resguardo de los intereses nacionales involucrados. Por un lado, puede poner limitantes al ingreso de extranjeros o pedir que éstos regularicen su situación, pero por otro, si existe un exceso en la aplicación de estas disposiciones, la comunidad internacional y principalmente vecinal, puede ver este hecho como una acción discriminatoria.

Para algunos como la periodista Paz Milet, existen puntos en el Acta de Ejecución que parecen ambiguos y que pueden generar un problema político y social por el excesivo ingreso a Chile de peruanos, ya que los trabajadores del vecino país que lleguen a laborar al momento y fijen su residencia en la ciudad de Arica, van a ser poseedores de un permiso especial para que puedan trasladar a Chile sus enceres básicos sin pagar impuestos en la frontera. *"Ese es un tema que se va a tener que ver y precisar, porque claramente ha crecido mucho la llegada de peruanos a trabajar en Chile y, la entrega de estas instalaciones puede convertirse en un nuevo foco de migración"*.

⁷⁴ Rosa Amelia Theoduloz, entrevista personal.

4.2 ¿El fin del estancamiento?

Si bien el Acta de Ejecución firmada el año pasado no es un acuerdo económico, las autoridades chilenas sostienen que la mayor integración con el Perú creará más dinamismo en la zona. Muchos piensan que el acuerdo potenciaría el tráfico comercial en la llamada "Macrozona", también denominados Corredores Bioceánicos (Tambo Quemado, Sangra, Matarani, Santos Porto Alegre, etc.) que incluye el sur de Brasil, de Perú, y a Bolivia entre otros. Desde esta perspectiva, Arica se convertiría en una puerta de entrada y salida de productos provenientes otras naciones con lo que se abriría un mercado de 200 millones de personas.

Esta apertura y vinculación de los países del sur al Pacífico, puede convertirse en uno de los factores necesarios para impulsar a la deprimida economía de Arica, ya que el puerto recibirá mayores ingresos que favorecerán al ámbito laboral y social. Los principales beneficios, de lograr la salida del Océano Pacífico por Arica, son la seguridad de las mercancías, las bajas tarifas y la buena prestación del servicio, ya que se le ha acreditado como un puerto eficiente y competitivo, además, de un importante prestigio a escala internacional.

Más allá de los problemas económicos y sociales que actualmente sufre Arica, es importante destacar su relevancia estratégica y geopolítica que la convierten en la salida natural de países interiores y del Atlántico por medio de nuestras costas. Esto, se materializa en el hecho de que en este siglo XXI, el Océano Pacífico será el principal centro

de desarrollo económico y social de la humanidad, y en donde la ciudad de Arica e Iquique juegan un especial rol, ya que por su cercanía a una triple frontera resulta el puente natural entre el Pacífico y el Atlántico.

Para que nuevamente florezca la “ciudad de la eterna primavera” no basta con la presencia de exportaciones extranjeras y de un aumento del tráfico por nuestros puertos, es urgente que se implemente una política de Estado eficiente y duradera para que Arica salga del estancamiento.

Los empresarios están escépticos. En la ciudad misma de Arica, uno de los principales polos de progreso está dado por la gran cantidad de centros comerciales, galerías o ferias turísticas, lo que indica que, en algún momento de su historia, existía un boom por los productos que ahí se vendían y de los cuales, un alto porcentaje tenía como destino Tacna. Con la aparición de una zona franca en Tacna y el potenciamiento de la existente en Iquique, se disminuyó la peregrinación comercial hacia ese lugar. Como una forma de fundamentar esta afirmación, se puede apreciar que los centros comerciales pequeños hoy, están repletos de productos electrónicos, textiles y de menaje traídos desde las inmediaciones. Esto, sin considerar el aumento del contrabando que pasa por la frontera, y por el cual las personas pagan un menor porcentaje de impuestos, lo que ha acarreado la quiebra de una serie de comerciantes y el cierre por parte de otros de sus fuentes laborales y posterior migración hacia otros sectores del país en busca de mejores oportunidades.

Iquique, a diferencia de su vecina Arica, no ha debido sufrir los mismos efectos económicos. Pues la Zona Franca, la minería y turismo de la zona han significado un importante aporte para un mejoramiento de su nivel de vida. Este crecimiento se debió a la implementación por parte de sus autoridades, de una política de desarrollo y marketing mostrando las ventajas de su ciudad. De igual manera, se ha visto afectada por la gran cantidad de inmigrantes peruanos y bolivianos que han ocupado cargos en albañilería, construcción, comercio y trabajos domésticos, entre otros.

La primera asociación que hacen la mayoría de las personas de estas ciudades, es la existencia de la Zona Franca. En este cuadro, algunos afirman que la Tacna (Zotac) no ha sido todo lo exitosa que se esperaba y que en el marco de esta cooperación regional entre Perú y Chile, no pueden de manera individual desarrollar sus puertos para convertirse en un competidor del otro. Así, la premisa básica que se proyecta es que a futuro se debe trabajar en conjunto ya sea entregando un corredor de comercio y cooperando en el desarrollo de la actividad portuaria, con lo cual se dinamiza el comercio de libre impuesto. Ligado a este tema se encuentra el artículo décimo del Acta de Ejecución que señala *"Las mercaderías y los armamentos en tránsito están exentos del pago de derechos aduaneros y de cualquier otro gravamen que se perciba por la aduana."*

Las actividades y los servicios a cargo de Enapu y Enafer relativos a las mercaderías y armamentos, señalados en el artículo 4 de la presente Acta, y bajo el régimen de libre tránsito, que se realizan en los establecimientos y zonas en virtud del

...do de 1929 y su Protocolo Complementario, para efecto de que el Perú goce de la
dependencia propia del más amplio puerto libre, no están afectos al Impuesto a la Renta.

Asimismo, los servicios que se presten directamente a dichas mercaderías y
...mentos estarán exentos del Impuesto al Valor Agregado”⁷⁵

Empresarios prevén que a través del malecón de atraque se extenderá el tráfico
... que, finalmente, acentuará las actividades informales como el comercio ambulante en
... región, lo que ha provocado que las ventas de los establecimientos ariqueños e
... queños hayan experimentado una baja del 35 por ciento, según las estadísticas del mes
... abril de este año.⁷⁶

Junto a esto, una de las grandes desventajas que se pueden presentar, tanto en la
... tera como en el uso del muelle, es el tema del narcotráfico, punto vulnerable porque los
... ses productores de drogas utilizan a Chile, de una u otra forma, como país de tránsito,
... do que nuestro país tiene una mejor llegada y credibilidad en los puertos y mercados
... cionales “entonces los narcotraficantes prefieren exportar de una nación que tiene
... credibilidad que Colombia, Perú y Bolivia que son países que llegan a los mercados
... primer mundo y son revisados completamente”.⁷⁷

Ver anexo, página 166.

...me Córdova, entrevista personal.

...tricio de Gregorio, entrevista personal.

El sitio siete ¿Un enclave peruano que nos afecta?

Otro de los temas que produce preocupación tanto en el ámbito civil como militar es la posible pérdida de soberanía y seguridad de nuestra frontera ante la llegada de un "enclave peruano" a la zona. Si bien el Acta de Ejecución tendió a solucionar el tema de las zonas pendientes para el Perú, no deja fuera de incertidumbre el uso que tendrá el sitio de número siete. La mayoría de los entrevistados coinciden que el uso del muelle no produce problemas a estos principios, pero no es garantía de que en el futuro no se puedan producir diferencias.

Incertidumbre causa la hipótesis de que se pueda generar una paralización de las labores por parte de trabajadores peruanos en el sitio siete, ya que surge la duda entorno a cómo debería actuar la autoridad y la fuerza pública a la hora de poner orden a los hechos, que no hay que olvidar que esa zona es administrada por peruanos, en una especie de concesión, pero que a la vez se rige por las leyes chilenas. En este contexto, se debe tener especial cuidado en los nexos y vínculos sindicales que existen entre uno y otro lado, puesto que la generación de una manifestación pública masiva de ambos sectores interfiere con el orden y, además, una inadecuada solución a un problema cotidiano puede terminar en un conflicto bilateral.

En cuanto a la carga que transita por ese lugar, ya antes habíamos mencionado el posible foco de narcotráfico que se puede desarrollar. Ahora bien, a este problema se suma el tema armamentista. Cabe recordar que el artículo segundo del Acta de Ejecución

...lece "el comercio de tránsito a que se refiere el artículo 5° del Tratado de 1929 goza de independencia propia del más amplio puerto libre, y se ejercerá en dichos establecimientos y zonas y entre ellas, en el área de conexión del sistema ferroviario como operación integrada"⁷⁸

Si bien, las obras fueron construidas para el servicio del Perú, y están regidas por la Constitución y las leyes de nuestro país, no se puede negar la existencia de grupos armados que se abastecen de material bélico, vía países que se encuentran en otras zonas. Pese a esto, los encargados de Emporchi Arica bajan el perfil a esta hipótesis diciendo que "esa carga, la podrían meter por cualquier puerto peruano, por Ilo o Mollatepe. Y con la tecnología que tenemos, por ejemplo con las fotos satelitales, igual podemos saber qué se transporta".⁷⁹

Otro de los tópicos que se analiza, dentro de lo que es el uso del puerto, es el tema de la competencia desleal que pueden sufrir los chilenos. Sin embargo, las autoridades han sido claras al desechar esta posibilidad. Según Emporchi, es cierto que las tarifas están en manos de la Enapu, pero están limitadas por un acuerdo entre esta empresa y la peruana, en el cual se establece que estas cifras no pueden ser menores que la de los otros sitios.

Incluso, en resguardo de la competencia, personeros de esta entidad señalan que

⁷⁸ Ver anexo, página 166.

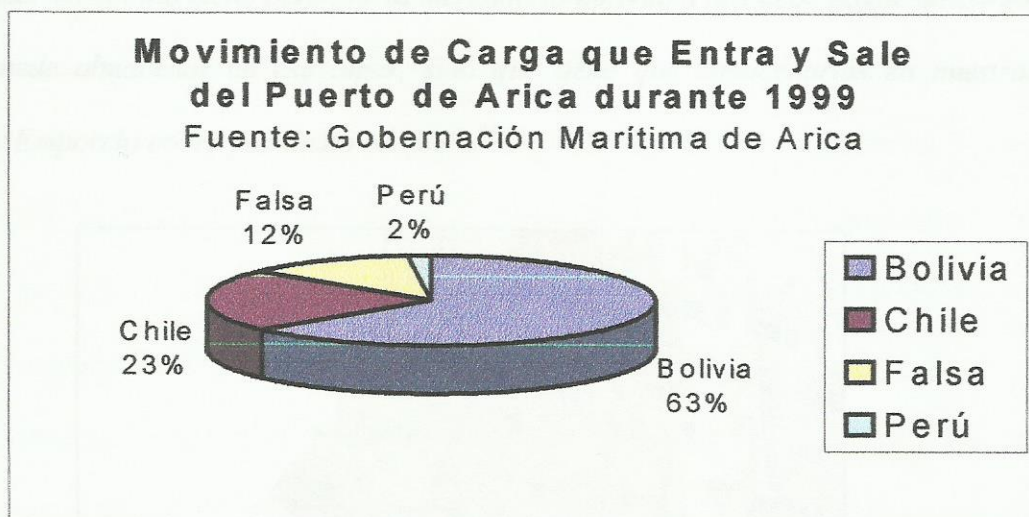
⁷⁹ Mario Moya, entrevista personal.

mente, se deberán presentar auditorías que serán analizadas por las autoridades y que, en caso de controversias, existe la posibilidad de un arbitraje. En cuanto al tema de las empresas de estiba y desestiba que operen en el lugar, se regirán por la legislación nacional y deben constituirse en el país. También, se afirma que esto será un potencial para la contratación de nuevo personal chileno. *"Solamente la administración va a estar en poder de Arica, es un muelle que más que exclusivo para Perú, es una especie de concesión, por lo tanto, tiene que cumplir todas las condiciones impuestas para los sitios de esa naturaleza, es decir, deben trabajar empresas chilenas y tiene que haber mano de obra local"*.⁸⁰

En el ámbito estrictamente comercial, la Empresa Portuaria de Arica enfatiza que la solución a los puntos pendientes con nuestro país vecino, se producirá un auge en la transferencia de carga. Por un lado, Perú debe hacer promoción de su sitio, lo que implica, obligatoriamente, hacer propaganda de los beneficios que tiene el puerto de esa ciudad. Del mismo modo, un aspecto positivo es que, dadas las condiciones oceanográficas de puertos como Ilo y Matarani, que sufren constantes marejadas además de la deficiente infraestructura vial hacia Tacna. Todo ello favorece a Arica en la captación del cargamento que se mueve por ahí y que tiene como destino la zona franca del sur del Perú. Incluso, la que se mueve por Iquique.

⁸⁰ Mario Moya, entrevista personal.

En este marco, es necesario resguardar los intereses económicos involucrados, ya que si no existe una férrea política, el puerto y el muelle siete se pueden transformar en un congestionador de su símil de Ilo. Si las cargas peruanas salen por Arica se pueden abrir nuevos espacios en el sur de Perú, para atraer el cargamento boliviano en desmedro de los puertos del norte (Arica, Iquique y Antofagasta) ocasionando un impacto negativo en nuestra economía.



Ante la hipótesis de que el puerto de Arica se encuentre congestionado y no exista un lugar de atraque que no sea el sitio siete, se plantea la inquietud de qué sucede con el cargamento que transporte un buque de una tercera nacionalidad. La administración portuaria de esa ciudad puede autorizar a que éste atraque en dicho sitio. Con respecto al pago de los

... y la transferencia de carga, se señala que, por un lado, el regente peruano puede cobrar una tarifa por cada hora que barco este atracado y por cada tonelada que desembarque. A esas dos tarifas, se le suma la llamada carga de transferencia, cobro por tonelada que baje, la cual se debe cancelar a Emporchi.

"A parte, ellos pueden traer productos de terceros países, pero siempre debe venir en un buque que traiga mayoritariamente mercancía peruana. Por ejemplo, un barco con 5 mil toneladas métricas de carga con destino a Perú y con 4 mil con rumbo a Bolivia. Ahí se puede atracar en el sitio siete, pero por la mercadería boliviana nos debe pagar un cargo, pero la puede almacenar en ese lugar, sino que tiene que almacenarlas en nuestros muelles y Emporchi cobra por dicho acopio".⁸¹

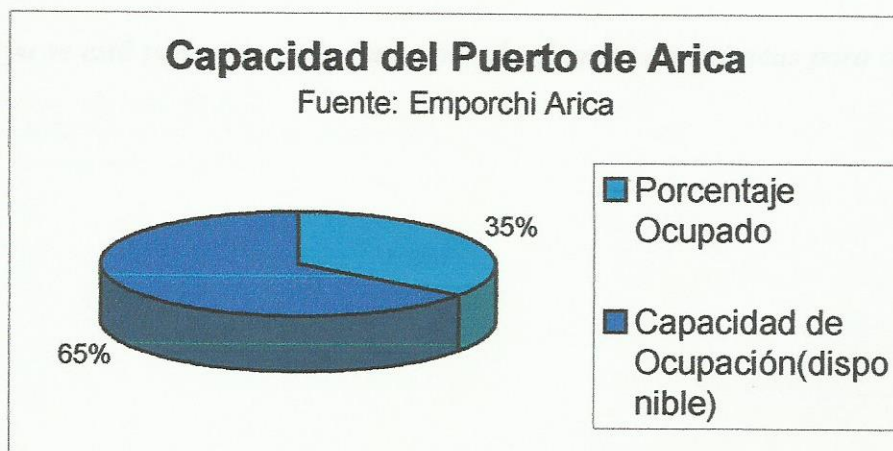


Mario Moya, entrevista personal.

El Océano del siglo XXI

Otro de los puntos que se previó en la firma del Acta es la inminente apertura y fortalecimiento del llamado "corredor bioceánico". Arica se transforma en la zona más cercana a todas las cargas provenientes desde el interior de América, llámese Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay; entre otros. En este sentido, el eje Arica - Sangra da una visión estratégica muy positiva, para en un mediano o largo plazo, poder sacar carga del centro de Brasil, principalmente, de Matto Grosso, ya que los puertos más importantes del Océano Atlántico se encuentran congestionados. Matto Grosso produce siete millones de toneladas de soya que necesitan llegar a su destino final en Asia Pacífico. Sin embargo, no puede olvidarse que en esta carrera también se encuentran Iquique, Ilo y Matarani. Por eso es relevante el desarrollo portuario, tanto en la calidad del servicio como en su eficiencia, para lograr atraer los productos provenientes de otras naciones que ayudarán a impulsar la frágil economía de Arica y a reafirmar la posición de Iquique.

En este momento, el puerto de Arica posee un porcentaje de ocupación que alcanza al 35% y mueve un millón 350 mil toneladas anuales. Esto, demuestra que tiene una alta capacidad de ocupación lo que se logró gracias a los avances tecnológicos que permiten ofrecer un servicio en el menor tiempo posible.



Asimismo, hay que destacar que el puerto de Arica es uno de los más seguros de América Latina, ya que tiene un bajo porcentaje de merma, consta de circuitos cerrados de vigilancia y de guardias las veinticuatro horas del día que protegen las instalaciones.

En cuanto a las implicancias que tiene el Acta de Ejecución para el gobierno regional, se puede señalar que las principales autoridades de la localidad, Intendente, Gobernadores y Seremi de Economía y Transportes; se encuentran conformes con los acuerdos alcanzados, puesto que de esta manera se van a mejorar las relaciones bilaterales entre el norte de Chile y el sur del Perú. Los personeros de la zona siempre han afirmado que se encuentran a dos mil kilómetros del centro de Chile lo que ha provocado que, en más de una ocasión, se hayan sentido desplazados. Por lo tanto, esta unión los va a favorecer, desde el momento en que se va a desarrollar un mayor intercambio comercial entre esas dos zonas y se podrán establecer convenios a nivel regional que beneficien el desarrollo de la localidad en materias tan variadas como son el turismo, transporte, cultura, agricultura y comercio, entre otros.

“En la región, en general, se vislumbra un escenario de cooperación e integración en muchos aspectos que abren un espacio a la integración real. Por ejemplo, ya existe una importante señal derivada del Primer Encuentro Agroindustrial de Chile – Perú, en donde se desarrolló el tema de la distribución óptima de las mercaderías desde distintos puntos, además ya se está pensando en la formación de alianzas estratégicas para atraer terceros

acuerdos. Estos son acuerdos que tienden a potencializar las relaciones entre los países a más, de un mejor entendimiento en todas las materias".⁸²

En el tema de la globalización, para las autoridades en su conjunto, la ubicación geográfica de esta zona requiere, causa y constituye una oportunidad, en términos de que ellos no se elaboran en Santiago sino al lado de los grandes mercados "si uno ve el entorno de personas y oportunidades comerciales es mucho más potente producir en el norte de Chile que en el centro del país si uno está pensando en los escenarios de globalización. Digo esto, porque tengo a La Paz a 500 kilómetros, Santa Cruz a mil y a una hora en avión. Y estoy cerca de Lima, y de ahí Caracas, Colombia, Ecuador, un entorno mucho más rico y más profundo en términos de desarrollo"⁸³

En relación con el tema de transporte de carga, el Acuerdo de Complementación Económica, al que ya hicimos referencia en el capítulo anterior, y el Acta de Ejecución, han sido factores de gran relevancia para el desarrollo de este sector. "en este momento estamos otorgando una gran cantidad de permisos internacionales al Perú, que equivalen al 80 por ciento del total emitidos en la primera región"⁸⁴

Sin embargo, existen algunos camioneros que tienen ciertas dudas respecto a lo que pueda pasar en el mediano plazo con el transporte de carga, ya que este no se reguló en ninguno de los dos acuerdos antes mencionados. Asimismo, aseguran tener la experiencia

⁸² Jorge Tapia, entrevista personal.

⁸³ Patricio de Gregorio, entrevista personal.

⁸⁴ Carlos Vergara, entrevista personal.

Bolivia, donde sólo los vehículos de esa nacionalidad trasladan los productos que pasan por ultramar, lo que ha provocado cierta reticencia al término de integración realizado por las autoridades, porque ven en su sector una discriminación tanto en las negociaciones como en las consecuencias prácticas.

4.5 Tras el Acta, nuevos problemas a considerar

No se puede olvidar que la frontera con Perú es fuente de problemas ineludibles que requieren de estrecha cooperación. A la necesidad de intensificar los controles fitosanitarios y de erradicación en conjunto de la polilla oriental y de la mosca de la fruta, se suman el contrabando, que incluye las drogas, los locos y bienes culturales; la migración ilegal; el narcotráfico; los obstáculos al tránsito de vehículos y mercaderías; la prevención de la corrupción en los controles fronterizos y los conflictos por la pesca en el territorio limítrofe, entre otros. Ninguno de estos temas puede ser resuelto unilateralmente y todos pueden generar desencuentros entre las autoridades y perjuicios a los agentes económicos de ambos países.

A la Dirección Regional de Aduanas de la Región de Tarapacá le corresponde regular y fiscalizar el paso de mercancías y pasajeros por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a las importaciones, exportaciones y otros que determinen las leyes. *“Esto conlleva el respeto a los tratados internacionales y mantener como regla de oro las buenas*

relaciones con el país vecino, dando una excelente atención al usuario en las fronteras, como es este caso".⁸⁵

En virtud de esta nueva realidad con Perú se terminó con los controles zoosanitarios que el Servicio Agrícola y Ganadero Chile, SAG, y la Aduana realizaban en el ferrocarril Tacna - Arica dado que se amplían los acuerdos a este medio de transporte. El tren formaría parte de un complejo unitario y administrativo junto al muelle siete del Puerto de Arica y a las dependencias aduaneras de ese país ahí instaladas.

Ante esto, el gobierno chileno retiró la estación satelital, haciendo fe de los controles que deben ejercer los funcionarios peruanos en su territorio respecto de la carga y hábitos de los pasajeros para evitar que ingresen fruta y productos de alto riesgo. Sin embargo, y dado que esta servidumbre se encuentra bajo legislación chilena, nuestro país tiene el derecho a optar medidas que permitan salvaguardar el patrimonio y desarrollo de la agricultura.

La retirada de la estación satelital en octubre de 1999 y la falta de prevención de las autoridades y público en general produjeron la reaparición de la mosca de la fruta, poniendo a prueba el buen nivel alcanzado en las relaciones bilaterales.

Con la aparición de esta plaga, Chile se vio forzado a realizar una fiscalización en el tren ya que el rebrote del insecto, en febrero del 2000, que afecta a una exportación

⁸⁵ Homero Fernández, entrevista personal.

problemática de nuestro país como es la frutícola y que alcanza montos superiores a los 400 millones de dólares al año, generó un distanciamiento de las relaciones.⁸⁶

Tales inspecciones originaron una protesta por parte del Perú, cuyo gobierno estimó que la medida vulneraba el derecho de libre tránsito que lo favorece en virtud del Acta de Ejecución.

Es necesario destacar que existen dos puntos de gran relevancia que no quedaron estipulados en la Acta de Ejecución, firmada el 13 de noviembre de 1999, y que pueden ser causa de futuros focos de tensión. Estos dicen relación, primero con que más allá de los derechos invocados existe el deber de preservar nuestro patrimonio fitozoosanitario y prestigio exportador, por sobre la mantención, afirmación de soberanía y jurisdicción que nos corresponde. Y por otro lado, ya se materializa la ambigüedad en ciertos aspectos, que en este minuto, desencadenaron en una diferencia de interpretación y sensibilidad.

Así, las principales desventajas de los últimos acuerdos están dadas porque los intercambios de mercaderías y productos fragilizan la acreditación de sanidad animal, vegetal y proceso de exterminio de enfermedades contagiosas. Es un imperativo fortalecer una cooperación entre ambos países para asegurar la erradicación de esta plaga y de otras que a futuro nos pueden afectar dañando nuestro prestigio como exportador frutícola, ya que corresponde a una unidad agrobiológica sin barreras físicas.

⁸⁶ Extracto Diario El Mercurio, 14 de junio de 2000, C1.

Con esto, se puede observar que a pesar de la firma del Acta de Ejecución, es posible que se vayan generando otras crisis que van a requerir de la buena voluntad de las autoridades de ambos países para buscar una solución rápida y eficaz. Principalmente, en aquellos ámbitos que no quedaron definidos de manera clara. *“Sin duda que la normalización, normalización y adecuada canalización de los intercambios, aseguran la armonía y nos permiten evolucionar hacia el concepto de frontera como punto de intercambio y contacto entre países, y no como fuente generadora de problemas”*.⁸⁷

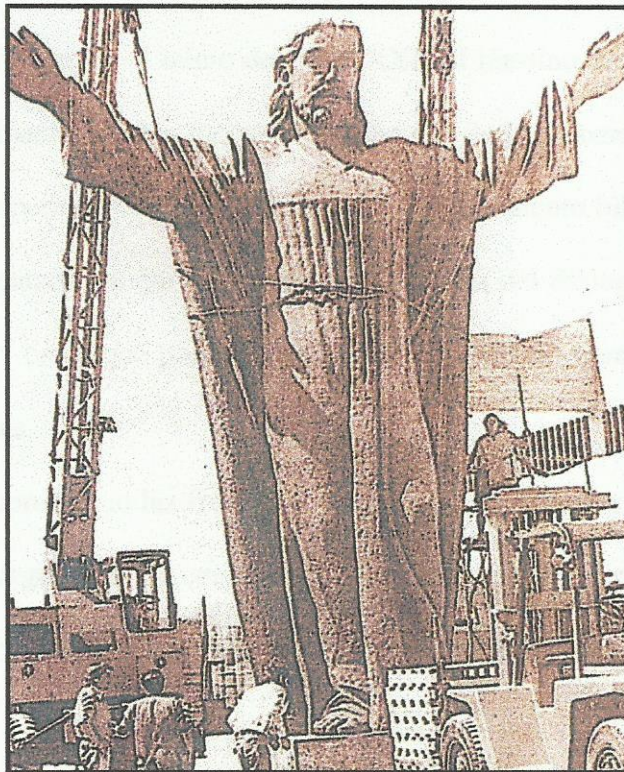
Los fenómenos de integración económica y el creciente grado de coordinación política en el hemisferio están en desarrollo. Chile valora su progreso y al mismo tiempo, es uno de sus principales propulsores. Sin embargo, ellos no garantizan por sí solos la ausencia de ejes de tensión y conflictos. De allí que resulta imprescindible la debida consideración de sus efectos sobre la defensa y seguridad nacional. En este sentido, se deben tomar en cuenta de manera cuidadosa e interrelacionada los fenómenos de integración y conflicto, pues ambos coexisten y pueden derivar, positivamente, hacia la asistencia y apoyo mutuo o negativamente, hacia el enfrentamiento.

⁸⁷ Patricia Román, entrevista personal.

Conclusiones

El problema que hoy lleva el nombre de este gigante (Andrés Bello) del pensamiento y literatura latinoamericana es un compromiso importante en la dirección correcta y ante sí un desafío de proporciones históricas: conciliar la experiencia de un cuarto siglo de trabajo con las exigencias regionales en ámbitos de su competencia. Sólo mediante esta adecuación podrá conducir a los pueblos de la región –únicos protagonistas posibles del desarrollo integral- por el camino de la democracia, la paz y la prosperidad. Sólo así hablará América Latina con voz propia y acento genuino, libre ya de los importados de la servil sujeción que Bello condenaba”.

(Federico Mayor)



La firma del Acta de Ejecución es el inicio de un ambiente lleno de protagonismos políticos, económicos, psicológicos, sociales y militares que empujan a dos naciones a emprender nuevas acciones en el campo de la integración. Chile y Perú, vivieron largos años presenciando controversias y resentimientos mutuos generados por la Guerra del Pacífico; con el correr del tiempo, el desenlace de los puntos pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario nos presenta un escenario futuro en el que el desafío más importante es la cooperación y el desarrollo conjunto que permitirán asegurar la paz, el bienestar y la estabilidad en la región, la cual se caracterizó durante años, por los protagonismos y desencuentros entre sus integrantes.

La orientación de este estudio busca, más allá de la mención de los paradigmas políticos en las relaciones internacionales, hacer presente y explicar el nuevo carácter de las relaciones chileno - peruanas en el inicio del siglo XXI. El término de esta etapa histórica se finaliza con la eliminación de los focos de tensión que se han presentado en la región, lo que abre un nuevo período con perspectivas de relacionamiento bilateral inéditos. Los nuevos acuerdos han sentado las bases para buscar, a través del diálogo y entendimiento, soluciones a las futuras crisis que puedan producirse y, al mismo tiempo, los caminos de cooperación de las mismas.

Es necesario recordar que las fronteras geográficas en América Latina han sido un factor relevante en el surgimiento de conflictos internacionales, por la cantidad de recursos políticos que poseen y que han contribuido al poder económico y militar de los países.

Como señala Evan Luard las disputas territoriales han sido las causas más importantes de guerra entre los Estados durante los dos últimos siglos. En este sentido, el concepto de frontera, y en especial el de soberanía, han ido cambiando. Ya no son los límites entre países sino, por el contrario, se han convertido en áreas de intensa actividad económica, cultural y política que hay que ir fortaleciendo.

Irrefutable es el rol que le ha correspondido al sector privado en la solución de los conflictos. En el desarrollo de nuestro capítulo sobre integración hemos visto como influye tanto en el proceso de globalización en el acercamiento que los poderes políticos han hecho. Tampoco se puede dejar de mencionar, la voluntad de los mandatarios Eduardo Frei y Alberto Fujimori para terminar con un dilatado proceso de polémicas y controversias.

En este contexto, el Acta de Ejecución, firmada el 13 de noviembre de 1999, enfrenta con las incertidumbres entorno a la seguridad de la zona. En efecto, el nuevo sistema de interdependencia, acentuado por la unificación del mercado, la expansión de capitales hacia otras zonas y la identidad regional han tendido a reemplazar el interés nacional de los países por la colaboración que apunta a construir un sitio para América Latina en el escenario internacional.

A su vez, favorece la integración económica no sólo entre estos dos Estados, sino que la de toda la región, ya que hoy ha fomentado la cooperación entre ellos logrando importantes avances comerciales que contribuyen a fortalecer las relaciones bilaterales y multilaterales.

Chile y Perú han logrado una importante complementación como países vecinos y conscientes que deben compartir esfuerzos en materia de desarrollo por ser naciones cuyo destino oceánico es apetecido por muchos. Sin embargo, esto no significa que se haya definitivamente con los roces que han existido por más de 100 años entre chilenos y peruanos. Para ello, se requiere de un cambio generacional y cultural que vaya a la par con los nuevos acontecimientos.

Los esfuerzos se han iniciado, y con fuerza. Uno de los ejemplos más claros de buena disposición y cooperación, para terminar con una situación que generaba odiosidades entre las poblaciones, es la experiencia vivida por Chile y Perú que, a través del establecimiento del Cristo de la Paz en el Morro de Arica, pone fin a las controversias generadas desde 1929. Reafirma la hermandad y la paz que debe reinar entre dos naciones que han enfrentado problemas similares.

Su imponente figura; posición, brazos abiertos mirando hacia el Mare Nostrum, y el valor espiritual harán recordar con cordialidad el valor histórico que tiene el Morro tanto para chilenos como peruanos; dejando atrás, en cierta medida, los resentimientos generados por disputas territoriales.

Desde nuestra perspectiva, los últimos acuerdos internacionales sólo contribuyen a disminuir los resentimientos, susceptibilidades y desconfianzas mutuas, que han existido por más de un siglo, pero no finaliza con ellas. Las razones radican en que es necesario que haya un cambio de mentalidad en el pueblo peruano, principalmente en Tacna, ya que

pequeños enseñan a los niños una historia que resalta el poder expansionista de Chile. Por lo tanto, crean en ellos un sentimiento anti-chileno y la idea de recuperar lo perdido en 1879.

En el caso chileno han disminuido las susceptibilidades y distanciamientos, ya que el conocimiento de un problema como el que nos preocupa, da más tranquilidad y seguridad en el norte y principalmente, en la zona fronteriza. Sin embargo, hay que ser muy cuidadosos, en el marco de la integración, con las facilidades que se le den a extranjeros, puesto que esta zona norte es frágil tanto social como económicamente. De esto se desprende, que para terminar con la percepción discriminatoria que esa región tiene del centro del país y evitar un rebrote del sentimiento anti-peruano, es necesario trabajar para el fortalecimiento de la misma, vía desarrollo urbano, económico y social que permitan una apertura e integración sin perjuicio de la población que ahí habita. En otras palabras, tender la mano al Perú, el que ahora debe responder a dicho gesto.

Las proyecciones futuras en torno a las relaciones bilaterales son positivas, en tanto a que dan pie para que finalmente lleguemos a una estabilidad. Esto no sólo sirve de ejemplo para Chile y Perú sino también, para toda Latinoamérica. El escenario que se ha configurado es completamente diferente y ahora, corresponde construir sobre éste, tomado en consideración el pasado para no cometer los mismos errores.

Es importante, en esta materia, no sobredimensionar el actual grado de las relaciones entre ambos países, en términos de que hoy no hay más conflictos y que el futuro

solo armónico. Ya en el análisis se hizo mención al actual problema fitozoosanitario que se tradujo, tras la firma del Acta, en un primer foco de tensión y que generó ciertas dificultades al nivel de Ejecutivos.

Los múltiples espacios que se han abierto para que nuestro país y nuestro vecino, trabajen en pos de intereses conjuntos y del bien común, deben tener presente que los focos de tensión, aparecerán en el camino y que pueden converger en interpretaciones contrapuestas sobre lo que corresponde hacer según los intereses nacionales. Es necesario recordar y nunca olvidar que cada nación, primeramente, vela por sus intereses internos.

Es bueno que se logren acuerdos, toda vez que ha existido un compromiso pendiente con Perú, pero hay que establecer reglas claras porque el mismo avance en materia bilateral puede llevar a la generación de nuevos problemas en otras áreas que, si bien en un principio parecen menores, en el transcurso del tiempo pueden ir escalando hasta afectar la seguridad.

La experiencia del pasado, nos enseña que como país aspirante a ser una nación de primer orden, debe tener en consideración ciertas reglas. Lo primordial, es constatar que en la aplicación de cláusulas pendientes en tratados internacionales, es un imperativo no desembocar en un nuevo acuerdo para cumplirlas, ya que la constante firma de estos instrumentos va en desmedro de las zonas afectadas y de los pueblos.

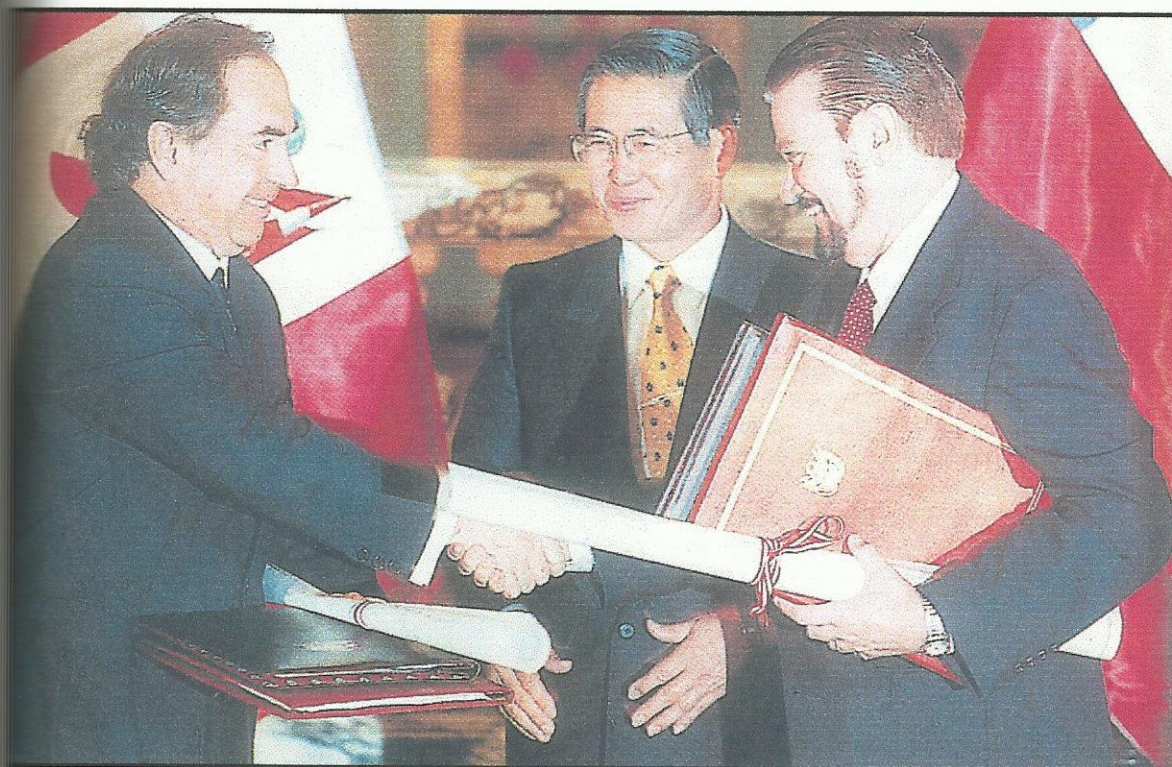
También, ante cualquier inconveniente, es recomendable que las autoridades competentes sean las que lleven las negociaciones y se suscriban al tema en cuestión, sin

incluir otros sectores. La falta de claridad para llevar a cabo las conversaciones, puede obstaculizar la solución del conflicto.

El Acta ha iniciado un proceso histórico y definitivo, pero depende de la voluntad de los pueblos de Chile y el Perú hacer suyos la idea que se encuentra acuñada en bronce al pie del Cristo de la Paz:

***“ Amaos los Unos a los Otros
como yo os he amado”.***

Instancia precursora en que los cancilleres de Perú y de Chile, Fernando De Trazegnies y Gabriel Valdés, suscribieron los Actos de Ejecución Final, en presencia del presidente Alberto Fujimori, Palacio de Gobierno, sábado 13 de noviembre de 1995.



Instante preciso en que los cancilleres de Perú y de Chile, Fernando De Trazegnies y Gabriel Valdés, intercambian las Actas de Ejecución firmadas, en presencia del Presidente Alberto Fujimori. Palacio de Gobierno, sábado 13 de noviembre de 1999.

Bibliografía

- Arce, A. (2000). *Historia, Chile y Perú, Mar del Fuerte* (1970-2000). La Paz: Pineda Editores.
- Centro de Estudios Estratégicos de la Armada (1993). *Una Historia de las Relaciones de Chile con Perú y Bolivia: antecedentes y perspectivas*. Valparaíso: Centro de Estudios Estratégicos de la Armada e Instituto de Ciencia Política, Universidad de Chile.
- de Arana, C. (1997). *1997: Perla de las Relaciones Internacionales, debate y desafíos en Estudios Internacionales*, N°36, páginas 134-137.
- Diario El Sol. (2000). *Perú-Chile: un siglo de amistad*. La Paz: Diario El Sol.
- Escobar, J. (1998). *Chile y Perú: Política Exterior de Chile*. Santiago: Los Andes.
- Martínez, C. (1998). *Chile y Perú: Una Nueva Interpretación*. Santiago: Pehuén Editores.
- Miel, F. y Rojas, F. (1998). *Chile-Perú: Camino a la confianza y la amistad*. Santiago: PLACSO.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (1960-1961-1964-1965-1966-1977-1978-1979-1982-1984-1987-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997).
- Ministerio de Relaciones Exteriores (1978). *Tercera, Cuarta, Quinta y Sexta Reuniones Internacionales de Chile* (1970-1975). Santiago.

Bibliografía

- Aranibar, A. (2000). *Bolivia, Chile y Perú: Hacia un Futuro Compartido*. La Paz: Plural Editores.
- Centro de Estudios Estratégicos de la Armada. (1993). *Una Visión de las Relaciones de Chile con Perú y Bolivia. Actualidad y Perspectivas Futuras*. Valparaíso: Centro de Estudios Estratégicos de la Armada e Instituto de Ciencia Política Universidad de Chile.
- De Arenal, C. (abril-junio 1989) Teoría de las Relaciones Internacionales hoy: debates y paradigmas en Estudios Internacionales, N°86, página 153-182.
- Diario El Sol. (2000). *Perú-Chile 1999: Fin a las Hipotecas del Pasado*. Lima: Diario El Sol.
- Insulza, J. (1998). *Ensayo sobre Política Exterior de Chile*. Santiago: Los Andes.
- Martínez, C. Apunte. *Chile y Perú: Una Nueva Aproximación Vecinal*.
- Milet, P y Rojas, F. (1999). *Chile-Perú: ¿Camino a la confianza o la Tensión?*. Santiago: FLACSO.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (1960- 1961-1964-1965-1966-1977-1978-1979-1982-1984-1985-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996- 1997).
- Ministerio de Relaciones Exteriores.(1976). *Tratados, Convenciones y Arreglos Internacionales de Chile 1810-1976*. Santiago.

- Morgentau, H. (1986). *Política entre las Naciones*. Buenos Aires: GEL. Pp.13-68.
- Salgado, J e Izurieta, O. (1992). *Las Relaciones Bilaterales Chileno Peruanas Contemporáneas: Un Enfoque Realista*. Santiago: Comandancia en Jefe del Ejército.
- Tomassini, L. (1989). *Teoría y práctica de la Política Internacional*. Santiago: Editorial Universidad Católica de Chile.
- Van Klaveren, A. (1998). *Chile en los Noventa*. Santiago: Dolmen Ediciones.
- Van Klaveren A. (1997). *América Latina en el Mundo*. Santiago: Los Andes. Pp. 215-231.

Personas Entrevistadas:

1. Cifuentes, Patricio. Militar, Coronel de Ejército,
2. Córdova, Jaime. Historiador y Coronel en Retiro de Ejército, Director, Colegio Reina María-Iquique.
3. Daud, Pablo. Empresario, Presidente, Cámara de Comercio de Iquique.
4. De Gregorio, Patricio. Administrador Público y Ex Intendente Primera Región, Gerente General, Zona Franca Arica.
5. Díaz, Alfonso. Profesor de Historia y Geografía y Magister en Historia, Jefe Carrera Historia Y Geografía, Universidad de Tarapacá.

11. Fernández, Homero. Administrador Público, Jefe Departamento Supervisión y Control, Servicio de Aduanas Región de Tarapacá.
12. Figueroa Lloma, Cristián, Ingeniero Mecánico con Maestría en Administración, Administrador Municipal, Ilustre Municipalidad de Arica.
13. Gaete, José. Militar, Coronel, Cesim.
14. González, Sergio. Sociólogo, Director del Instituto de Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat.
15. Infante, María Teresa. Abogada, directora de Fronteras y Límites de la Cancillería Chilena, Cancillería Chilena.
16. León, Victor. Ingeniero Civil, Secretario Regional Ministerial de Economía, Energía y Minería, Corporación de Fomento Arica.
17. Martínez, Carlos. Abogado y Ex Embajador de Chile en Perú, Director, Fundación Felipe Herrera.
18. Milet, Paz. Periodista, periodista, Flacso.
19. Moya, Mario. Ingeniero Mecánico, Gerente de Desarrollo y Administración, Empresa Portuaria de Arica.
20. Nuñez, Fernando, Ingeniero Comercial y Ex Gobernador Arica, Candidato a Alcalde.
21. Román, Patricia. Constructora Civil, Gobernadora, Gobernación Provincial de Iquique.
22. Tapia, Jorge. Abogado, Intendente, Intendencia Primera Región de Tarapacá.

■ Theoduloz, Rosa Amelia. Abogada, Secretaria Ejecutiva Corporación Regional del Control de Estupefacientes (Corece), Intendencia Primera Región.

■ Vergara, Carlos. Ingeniero en Tránsito y Transporte, Asesor Secretario Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones, Secretaría Regional de Tarapacá.

Otras Fuentes:

■ Diario El Mercurio.

■ Diario La Segunda.

■ Diario La Tercera.

■ Revista Ercilla.

ANEXOS

Treatado de 1928

Los Gobiernos de las Repùblicas de Chile y el Perú, desearios en promover una paz entre ambos países y de asegurar así su prosperidad y buena inteligencia, han decidido celebrar un Tratado conforme a las bases que el Presidente de la República de Chile, en ejercicio de sus facultades, solicitadas por las Cortes y aprobadas por los Poderes Constitucionales entre ellas, han propuesto como bases para el Tratado de Tacna y Arica, y el efecto han acordado en lo siguiente: a saber: En nombre el Presidente de la República de Chile, el Licenciado don Emilio Larraín, su Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Perú, y en nombre el Presidente del Perú, el Excmo. Sr. Doctor don Pedro José Pardo y Foy, su Ministro de Relaciones Exteriores, quienes despus de haber suscritos y enmendados en Lima, los días...

ANEXOS

Artículo primero. Queda definitivamente resuelta la controversia originada por el artículo tercero del Tratado de Paz y Amistad de 1884 de Chile y el artículo primero y tres, que en la época de dificultad pendiente entre los Gobiernos signatarios...

Artículo segundo. El territorio de Tacna y Arica será dividido en dos partes, Tacna para el Perú y Arica para Chile. La línea divisoria entre dichas dos partes, y en consecuencia, la frontera entre los territorios de Chile y el Perú, partes de un punto de la línea se denominará "Circunferencia", distante diez kilómetros al norte del punto del río para seguir hacia el sur en paralelo a la vía de la Sección central del ferrocarril de La Paz y distante diez kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para dar, en consecuencia, los accidentes geográficos naturales que permitiendo dejar en Chile las arcabuces del Tacna y sus dependencias, pasando luego por el centro de Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en Chile y la otra en el Perú, a saber: a perpetuidad a favor del Perú, todos sus derechos sobre los cerros de Ica y del Maúl, llamado también Amacreta, sin perjuicio de la soberanía que le...

Tratado de 1929

Los Gobiernos de las Repúblicas de Chile y el Perú, deseosos de remover toda dificultad entre ambos países y de asegurar así su amistad y buena inteligencia, han resuelto celebrar un Tratado conforme a las bases que el Presidente de Estados Unidos de América, en ejercicio de buenos oficios, solicitados por las Partes, y guiándose por los acuerdos directos concertados entre ellas, han propuesto como bases finales para resolver el problema de Tacna y Arica, y al efecto han nombrado sus Plenipotenciarios, a saber: Su Excelencia el Presidente de la República de Chile, al Excelentísimo señor don Emiliano Figueroa Larraín, su Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Perú, y su Excelencia el Presidente del Perú, al Excelentísimo señor Doctor don Pedro José Rada y Gamio, su Ministro de Relaciones Exteriores; quienes, después de canjear sus Plenos Poderes y encontrándolos en debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

Artículo primero: Queda definitivamente resuelta la controversia originada por el artículo tercero del Tratado de Paz y Amistad de veinte de Octubre de mil ochocientos veintenta y tres, que era la única dificultad pendiente entre los Gobiernos signatarios.

Artículo segundo: El territorio de Tacna y Arica será dividido en dos partes, Tacna para el Perú y Arica para Chile. La línea divisoria entre dichas dos partes, y en consecuencia, la frontera entre los territorios de Chile y el Perú, partirá de un punto de la costa que se denominará "Concordia", distante diez kilómetros al norte del puente del río Sama, para seguir hacia el oriente paralela a la vía de la Sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz y distante diez kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para regular, en demarcación, los accidentes geográficos cercanos que permitirán dejar en territorio chileno las azufreras del Tacora y sus dependencias, pasando luego por el centro de la Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en Chile y la otra en el Perú. Chile cede a perpetuidad a favor del Perú, todos sus derechos sobre los canales del Chusuma y del Mauri, llamado también Azucarero, sin perjuicio de la soberanía que le

responderá ejercer sobre la parte de dichos acueductos que quedan en territorio chileno después de trazada la línea divisoria a que se refiere el presente artículo. Respecto de ambos países, Chile constituye en la parte que atraviesan su territorio, el más amplio derecho de servidumbre a perpetuidad a favor del Perú. Tal servidumbre comprende el derecho de utilizar los canales actuales, modificar el curso de ellos y recoger todas las aguas captables en su trayecto por territorio chileno, salvo las aguas que actualmente caen al río Lluta y las que sirven a las azufreras de Tacora.

Artículo tercero: La línea fronteriza a que se refiere el inciso primero del artículo segundo, será fijada y señalada en el territorio con hitos, por una comisión mixta compuesta por un miembro designado por cada uno de los Gobiernos signatarios, los que costearán, por mitad, los gastos comunes que esta operación requiera. Si se produjera algún desacuerdo en la comisión, será resuelto con el voto dirimente de un tercer miembro por el Presidente de los Estados Unidos de América, cuyo fallo será inapelable.

Artículo cuarto: El Gobierno de Chile entregará al Gobierno del Perú treinta días después del canje de las ratificaciones del presente Tratado, los territorios que, según él, deben quedar en el poder del Perú. Se firmará por Plenipotenciarios de las citadas Partes contratantes, una acta de entrega que contendrá la relación detallada de la ubicación y características definitivas de los hitos fronterizos.

Artículo quinto: 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 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.

Artículo sexto: El Gobierno de Chile entregará al del Perú, simultáneamente al canje de las ratificaciones, seis millones de dólares, y además, sin costo alguno para este último Gobierno, todas las obras públicas ya ejecutadas o en construcción y bienes raíces

propiedad fiscal ubicados en los territorios que, conforme al presente Tratado, quedarán bajo la soberanía peruana.

Artículo séptimo: Los Gobiernos de Chile y del Perú respetarán los derechos legalmente adquiridos en los territorios que quedan bajo sus respectivas soberanías entre los que figuran la concesión otorgada por el Gobierno del Perú a la empresa del ferrocarril de Arica a Tacna en mil ochocientos cincuenta y dos, conforme a la cual dicho ferrocarril, al término del contrato, pasará a ser propiedad del Perú. Sin perjuicio de la soberanía que le corresponda ejercer, Chile constituye a perpetuidad en la medida que la línea atraviesa su territorio el derecho más amplio de servidumbre a favor del Perú.

Artículo octavo: Los Gobiernos de Chile y el Perú condonarán recíprocamente toda obligación pecuniaria entre ellos, ya sea que se derive o no del Tratado de Ancón.

Artículo noveno: Las Altas Partes Contratantes celebrarán un convenio de policía y policía para la seguridad pública de los respectivos territorios adyacentes a la línea fronteriza. Este convenio deberá entrar en vigencia tan pronto como la provincia de Tacna quede bajo la soberanía del Perú.

Artículo décimo: Los hijos de los peruanos nacidos en Arica, se considerarán peruanos hasta los veintiún años, edad en que podrán optar por su nacionalidad definitiva; y los hijos de chilenos nacidos en Tacna, tendrán el mismo derecho.

Artículo undécimo: Los Gobiernos de Chile y el 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.

Artículo duodécimo: Para el caso en que los Gobiernos de Chile y el Perú no llegaren de acuerdo en la interpretación que den a cada una de las diferentes disposiciones de este tratado, y en que, a pesar de su buena voluntad, no pudieren ponerse de acuerdo, decidirá el Presidente de los Estados Unidos de América la controversia.

Artículo decimotercero: El presente Tratado será ratificado y sus ratificaciones canjeadas en Santiago tan pronto como sea posible.

En fe de lo cual los infrascritos Plenipotenciarios firman y sellan el presente Tratado en doble ejemplar, en Lima, a los tres días del mes de junio de mil novecientos once.

Protocolo Complementario

Los Gobiernos de Chile y de Perú han acordado suscribir un Protocolo Complementario del Tratado que se firma con esta misma fecha, y sus respectivos Plenipotenciarios, debidamente autorizados, han convenido al efecto en lo siguiente:

Artículo primero: Los Gobiernos de Chile y del Perú no podrán, sin previo acuerdo entre ellos, ceder a una tercera potencia la totalidad o parte de los territorios, que en conformidad al tratado de esta misma fecha, queden bajo sus respectivas soberanías, ni podrán, sin ese requisito, construir, a través de ellos, nuevas líneas férreas internacionales.

Artículo segundo: 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 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.

Artículo tercero: El Morro de Arica será desartillado, y el Gobierno de Chile construirá a su costo el monumento convenido por el artículo undécimo del Tratado.

El presente Protocolo forma parte integral del Tratado de esta misma fecha y, en consecuencia, será ratificado y sus ratificaciones se canjearán en Santiago tan pronto como sea posible.

En fe de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios firman y sellan el presente Protocolo Complementario en doble ejemplar en Lima, a los tres días del mes de junio de mil novecientos veintinueve.

Convención de Lima de 1993 y

Notas Reversales.

Convención sobre cumplimiento de las obligaciones

*Establecidas en el artículo quinto del Tratado de 1929
y segundo del Protocolo Complementario y sobre su
régimen jurídico.*

El Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República de Chile, Considerando que Chile ha ejecutado las obras dispuestas por los artículos quinto del Tratado de 1929 y segundo de su Protocolo Complementario, en cuyo desarrollo el Perú ha venido dando su conformidad y las recibe a plena satisfacción; y

Teniendo en cuenta la necesidad de precisar el régimen jurídico de las citadas obras y el ejercicio de los derechos que los citados instrumentos internacionales reconocen al Perú;

Han acordado celebrar la siguiente Convención que declara cumplidas las obligaciones que impuso a Chile el Artículo quinto del Tratado de 1929 y el Artículo segundo de su Protocolo Complementario, y establece el régimen jurídico a que se sujetarán las obras construidas por Chile para el Servicio del Perú;

TITULO I

DE LAS CONSTRUCCIONES PROMETIDAS POR CHILE.

Artículo 1

El Muelle Norte del espigón ubicado al norte de la bahía de Arica, el edificio para la Agencia Aduanera Peruana construido sobre el Muelle Norte y la nueva Estación Terminal

para el Ferrocarril a Tacna, son las obras que Chile se obligó a construir para el servicio del Perú conforme al Artículo quinto del Tratado de 1929.

Dichas obras constituyen los establecimientos y zonas donde el comercio de tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre. Las facilidades de puerto consistirán en el más absoluto libre tránsito de personas, mercancías y armamentos de conformidad con el Artículo quinto del Tratado de 1929 y el Artículo segundo de su Protocolo Complementario.

Al poner las mencionadas obras, de acuerdo con lo dispuesto en la presente Convención, al servicio del Perú, se dan por cumplidas y ejecutadas todas las obligaciones contempladas en el Artículo quinto del instrumento internacional antes citado.

Un plano especial, que se elaborará por una Comisión Técnica Binacional, se incorporará como nexa al presente Tratado. En él aparecerá 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. Este plano especial formará parte integrante de la presente Convención.

TITULO II

DEL USO DEL MUELLE NORTE

Artículo 2

Chile pone, a perpetuidad, a disposición del Perú, para su servicio, el uso del Muelle Norte del espigón construido al norte de la bahía de Arica. Este Muelle se denominará Muelle Norte.

La propiedad del Muelle Norte será registrada en el Conservador de Bienes Raíces de Arica a nombre del Estado chileno con anotación del derecho de uso a perpetuidad para el servicio del Perú de dicho Muelle Norte.

Artículo 3

El derecho de uso constituido a favor del Perú, y para su servicio, se ejerce en el lado norte del espigón norte o Muelle Norte.

Artículo 4

El Perú otorgará en concesión a una empresa privada, organizada como sociedad anónima y constituida con capitales peruanos, la explotación del uso del Muelle Norte.

La participación de capitales no peruanos ni chilenos requerirá la conformidad de los Gobiernos del Perú y de Chile.

Artículo 5

En todo aquello que no se oponga a los derechos constituidos a favor del Perú en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario y a la presente Convención, la Empresa Concesionaria queda sometida a la jurisdicción y leyes chilenas.

Artículo 6

La modalidad de explotación del uso del Muelle Norte que se establece en la presente Convención, será a perpetuidad y las concesiones que otorgue el Perú se podrán transferir a otras empresas que pudieran constituirse en sustitución de la concesionaria originario o anterior.

Artículo 7

La concesión de la explotación del uso del Muelle Norte comprenderá tanto la superestructura como la infraestructura del mismo.

Por superestructura se entiende la losa del Muelle Norte y lo que se encuentra construido sobre ella, como el almacén o bodega, la oficina para la Agencia Aduanera Peruana, el tendido para rieles, los rieles mismos y demás construcciones. Por infraestructura se entiende lo que se encuentra debajo de la losa del Muelle Norte, como la estructura que lo soporta, los pilotes, el concreto y demás elementos integrantes.

Artículo 8

La explotación del derecho de uso del Muelle Norte por la Empresa Concesionaria, comprenderá la prestación de servicios de Muelle y estadía de las naves así como la fijación y cobro de las correspondientes tarifas; la prestación de servicio de uso del Muelle Norte a los cargamentos y equipos de operación de las empresas estibadoras y la fijación y cobro de tarifas por este concepto; y 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. Comprenderá, asimismo, la coordinación del suministro de agua, de energía eléctrica y de otros similares a las naves.

Artículo 9

Las operaciones portuarias, esto es, aquellas que comprenden la movilización de la carga desde las bodegas de la nave hasta el Muelle Norte y viceversa; y el traslado de la misma desde el Muelle Norte hasta la estación del 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 estas 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 efecto, de la Empresa Concesionaria del Muelle Norte.

Artículo 10

La Empresa Concesionaria se obliga al mantenimiento de la infraestructura y la superestructura del Muelle Norte y a asegurar sus eventuales riesgos.

Artículo 11

Por el Muelle Norte se despachará carga desde el Perú o para el Perú, desde Chile o para Chile, o desde otros países o para otros países.

La carga peruana goza del derecho de libre tránsito consagrado en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario.

La carga chilena de terceros países se regirá por las disposiciones legales chilenas.

Artículo 12

El tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano y desde éste al territorio chileno, cuando dicho tránsito utilice los servicios del Muelle Norte, de la bodega o de los depósitos construidos sobre el mismo, y no se conduzca por el Ferrocarril de Arica a Tacna, se regirá por la presente Convención y, supletoriamente, por las normas establecidas para el tránsito por territorio chileno, de conformidad con el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, el 1 de enero de 1990.

TITULO III

DE LA OFICINA PARA LA AGENCIA ADUANERA PERUANA

Artículo 13

Chile pone, a perpetuidad, a disposición del Perú, para su servicio, el edificio para la Agencia Aduanera Peruana y para la Bodega, así como los sitios de depósito que corresponden al Muelle Norte. Dichos edificios tienen el mismo régimen jurídico que el Muelle Norte.

Artículo 14

La administración del edificio y demás establecimientos indicados en el artículo anterior, corresponderá a la Empresa Concesionaria, la que tendrá a su cargo el mantenimiento de dichos establecimientos y la responsabilidad de asegurar sus riesgos.

Artículo 15

La bodega y patios serán utilizados para depósito o almacenamiento de mercaderías en tránsito desde y hacia el Perú. Si se depositara o almacenara en esos establecimientos carga de otras procedencias o destinos, la Empresa Concesionaria deberá previamente ponerlo en conocimiento de la autoridad competente chilena y recabar su autorización.

Artículo 16

La Agencia Aduanera Peruana ejercerá sus potestades respecto de la carga peruana en tránsito a partir de su desembarque o Ingreso al Muelle Norte.

Artículo 17

La Agencia Aduanera Peruana es la entidad oficial que puede ejercer las funciones de control aduanero previstas en el Tratado de 1929. Su tarea consiste en ejercer potestades aduaneras para garantizar al Perú que el tránsito de mercaderías se cumple y no se afecta el interés fiscal peruano.

Artículo 18

Para cumplir con sus funciones, la Agencia Aduanera Peruana podrá contar hasta con tres funcionarios de nacionalidad peruana; los que deberán pertenecer a la Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú.

El personal peruano de la Agencia Aduanera Peruana gozará en el territorio de Chile de las mismas garantías y privilegios que gozan los funcionarios administrativos del Consulado de Perú en Arica.

TITULO IV

DE LA ESTACIÓN TERMINAL DEL FERROCARRIL A TACNA

Artículo 19

Chile pone a disposición del Perú el edificio de la nueva Estación Terminal del Ferrocarril a Tacna, construida de conformidad con el artículo quinto del Tratado de 1929.

El Perú declara recibir el edificio a plena satisfacción y, a su vez, lo pone a disposición de la Empresa Concesionaria del Ferrocarril de Arica a Tacna.

Artículo 20

La propiedad del edificio de la Estación y del terreno sobre el cual se ha levantado corresponde al Perú y así se inscribirá en el Registro respectivo del Conservador de Bienes Raíces.

El terreno sobre el cual está construida la antigua Estación del Ferrocarril y esta última, pasarán a ser propiedad de Chile y así se inscribirá en el Registro respectivo del Conservador de Bienes Raíces.

Artículo 21

La nueva Estación del Ferrocarril, no obstante el derecho de propiedad constituido en el Perú, queda sometida a las leyes chilenas.

El ornato exterior del edificio, se regulará por las reglas y ordenanzas del Gobierno Regional de Tarapacá y del Gobierno Comunal de Arica.

Artículo 22

La Empresa Concesionaria del Ferrocarril a Tacna deberá proporcionar, dentro de las dependencias del edificio, los establecimientos adecuados para el cumplimiento, por parte de funcionarios chilenos, de las facultades de control aduanero, policial, sanitario y fitosanitario.

Artículo 23

El Perú ejercerá el derecho de libre tránsito que le reconocen el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario a través de la Explanada habilitada por Chile entre la nueva Estación del Ferrocarril a Tacna y el espigón donde está construido el Muelle Norte.

Artículo 24

El derecho de libre tránsito lo ejercerá el Perú mediante la utilización de parte de la Explanada como patio de maniobras ferroviarias o sistema de cambio de dirección de locomotoras y de la vía férrea que permite la entrada y salida de la carga embarcada y desembarcada por el Muelle Norte.

Si una de las Partes considerase necesario modificar el trazado de las líneas férreas o de la parte de la Explanada a que se refiere el inciso anterior, dicha modificación deberá efectuarse de común acuerdo.

Artículo 25

Las vías férreas y demás instalaciones ferroviarias construidas sobre la Explanada son de propiedad del Perú.

La Empresa Concesionaria del Ferrocarril asume las obligaciones de su mantenimiento y de asegurar sus riesgos.

La presente Convención entrará en vigor tan pronto las Partes intercambien sus respectivos instrumentos de ratificación.

Firmada en la ciudad de Lima, a los once días del mes de mayo de mil novecientos noventa y tres, en dos ejemplares, siendo ambos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la
República del Perú
(Fdo) Oscar de la Puente Raygada
Presidente del Consejo de
Ministros y Ministro de
Relaciones Exteriores.

Por el Gobierno de la
República de Chile
(Fdo) Enrique Silva Cimma
Ministro de Relaciones
Exteriores.

CONVENCION SOBRE LIBRE TRANSITO DE MERCADERIAS

El Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República de Chile,
Teniendo presente que Chile ha ejecutado las obras dispuestas por los artículos quinto del Tratado de 1929 y segundo de su Protocolo Complementario, en cuyo desarrollo el Perú ha dado su conformidad y las recibe a plena satisfacción;
Considerando que por una Convención suscrita con esta fecha han precisado el régimen jurídico a que se someterán dichas obras y el ejercicio de los derechos que los citados instrumentos internacionales reconocen al Perú; y
Teniendo en cuenta que deben dictar nuevas normas para el tránsito de mercancías entre los establecimientos y zonas a que se refiere el artículo quinto del Tratado de 1929 y segundo de su Protocolo Complementario y el territorio del Perú y dado el hecho que la Convención de Tránsito de Mercancías y Equipajes de 1930 tenía por objeto regular dicho tránsito mientras se concluían y terminaban las obras antes mencionadas;
Han convenido en lo siguiente:

TITULO UNICO DE LOS PROCEDIMIENTOS

Artículo 1

El tránsito de las personas, mercancías y armamentos al territorio peruano y desde este al territorio chileno, cuando dicho tránsito utilice los servicios del Muelle Norte, de la bodega o de los depósitos construidos sobre el mismo, y no se conduzca por el Ferrocarril de Arica a Tacna, se regirá por la presente Convención y, supletoriamente, por las normas establecidas para el tránsito por territorio chileno, de conformidad con el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, el 1 de enero de 1990.

Artículo 2

Las mercancías en tránsito al Perú, para el efecto de su desembarque y despacho, deberán venir manifestadas separadamente de las demás cargas que tengan un destino diferente.

La agencia de la nave presentará el manifiesto de la carga en tránsito al Perú, en tres ejemplares a la Agencia Aduanera Peruana y, de manera simultánea, en dos ejemplares a la Aduana Chilena.

La Agencia Aduanera Peruana enviará, a su vez, un ejemplar de dicho manifiesto de carga a la Empresa Concesionaria del Muelle Norte.

El manifiesto deberá comprender todas las mercancías en tránsito al Perú y contendrá los siguientes antecedentes: puerto de embarque, conocimiento de embarque, cantidad y tipo de bulto, marcas, consignatorios y descripción en términos generales de las mercancías y su peso bruto.

Artículo 3

Los bultos de mercancías en tránsito desde y hacia el Perú, además de las marcas, contramarcas o números, llevarán un rótulo o marca con la expresión "en tránsito al Perú" o "en tránsito desde el Perú", según sea el caso.

Artículo 4

Desembarcados en el Muelle Norte los bultos de la carga en tránsito al Perú, se procederá por la parte de la agencia de la nave, en representación del transportista naviero, a entregarlos a la Empresa Concesionaria, con intervención de funcionarios de la Agencia Aduanera Peruana, confrontando sus datos con el manifiesto de la carga en tránsito y reconociendo el estado exterior de los bultos.

La Empresa Concesionaria deberá emitir comprobante de la recepción de la carga para delimitar su responsabilidad respecto de la entrega de la misma por parte del transportista naviero.

La Aduana Chilena podrá verificar la entrega de esas cargas a la Empresa Concesionaria y el consolidado de las cargas para su transporte por carretera o en los carros del Ferrocarril a Tacna y el precintado de carros o contenedores para los efectos del control de su transporte hacia la frontera.

Artículo 5

En los casos de bultos en malas condiciones o con señales de haber sido violados, la Empresa Concesionaria deberá recibirlos con peso verificado. Sobre estos bultos podrá efectuarse un reconocimiento de su contenido a petición de parte interesada, sea la agencia naviera, la Agencia Aduanera Peruana, la Empresa Concesionaria, el consignatario de la carga o de la compañía aseguradora.

La Autoridad Aduanera Chilena podrá requerir la intervención de la Agencia Aduanera Peruana en caso de existir presunciones fundadas de que el contenido de los bultos sea de drogas o narcóticos prohibidos en el territorio chileno, o que se pretendan introducir de contrabando.

Artículo 6

Las mercancías que tengan la calificación de peligrosas deberán ser retiradas en tránsito inmediatamente después de su desembarque.

Son mercancías peligrosas aquellas que considera como tales el Código de Mercancías Peligrosas de la Organización Marítima Internacional (O.M.I).

Artículo 7

Las mercaderías transportadas en contenedores que deban ser desconsolidadas en el Muelle Norte deberán ser recibidas por la Empresa Concesionaria con las formalidades que las señaladas en los artículos 2, 3 y 4 ingresándose de inmediato a bodega.

En los casos de contenedores con la condición puerta a puerta, que deban continuar viaje con la carga en tránsito, serán sellados por la Aduana Chilena y por la Agencia Aduanera

Peruana y podrán ser transportados por ferrocarril o carretera para cumplir con el tránsito aduanero.

En el caso de cargas cuyo contenido se presume contaminante del medio ambiente o de transporte de frutas o productos vegetales, las Autoridades Chilenas podrán intervenir para su reconocimiento.

Artículo 8

Las mercancías en tránsito al Perú permanecerán depositadas en la bodega o en los patios de depósito hasta su entrega al transportista ferroviario o carretero que las trasladará definitivamente al Perú.

Las mercancías podrán permanecer almacenadas por un plazo máximo de sesenta días hábiles. Vencido el plazo máximo, la Empresa Concesionaria dará aviso a la Agencia Aduanera Peruana dentro del término de diez días siguientes sobre el vencimiento del almacenamiento de la mercadería que pasará a potestad de la Aduana de Chile, para su disposición conforme a las normas legales chilenas. En caso de que no hubiera respuesta de la Agencia Aduanera Peruana dentro de los diez días siguientes a la citada notificación, período dentro del cual podrá aún la Agencia Aduanera Peruana retirar la mercancía, caso contrario y vencidos los plazos se aplica la presunción de abandono. Sin perjuicio de ello, las mercaderías podrán ser rescatadas de conformidad con el tránsito hacia Perú.

La recepción, el almacenamiento y el despacho de la carga chilena y de terceros países, se regirá en todo por la legislación chilena.

Artículo 9

El despacho de la mercadería en tránsito al Perú es de competencia de la Agencia Aduanera Peruana. Esta es la única que puede tramitarlo desde y hacia el Perú.

La Agencia Aduanera Peruana remitirá un ejemplar del documento correspondiente al despacho de la mercadería a la Aduana Chilena para los efectos de la verificación que estime conveniente practicar a la salida del recinto del Muelle Norte o de la Estación

Ferroviaria o en la Aduana Chilena de paso de frontera de salida, mediante reconocimiento externo de los bultos.

Esta documentación deberá individualizar la nave de llegada, el número y fecha del manifiesto, el puerto de embarque, número de conocimiento de embarque, consignatario, marcas, números, clase, peso e individualización del vehículo que transportará la mercadería. Igualmente se debe consignar en ella el sello o precinto colocado por la Agencia Aduanera Peruana y, en el caso que corresponda, por la Aduana Chilena.

Artículo 10

El transporte debe efectuarse en vagones cerrados respecto a la carga suelta o en plataforma tratándose de bultos de grandes dimensiones, contenedores o cargamento excepcional, como objetos pesados o voluminosos fácilmente identificables.

Artículo 11

La Empresa del Ferrocarril de Arica a Tacna deberá presentar a la Aduana del Perú, en Tacna, los vagones contenedores con sus cerraduras y sus sellos intactos con excepción de aquellos en los que no corresponda exigir tales formalidades.

La Aduana Peruana será la única habilitada para romper los sellos o precintos y autorizar la descarga que se efectuará de los carros de Ferrocarril.

Artículo 12

Si se verificare por la Aduana Chilena antes de la frontera que los sellos o precintos de los vagones cerrados o de los contenedores han sido violados, se detendrá el Ferrocarril y se avisará a la Agencia Aduanera Peruana para que proceda a su revisión. De esta última diligencia se levantará acta que se entregará a la Aduana Chilena para la adopción de las acciones legales pertinentes.

En el caso que la descargar los vagones, carros o plataformas, resulte roto el envase o cubierta de uno o más bultos, o cuando su aparente mala condición infunda sospecha de violación o robo, se procederá, para los efectos de la responsabilidad que pudiere afectar a

La Empresa del Ferrocarril a Tacna, a la separación y reconocimiento de esos bultos, realizándose el inventario de su contenido en presencia del representantes de la Empresa del Ferrocarril o transportista.

En el caso que faltare uno o más bultos en la descarga, la Aduana de Tacna dará aviso a la Agencia Aduanera del Perú, en el puerto de Arica, para que haga las investigaciones necesarias a fin de ubicar el bulto o bultos faltantes ante la posibilidad de que se haya quedado rezagado en la bodega o patios del Muelle Norte. De no ubicarse el bulto mediante el procedimiento descrito, la Aduana de Tacna deberá verificar la posibilidad de que la pérdida se haya producido en territorio peruano.

Artículo 13

Las mercaderías manifestadas en tránsito al Perú podrán, por excepción, ser despachadas para su consumo en Arica, sometiéndose a la legislación chilena para la importación con régimen general o especial, según proceda, y además a las autorizaciones o vistos buenos de los organismos competentes según la naturaleza de la mercadería.

Artículo 14

Las mercaderías provenientes del Perú que correspondan a exportaciones peruanas, podrán ser transportadas en tránsito por territorio chileno bajo las disposiciones de esta Convención, amparadas por el documento aduanero peruano de exportación, el que servirá para su transporte y embarque por el Muelle Norte.

Las mercaderías provenientes del Perú que están destinadas a ser transportadas por vía marítima a otro puerto peruano, mediante embarque por el Muelle Norte, gozarán también de las prerrogativas de esta Convención y su traslado y embarque se hará mediante el documento aduanero peruano que corresponda.

Las Autoridades Aduaneras Chilenas podrán efectuar los controles externos en los casos previstos en esta Convención y en base a la documentación a la que se ha hecho referencia.

Artículo 15

La presente Convención regula las facilidades y prerrogativas para el libre tránsito estipulado en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario.

La presente Convención sustituye la Convención de Tránsito de Mercaderías y Equipajes entre Tacna y Arica suscrita por el Perú y Chile el 31 de diciembre de 1930.

La presente Convención prevalece sobre las facilidades y prerrogativas establecidas en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, con fecha 1 de enero de 1990, el que se aplicará de manera supletoria para todo aquello que no se haya previsto en esta Convención.

La presente Convención entrará en vigor tan pronto las Partes intercambien sus respectivos instrumentos de ratificación.

Firmada en la ciudad de Lima, a los once días del mes de mayo de 1993, en dos ejemplares, siendo ambos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la

República del Perú

(Fdo) Oscar de la Puente Raygada

Presidente del Consejo de

Ministros y Ministro de

Relaciones Exteriores.

Por el Gobierno de la

República de Chile

(Fdo) Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones

Exteriores.

NOTAS REVERSALES.

• Nota N°6-4/29

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia con relación al entendimiento alcanzado por las Comisiones Negociadoras del Perú y Chile que fueron designadas, en enero del presente año, para dar ejecución a las Cláusulas pendientes del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario, así como para examinar el establecimiento de un Centro Integrado de Administración Fronteriza.

Sobre este particular y conforme a lo propuesto por dichas Comisiones, se decidió el establecimiento, en un solo edificio, de un Centro Integrado para la Administración Fronteriza, el que se ubicará en la Línea de la Frontera de la carretera Tacna- Arica.

Dicho Centro servirá para agilizar los actuales controles fronterizos y, a la vez, hacerlos más efectivos y expeditos al permitir que en actos inmediatamente sucesivos se ejerzan por parte de las correspondientes autoridades policiales, aduaneras, sanitarias y fitosanitarias los controles de ingreso y egreso de cada uno de los países.

De ser necesario o conveniente, se solicitará conjuntamente el financiamiento a un organismo internacional, como proyecto de integración fronteriza. Este Centro sustituirá a los actuales complejos de Santa Rosa y Chacalluta.

La presente y la Nota que con el mismo tenor tenga a bien hacerme llegar Vuestra Excelencia, constituirá un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Al Excelentísimo señor

Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile

Ciudad.

• Nota N°200

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia para referirme a su Nota N°.6-4/29 de fecha 11 de los corrientes en la que se expresa:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia con relación al entendimiento alcanzado por las Comisiones Negociadoras del Perú y Chile que fueron designadas, en enero del presente año, para dar ejecución a las Cláusulas pendientes del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario, así como para examinar el establecimiento de un Centro Integrado de Administración Fronteriza.

Sobre este particular y conforme a lo propuesto por dichas Comisiones, se decidió el establecimiento, en un solo edificio, de un Centro Integrado para la Administración Fronteriza, el que se ubicará en la Línea de la Frontera de la carretera Tacna- Arica.

Dicho Centro servirá para agilizar los actuales controles fronterizos y, a la vez, hacerlos más efectivos y expeditos al permitir que en actos inmediatamente sucesivos se ejerzan por parte de las correspondientes autoridades policiales, aduaneras, sanitarias y fitosanitarias los controles de ingreso y egreso de cada uno de los países.

De ser necesario o conveniente, se solicitará conjuntamente el financiamiento a un organismo internacional, como proyecto de integración fronteriza.

AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR

OSCAR DE LA PUENTE RAYGADA

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS Y

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERU

LIMA

Este Centro sustituirá a los actuales complejos de Santa Rosa y Chacalluta.

La presente y la Nota que con el mismo tenor tenga a bien hacerme llegar Vuestra Excelencia, constituirá un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo) Oscar de la Puente Raygada

Presidente del Consejo de Ministros y

Ministro de Relaciones Exteriores

La Nota antes transcrita junto con la presente Nota constituyen un Acuerdo entre nuestros dos países.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

• Nota N°6-4/30

Lima 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia con relación al entendimiento alcanzado por las Comisiones Negociadoras del Perú y Chile que fueron designadas, en enero del presente año, para dar ejecución a las Cláusulas pendientes del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario, así como para examinar la situación del terreno peruano "El Chinchorro".

Como es del conocimiento de su Ilustrado Gobierno, el terreno denominado "El Chinchorro" es un predio de propiedad del Estado peruano con una extensión de ciento cuarenta y cinco mil quinientos metros cuadrados, ubicado al norte de la ciudad de Arica e inscrito a fojas 10 vueltas, N°22, del Registro de Propiedades del Conservador de Bienes Raíces de Arica del año 1935. Asimismo, partes de dicho predio fueron utilizadas sin el consentimiento del Gobierno peruano, y las autoridades chilenas han sostenido que el estado actual de dicho terreno constituye un obstáculo para el desarrollo urbano de Arica.

En consecuencia, de conformidad con lo propuesto por ambas comisiones, el Gobierno de Chile abonará al Gobierno peruano una compensación por aquellas áreas del terreno "El Chinchorro" que han sido utilizadas sin el consentimiento de su propietario.

Por su parte, el Gobierno del Perú accede a que, a través del correspondiente tramo del referido predio, pueda llevarse a cabo la ampliación de la carretera Panamericana Norte. El Gobierno chileno compensará al Gobierno peruano por el terreno que se ceda.

Al Excelentísimo señor

Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile

Ciudad.

Una comisión técnica binacional establecerá el área de "El Chinchorro" que ha sido utilizada sin consentimiento de su propietario y fijará el monto de las compensaciones. Asimismo, dicha Comisión quedará encargada de establecer la compensación que corresponda por la ampliación de la carretera Panamericana Norte. El monto de las compensaciones se fijará de acuerdo al valor comercial del terreno.

En el sector oriental del terreno el Gobierno peruano construirá el "Parque de la Concordia". El proyecto del mencionado Parque será elaborado por la institución que designe el Gobierno peruano, el que, para los efectos del ornato, lo pondrá a consideración de las autoridades competentes chilenas.

Las compensaciones que reciba el Gobierno peruano por los terrenos ocupados y la ampliación de la Panamericana Norte se destinarán a la construcción del Parque.

La administración del "Parque de la Concordia" estará a cargo del Consulado General del Perú en Arica, el que solicitará la cooperación de la Municipalidad de Arica para su mantenimiento. El parque estará abierto al público.

En el sector occidental del terreno, el Gobierno peruano construirá la sede para las oficinas y residencia del Consulado General del Perú, así como las residencias para los funcionarios de la Aduana peruana.

La presente Nota y la que Vuestra Excelencia tenga a bien hacerme llegar con el mismo tenor, constituirán un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

• **Nota N°201**

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia para referirme a su Nota N°.6-4/30 de fecha 11 de los corrientes, en la que se señala lo siguiente:

“Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia con relación al entendimiento alcanzado por las Comisiones Negociadoras del Perú y Chile que fueron designadas, en enero del presente año, para dar ejecución a las Cláusulas pendientes del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario, así como para examinar la situación del terreno peruano “El Chinchorro”.

Como es del conocimiento de su Ilustrado Gobierno, el terreno denominado “El Chinchorro” es un predio de propiedad del Estado peruano con una extensión de ciento cuarenta y cinco mil quinientos metros cuadrados, ubicado al norte de la ciudad de Arica e inscrito a fojas 10 vueltas, N°22, del Registro de Propiedades del Conservador de Bienes Raíces de Arica del año 1935. Asimismo, partes de dicho predio fueron utilizadas sin el consentimiento del Gobierno peruano, y las autoridades chilenas han sostenido que el estado actual de dicho terreno constituye un obstáculo para el desarrollo urbano de Arica.

En consecuencia, de conformidad con lo propuesto por ambas comisiones, el Gobierno de Chile abonará al Gobierno peruano una compensación por aquellas áreas del terreno "El Chinchorro" que han sido utilizadas sin el consentimiento de su propietario.

AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR

OSCAR DE LA PUENTE RAYGADA

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS Y

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERU

LIMA.

Por su parte, el Gobierno del Perú accede a que, a través del correspondiente tramo del referido predio, pueda llevarse a cabo la ampliación de la carretera Panamericana Norte. El Gobierno chileno compensará al Gobierno peruano por el terreno que se ceda.

Una comisión técnica binacional establecerá el área de "El Chinchorro" que ha sido utilizada sin consentimiento de su propietario y fijará el monto de las compensaciones. Asimismo, dicha Comisión quedará encargada de establecer la compensación que corresponda por la ampliación de la carretera Panamericana Norte. El monto de las compensaciones se fijará de acuerdo al valor comercial del terreno.

En el sector oriental del terreno el Gobierno peruano construirá el "Parque de la Concordia". El proyecto del mencionado Parque será elaborado por la institución que designe el Gobierno peruano, el que, para los efectos del ornato, lo pondrá a consideración de las autoridades competentes chilenas.

Las compensaciones que reciba el Gobierno peruano por los terrenos ocupados y la ampliación de la Panamericana Norte se destinarán a la construcción del Parque.

La administración del "Parque de la Concordia" estará a cargo del Consulado General del Perú en Arica, el que solicitará la cooperación de la Municipalidad de Arica para su mantenimiento. El parque estará abierto al público.

En el sector occidental del terreno, el Gobierno peruano construirá la sede para las oficinas y residencia del Consulado General del Perú, así como las residencias para los funcionarios de la Aduana peruana.

La presente Nota y la que Vuestra Excelencia tenga a bien hacerme llegar con el mismo tenor, constituirán un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo) Oscar de la Puente Raygada
Presidente del Consejo de Ministros y
Ministro de Relaciones Exteriores”

La Nota anteriormente transcrita y la presente Nota, constituyen un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

• **Nota N°202**

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a los entendimientos alcanzados por las Comisiones Negociadoras del Perú y Chile que designadas, en enero del presente año, tuvieron como mandato encontrar los procedimientos y formas que permitiesen dar plena ejecución a las Cláusulas pendientes del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario.

De conformidad a lo convenido específicamente para el cumplimiento del Artículo undécimo del Tratado de Lima de 1929, y en su cumplimiento del Artículo tercero de su Protocolo Complementario, me complace poner en conocimiento de Vuestra Excelencia

que en el Morro de Arica habrá un monumento que se denominará “Cristo de la Concordia” y un lugar destinado a un santuario que simbolice la paz y la concordia entre ambos países, retirándose todo símbolo o vestigio de etapas de antagonismo ya superadas.

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

El pedestal sobre el cual descansará el “Cristo de la Concordia” está ubicado en un lugar que permite que el monumento pueda ser claramente visto desde tierra y el mar.

AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR

OSCAR DE LA PUENTE RAYGADA

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS Y

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERU

LIMA

El Cristo será colocado sobre su pedestal de manera tal que, mirando el horizonte marino, uno de sus brazos quede extendido hacia el Perú y el otro hacia Chile.

Por otro lado, el “Museo del Sitio” será destinado a conservar elementos históricos de ambos países, evitando aquellos que pudieran tener significación hostil para las Partes. Para los efectos del estudio y definición del contenido del Museo del Sitio, se conformará una Comisión binacional integrada por miembros de las respectivas Fuerzas Armadas.

La inauguración del monumento al “Cristo de la Concordia” se efectuará una vez que se haya ejecutado en su integridad el Artículo Tercero del Protocolo Complementario, y luego de la aprobación constitucional de los instrumentos denominados “Convención sobre Cumplimiento de las Obligaciones Establecidas en el Artículo Quinto del Tratado de 1929 y Segundo de su Protocolo Complementario y sobre su Régimen Jurídico”, y la “Convención sobre Libre Tránsito de Mercaderías”.

La inauguración del monumento “Cristo de la Concordia” en el Morro significará la culminación del proceso de negociaciones en torno a la ejecución de las Cláusulas pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario.

La presente Nota y la que Vuestra Excelencia tenga a bien hacerme llegar con el mismo tenor, constituirán un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

• Nota N°6-4/31

Lima, 11 de mayo de 1993.

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a su atenta Nota N°202 de la fecha, que a la letra dice:

“N°202

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a los entendimientos alcanzados por las Comisiones Negociadoras del Perú y Chile que designadas, en enero del presente año, tuvieron como mandato encontrar los procedimientos y formas que permitiesen dar plena ejecución a las Cláusulas pendientes del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario.

De conformidad a lo convenido específicamente para el cumplimiento del Artículo undécimo del Tratado de Lima de 1929, y en su cumplimiento del Artículo tercero de su Protocolo Complementario, me complace poner en conocimiento de Vuestra Excelencia que en el Morro de Arica habrá un monumento que se denominará “Cristo de la Concordia” y un lugar destinado a un santuario que simbolice la paz y la concordia entre ambos países, retirándose todo símbolo o vestigio de etapas de antagonismo ya superadas.

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

El pedestal sobre el cual descansará el “Cristo de la Concordia” está ubicado en un lugar que permite que el monumento pueda ser claramente visto desde tierra y el mar.

Al Excelentísimo señor

Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile

Ciudad.

El Cristo será colocado sobre su pedestal de manera tal que, mirando el horizonte marino, uno de sus brazos quede extendido hacia el Perú y el otro hacia Chile.

Por otro lado, el “Museo del Sitio” será destinado a conservar elementos históricos de ambos países, evitando aquellos que pudieran tener significación hostil para las Partes. Para los efectos del estudio y definición del contenido del Museo del Sitio, se conformará una Comisión binacional integrada por miembros de las respectivas Fuerzas Armadas.

La inauguración del monumento al “Cristo de la Concordia” se efectuará una vez que se haya ejecutado en su integridad el Artículo Tercero del Protocolo Complementario, y luego de la aprobación constitucional de los instrumentos denominados “Convención sobre Cumplimiento de las Obligaciones Establecidas en el Artículo Quinto del Tratado de 1929 y Segundo de su Protocolo Complementario y sobre su Régimen Jurídico”, y la “Convención sobre Libre Tránsito de Mercaderías”.

La inauguración del monumento “Cristo de la Concordia” en el Morro significará la culminación del proceso de negociaciones en torno a la ejecución de las Cláusulas pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario.

La presente Nota y la que Vuestra Excelencia tenga a bien hacerme llegar con el mismo tenor, constituirán un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.) Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile”

Al respecto, me es grato manifestar la conformidad del Gobierno del Perú con los términos antes expresados, por lo que la Nota de Vuestra Excelencia y la Presente Nota de respuesta, constituyen un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor a partir de la fecha.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

• **Nota N°203**

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia en relación al sistema operativo que debe instalarse para efectos migratorios, policiales, aduaneros, sanitarios y fitosanitarios para el tránsito por ferrocarril de personas y mercaderías entre Tacna y Arica.

Al respecto, dichas operaciones deben realizarse simultáneamente por las autoridades chilenas y peruanas durante el transcurso del recorrido del tren del ferrocarril entre Tacna y Arica.

A tal efecto, las autoridades competentes deberán actuar coordinada y coincidentemente en dicho tren y por lo tanto, los actuales controles terrestres-ferroviarios deberán ser sustituidos por el que se propone.

Atendida la circunstancia de que esta materia es de competencia de los respectivos Ministerios del Interior, corresponde que los Ministerios de Relaciones Exteriores de ambos países les remitan los antecedentes pertinentes para que, si aquellos lo estimen conveniente,

procedan al establecimiento del sistema operativo indicado, a la constitución de la Comisión Binacional correspondiente, y a la creación de una Estación Policial Binacional en la parte de la frontera donde cruza el ferrocarril Tacna - Arica.

La presente Nota y la que Vuestra Excelencia tenga a bien hacerme llegar con el mismo tenor, constituirán un Acuerdo entre nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR

OSCAR DE LA PUENTE RAYGADA

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS Y

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERU

LIMA

• Nota N°6-4/32

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a su atenta Nota N°203 de la fecha, que a la letra dice:

“N°203

Lima, 11 de mayo de 1993.

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia en relación al sistema operativo que debe instalarse para efectos migratorios, policiales, aduaneros, sanitarios y fitosanitarios para el tránsito por ferrocarril de personas y mercaderías entre Tacna y Arica.

Al respecto, dichas operaciones deben realizarse simultáneamente por las autoridades chilenas y peruanas durante el transcurso del recorrido del tren del ferrocarril entre Tacna y Arica.

A tal efecto, las autoridades competentes deberán actuar coordinada y coincidentemente en dicho tren y por lo tanto, los actuales controles terrestres-ferroviarios deberán ser sustituidos por el que se propone.

Atendida la circunstancia de que esta materia es de competencia de los respectivos Ministerios del Interior, corresponde que los Ministerios de Relaciones Exteriores de ambos países les remitan los antecedentes pertinentes para que, si aquellos lo estimen conveniente, procedan al establecimiento del sistema operativo indicado, a la constitución de la Comisión Binacional correspondiente, y a la creación de una Estación Policial Binacional en la parte de la frontera donde cruza el ferrocarril Tacna - Arica.

La presente Nota y la que Vuestra Excelencia tenga a bien hacerme llegar con el mismo tenor, constituirán un Acuerdo entre nuestros dos países.

Excelentísimo señor

Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile

Ciudad.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.) Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile"

Al respecto, me es grato manifestar la conformidad del Gobierno del Perú con los términos antes expresados, por lo que la Nota de Vuestra Excelencia y la Presente Nota de

respuesta, constituyen un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor a partir de la fecha.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

• **Nota N°6-4/33**

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia en relación al común propósito de impulsar iniciativas que promuevan un mayor acercamiento entre nuestros pueblos.

A tal efecto y teniendo presente la próxima reunión, en Lima, de la Comisión Mixta Cultural y Educativa, propongo que en la agenda de la misma se contemple el estudio de un programa sobre difusión y profundización de la historia de nuestros países, de manera que los valores patrióticos que encarnan los grandes hombres de nuestro pasado, fortalezcan los vínculos de solidaridad y la aspiración coincidente de un futuro compartido. Ese estudio deberá armonizarse con las iniciativas similares que se hayan adoptado en otras instancias regionales.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Excelentísimo señor

Enrique Silva Cimma

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

Ciudad.

• **Nota N°204**

Lima, 11 de mayo de 1993.

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia para referirme a su Nota N°6-4/33 de fecha 11 de los corrientes en la que se expresa:

“Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia en relación al común propósito de impulsar iniciativas que promuevan un mayor acercamiento entre nuestros pueblos.

A tal efecto y teniendo presente la próxima reunión, en Lima, de la Comisión Mixta Cultural y Educativa, propongo que en la agenda de la misma se contemple el estudio de un programa sobre difusión y profundización de la historia de nuestros países, de manera que los valores patrióticos que encarnan los grandes hombres de nuestro pasado, fortalezcan los vínculos de solidaridad y la aspiración coincidente de un futuro compartido. Ese estudio deberá armonizarse con las iniciativas similares que se hayan adoptado en otras instancias regionales.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.) Oscar de la Puente Raygada

Presidente del Consejo de Ministros y

Ministro de Relaciones Exteriores”

AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR

OSCAR DE LA PUENTE RAYGADA

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS Y

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.

En respuesta, me complace informar a Vuestra Excelencia que coincido plenamente con la propuesta que formula en la Nota antes transcrita y en este sentido instruiré a los miembros de la Delegación en Chile que asistirán a la reunión de la citada Comisión Mixta.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Acta de Ejecución Chile - Perú

1. En ejecución de lo dispuesto en el Artículo quinto del Tratado de Lima de 3 de junio de 1929, la República de Chile ha construido a su costo, y pone al servicio de la República del Perú 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, cuyos linderos están claramente definidos en el plano anexo, habiendo sido aprobada por el Perú la ubicación y posterior construcción de estas obras mediante Notas Diplomáticas intercambiadas entre los años 1965 y 1986.
2. El comercio de tránsito a que se refiere el Artículo quinto del Tratado de 1929 goza de la independencia propia del más amplio puerto libre, y se ejercerá en dichos establecimientos y zonas entre ellas, en el área de conexión del sistema ferroviario como una operación integrada, que se ilustra en el plano referido en el Artículo 1.
3. Conforme a lo dispuesto por el artículo segundo del Protocolo Complementario del Tratado de Lima, las facilidades de puerto que el Tratado en su artículo quinto acuerda al Perú, consisten en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano, y desde éste a través del territorio chileno, indicándose en el plano mencionado en el Artículo 1, el área de libre tránsito a que se refiere la presente Acta.
Asimismo, de conformidad con el artículo séptimo del Tratado de 1929, sin perjuicio de la soberanía de Chile, el Perú goza a perpetuidad del derecho más amplio de servidumbre en la parte en que la línea del ferrocarril Tacna-Arica atraviesa territorio chileno.
4. El Gobierno del Perú recibe a plena satisfacción las obras enumeradas en el Artículo 1 y expresa que la administración portuaria estará a cargo de la entidad que designe conforme al régimen general de puertos del Perú. En esos términos, el Gobierno del

Perú designa en este acto a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (Enapu) para que opere el malecón de atraque. Esta administración comprende la presentación de los servicios de muelle y estadía de las naves, los servicios de uso del malecón por los cargamentos y los equipos de operación de las empresas de estiba y desestiba, servicios de movimiento de la carga en el malecón de atraque, servicios de almacenaje en las bodegas y áreas de respaldo del malecón para las cargas en libre tránsito, el suministro de agua, energía eléctrica y otros similares a las naves, e incluye la fijación y el cobro de tarifas, y en general, el mantenimiento del sitio y de las áreas de almacenamiento, así como vigilancia y custodia de las instalaciones.

De igual forma, el Gobierno del Perú designa a la Empresa Nacional de Ferrocarriles (Enafer) para que realice la administración, operación ferroviaria y labores conexas a la Estación de Ferrocarril y en el área de conexión del sistema ferroviario, así como el mantenimiento de las instalaciones y las reparaciones que fueren necesarias en la Estación del Ferrocarril en Arica y en la vía del ferrocarril Tacna-Arica.

En el caso de que el Estatuto de las empresas sea modificado o estas dejen de existir, lo que se pondrá en conocimiento del Gobierno de Chile, las entidades que las reemplacen, para los efectos de la presente Acta, se regularán por el régimen establecido en la misma.

La Aduana del Perú, Enapu y Enafer podrán internar en Chile, exentos de derechos aduana y demás gravámenes que se perciban por la aduana, repuestos y equipos necesarios para la operación y mantenimiento de los establecimientos y zonas.

Para este efecto, el ingreso de estos bienes se hará bajo el régimen de admisión temporal prorrogable. Cumplido este período, se aplicará el mismo régimen para el reingreso a Chile de dichos bienes.

Enafer, conforme a práctica vigente, continuará realizando las reparaciones, mantenimiento, incluyendo las sustituciones, de la vía férrea y del material tractivo y

rodante del ferrocarril Tacna-Arica, en las mismas condiciones en que lo había venido efectuando.

5. Enapu y Enafer podrán contratar los trabajadores necesarios para el buen funcionamiento de los establecimientos y zonas, así como del ferrocarril Arica-Tacna.

El Gobierno de Chile, a través de Consulado General en Tacna o bien de la Gobernación Provincial de Arica, otorgará en un plazo breve el permiso de residencia o visación en calidad de "trabajador sujeto a contrato", a los trabajadores peruanos o de otra nacionalidad de las empresas y Aduana del Perú. Para el cabal cumplimiento de sus funciones, las autoridades chilenas otorgarán a los trabajadores no residentes en Arica las facilidades necesarias para circular entre la provincia y el territorio peruano.

Los trabajadores y funcionarios peruanos o de otra nacionalidad que fijen su residencia en la provincia de Arica, podrán internar en Chile el menaje y útiles de trabajos personales, exentos de derechos de aduana y demás gravámenes que se perciban por la aduana, bajo el régimen establecido en la legislación chilena.

6. El mantenimiento, la conservación y la contratación de seguros de la superestructura de los establecimientos y zonas, así como de las instalaciones ferroviarias, estarán a cargo del Perú. El mantenimiento, la conservación y la contratación de seguros de su infraestructura estarán a cargo de Chile. Las mejoras de la infraestructura serán convenidos entre ambos Gobiernos. El Gobierno del Perú podrá efectuar las mejoras necesarias para impedir el deterioro en los establecimientos y zonas. Las mejoras útiles y de recreo y ornato, así como las ampliaciones de las superestructura, serán convenidas con el Gobierno chileno. En todo caso, las mismas no podrán implicar cambios de destino de las zonas y establecimientos, ni afectar las actividades del puerto de Arica.

Se entiende por superestructura la losa y el suelo de los establecimientos y zonas, así como las instalaciones ferroviarias y todas las construcciones que se encuentren sobre aquellos. A su vez, la infraestructura comprende todo lo que se encuentra debajo del

suelo o de la losa de los establecimientos y zonas, así como las instalaciones ferroviarias e incluye, la cimentación que soporta la malecón de atraque, los gaviones y tablaestacas, la profundidad del sitio y demás elementos integrantes.

El costo del uso del puerto que corresponde percibir al puerto de Arica será asumido por el usuario del malecón de atraque, de manera no discriminatoria y en las mismas condiciones que los armadores que hagan uso de los demás sitios en el resto del puerto de Arica.

7. Los establecimientos y zonas y entre ellas, el área de conexión del sistema ferroviario forman parte del complejo portuario y, por lo tanto, están sujetas a la normativa a que se refiere el Reglamento adjunto, que aplica la Autoridad Marítima y la empresa Portuaria de Arica, cuyas competencias se ejercen en forma no discriminatoria, respetando las funciones que corresponden ejercer a Enfer, Enapu y Aduana del Perú en dichos establecimientos y zonas conforme a la presente Acta, señalándose que el tráfico que sea necesario realizar por las autoridades referidas a través de dicha área de conexión ferroviaria, no deberá constituir obstáculo o impedimento al más absoluto libre tránsito del que goza el Perú.
8. En el área de libre tránsito a que se refiere el Artículo 3 de la presente acta, las personas en tránsito en virtud del Artículo segundo del Protocolo complementario del Tratado de Lima de 1929, portarán una tarjeta emitida por la autoridad migratoria chilena que acredite su calidad de pasajero en tránsito, la que será entregada al pasajero por la empresa transportadora a bordo de la nave a su arribo al puerto o llegada del ferrocarril a la Estación en Arica. Se hará devolución de ese documento a la empresa transportadora al momento del embarque en la nave o al abordar el ferrocarril, según sea el caso. Dicha empresa pondrá en conocimiento de la autoridad migratoria correspondiente la relación de estos pasajeros.

Las personas en tránsito que salgan del área de libre tránsito indicada en el Artículo 3 de la presente Acta, se sujetarán al control de ingreso y salida por las autoridades migratorias chilenas conforme al régimen general aplicable.

9. La Aduana del Perú controlará el ingreso y salida de mercadería y armamentos sujetas al más absoluto libre tránsito en los establecimientos y zonas y ejercerá sus funciones respecto de dicha mercadería en tránsito desde su desembarque, o desde su descarga del ferrocarril con destino al malecón de atraque, y en toda el área de conexión ferroviaria. La Aduana de Chile recibirá copia de los documentos relativos a la mercadería y podrá realizar el control externo del precintado de vagones y sellos de contenedores antes de la partida del tren a Tacna, al momento en que la carga abandone la estación del ferrocarril. La Aduana de Chile requerirá la intervención de la Aduana del Perú en caso de encontrar bultos en malas condiciones o con señales de haber sido violados, o de existir presunciones fundadas de actos ilícitos. Recibirá, asimismo, copia del documento de exportación en tránsito expedida por la autoridad competente del Perú para su embarque por el malecón de atraque y realizará las mismas verificaciones antes indicadas.

La mercadería en tránsito desde y al territorio peruano deberá venir declarada como tal en el manifiesto de carga, en el que constará el origen y su destino final.

10. Las mercaderías y los armamentos en tránsito están exentos del pago de derechos aduaneros y de cualquier otro gravamen que se perciba por la Aduana de Chile.

Las rentas que genere las actividades y los servicios a cargo de Enapu y Enafer, relativos al transporte de personas, mercaderías y armamentos, señalados en el artículo 4 de la presente Acta, y bajo el régimen de libre tránsito, que se realizan en los establecimientos y zonas en virtud del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, para efecto de que el Perú goce de la independencia propia del más amplio puerto libre, estarán exentas del Impuesto a la Renta.

Asimismo, los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y los servicios que se presten directamente a dichas mercadería y armamentos están exentos del impuesto al Valor Agregado.

11. Las mercaderías en tránsito podrán permanecer en la bodega y en la áreas de almacenamiento del malecón por un máximo de sesenta y cinco días, contados desde la fecha de numeración del manifiesto de carga cuando provengan de ultramar, o desde su ingreso al malecón cuando provengan de Perú.

Con miras a asegurar los requerimientos fito y zoosanitarios, las plantas, animales, productos vegetales y animales, así como los subproductos de origen animal y vegetal en tránsito, podrán permanecer en la bodega y en las áreas de almacenamiento por los plazos a los que se refiere el Reglamento adjunto, desde la fecha de numeración del manifiesto de carga cuando provengan de ultramar, o desde su ingreso al malecón cuando provengan de Perú.

Vencidos los plazos establecidos, las mercaderías serán consideradas en presunción de abandono. La Aduana del Perú dispondrá su retiro del malecón y su traslado al depósito aduanero de Tacna, en un plazo máximo de veinticinco días. En el caso contrario, la Aduana del Perú dispondrá que Enapu coloque la mercadería bajo régimen general aduanero.

En el caso de las mercaderías con destino a Tacna en contenedores sellados y precintados, la verificación fito zoosanitaria se realizará en forma externa, al momento que estas abandonen el recinto portuario. Tratándose de mercaderías en tránsito con destino a Tacna que no vengan en contenedores sellados y precintados, el reconocimiento fito zoosanitario de verificación se efectuará en la fecha de su arribo y antes de que estas abandonen el recinto portuario, con el objeto de evitar el riesgo fito zoosaniatrio para ambos países y de que se adopten las medidas pertinentes.

Las plantas, animales, productos y subproductos de origen vegetal y animal, procedentes de Tacna, deberán venir amparadas por el Certificado Fito o Zoosaniatrio expedido por el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SANASA), cuya copia será entregada al Servicio Agrícola Ganadero(SAG), en la estación ferroviaria.

Sobre la base del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, y en los principios de igualdad de trato y no discriminación, serán también aplicables al comercio en tránsito a que se refiere la presente Acta, el Acuerdo sobre la Ampliación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y los instrumentos a los cuales éste se remite, con la excepción de las disposiciones sobre solución de controversias contenidas en estos instrumentos.

12. Las mercaderías en tránsito que tengan la clasificación de "peligrosa", deberán ser tratadas como descarga directa o despacho inmediato. Son mercadería "peligrosas" aquellas consideradas como tales por los tratados internacionales que regulan esta materia.
13. Los establecimientos y zonas y entre ellas, el área de conexión del sistema ferroviario, se encuentran bajo soberanía de Chile y, en consecuencia, están sometidas a su ordenamiento jurídico y a la jurisdicción de sus tribunales, teniendo en cuenta el pleno respeto al Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, así como la presente Acta de Ejecución.
14. El Gobierno de Chile, en el ejercicio de sus competencias, adoptará las medidas necesarias ante interferencias que perturben el pleno ejercicio de los derechos del Perú consagrados en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario.
15. Los Gobiernos de Perú y Chile dejan constancia que simultáneamente a la firma de la presente Acta y su Reglamento, Enapu, Enafer, Aduanas del Perú y la Empresa Portuaria de Arica, establecen un mecanismo de coordinación y solución de

controversias de carácter operativo que pudieren surgir de la aplicación o interpretación de la presente Acta de Ejecución y su Reglamento.

16. De conformidad con lo dispuesto en el artículo undécimo del Tratado de 1929 y tercero de su Protocolo Complementario, los Cancilleres de ambos países de común acuerdo procederán a la inauguración del "Cristo de la Concordia" sobre el Morro de Arica, conforme a las características especificadas en el acuerdo suscrito por los Gobiernos de Perú y Chile el 21 de noviembre de 1933. Ambos gobiernos expresan su voluntad que el Morro de Arica constituya auténtico símbolo de paz, concordia y amistad entre los dos pueblos, ajeno a antagonismos felizmente superados.

17. Constituye parte integrante de la presente Acta, el Reglamento adjunto destinado a complementar y facilitar su aplicación.

La presente Acta de Ejecución y su Reglamento entrarán en vigencia a partir de la fecha de su suscripción.

Hecho en Lima, a los trece días del mes de noviembre de 1999, en dos ejemplares igualmente auténticos.

Reglamento Acta de Ejecución

1. Como complemento de las obras señaladas en el artículo 1 del acta de Ejecución, el Gobierno del Perú recibe para la realización de las operaciones ferroviarias y portuarias una parrilla ferroviaria o peine, una caseta de vigilancia, una báscula (romana), un pozo de revisión de máquinas, una bodega para almacenaje e instalaciones eléctricas y sanitarias, conforme se ilustra en el plano anexo al Acta de Ejecución.
2. El Gobierno de Chile facilitará a Enapu el otorgamiento de la documentación correspondiente para el desarrollo de sus actividades.
3. Se podrá hacer uso del lanchonaje para aquellas naves que por su calado no puedan acoderar en el malecón de atraque al servicio del Perú.
4. Los servicios de practicaje, remolque, lanchonaje y estiba que brinden a las naves con destino al malecón de atraque se sujetaran al respecto pleno de principio de igualdad de trato y no discriminación con respecto a las mismas labores ejercidas en el resto del Puerto de Arica.
5. Para efectos de transporte ferroviario contemplado en el Acta de Ejecución, la Aduana del Perú emitirá un documento de tránsito para las mercaderías y armamentos, cuya copia será entregada a la Aduana de Chile al ingreso o a la salida del ferrocarril al recinto portuario en Arica. El modelo del mencionado documento de tránsito figura como anexo al presente Reglamento.
6. La Aduana del Perú y la Aduana de Chile, teniendo en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1998 y el Convenio Administrativo peruano-chileno sobre la misma materia de 1990, coordinarán las acciones que corresponden a fin de velar por su cumplimiento.
7. Las mejoras necesarias, señaladas en el artículo 6 del Acta de Ejecución, tienen como propósito impedir la destrucción o deterioro del bien. Las mejoras útiles son aquellas

que sin pertenecer al rubro anterior, están destinadas a aumentar el valor del bien. Las de recreo u ornato son aquellas destinadas al mayor lucimiento o comodidad del bien.

8. En los establecimientos y zonas y entre ellas, en el área de conexión del sistema ferroviario, únicamente se colocarán señales y letreros. Los mismos deberán ser necesarios par el normal funcionamiento de los establecimientos y zonas antes referidos.
9. El uso de la franja de resguardo ferroviario del Ferrocarril Tacna-Arica, así como los cruces aéreos y subterráneos, los pasos a nivel, u otras obras que pudieran afectar la vía férrea, se sujetarán a las reglas de seguridad ferroviaria generalmente aceptadas en la práctica internacional. Estas actividades y obras no constituirán obstáculo o impedimento al ejercicio del más absoluto libre tránsito del que goza el Perú.
10. En el marco del "Acuerdo de Cooperación y Coordinación en materia de Sanidad Agropecuaria, suscrito entre el SAG y SENASA, que consta en el anexo N° 6 del Acuerdo de Complementación Económica Perú-Chile N° 38, de 1998, y en el caso que exista necesidad de adoptar medidas respecto de la mercadería en tránsito con destino o proveniente de Tacna que no venga en contenedores sellados y precintados, las autoridades del SAG requerirán la intervención del funcionario de Enapu o Enfer según corresponda, para que se apliquen prontamente tales medidas, en resguardo de la seguridad fito y zoonosanitarias de ambos países.
Ambas Partes entienden que estas medidas comprenden el tratamiento, reenvío o destrucción de las mercaderías.
11. Las mercaderías que arriben de ultramar al malecón de atraque en Arica, vendrán acompañadas por el certificado fito o zoonosanitario expedido por el organismo nacional competente del país de origen y las declaraciones adicionales correspondientes, donde deberá constar el cumplimiento de los requisitos fito o zoonosanitarios exigidos por el

SENASA y el SAG. En este último caso no se aplicarán requisitos distintos que en el resto de los puertos chilenos.

12. Las Partes concuerdan en la aplicación de categorías de riesgos y plazos máximos de permanencia para evitar o prevenir los riesgos fito o zoosanitarios, de acuerdo con las normas de naturaleza no discriminatoria que han sido notificadas de conformidad con el Acuerdo de Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial de Comercio (OMC), y teniendo presente el Acuerdo de Cooperación citado en el artículo 10 de este Reglamento.

Es este sentido se consideran aplicables los siguientes plazos a la fecha de este Reglamento, sin perjuicio de las modificaciones que se efectuaren:

Frutas y hortalizas frescas	5 días
Papas para consumo y semillas	12 días
Bulbos, rizomas, cormos y cualquier otra estructura botánica subterránea destinada al consumo	12 días
Graneles para consumo o industrialización hospedantes o no hospedantes de Gorgojo Kapra	30 días
Plantas y partes de plantas y elementos de reproducción vegetativa	5 días
Semillas	30 días
Especies aromáticas frescas para consumo	5 días
Productos de naturaleza seca para consumo	30 días
Flores cortadas	5 días
Subproductos de cereales y otras gramíneas, leguminosas, fibras vegetales y btruo y otras similares, hospedantes y no hoepedantes de Gorgojo Kapra	30 días
Maderas simplemente aserradas y en trozos de coníferas hospedantes de Sirex Noctileo y/o Bursaphelenchus Xylophilus	30 días
Maderas aserradas y en trozos de salicáceas y eucaliptos spp. Hospedantes de Platypus Surcatus	30 días
Maderas simplemente aserradas y en trozos pertenecientes a especies arbóreas destinadas a las detalladas en los puntos anteriores	30 días

13. Se aplicará el mismo régimen contemplado en el Acta de Ejecución y el presente Reglamento, a las mercaderías provenientes del Perú por vía marítima que desembarquen en el malecón de atraque al servicio del Perú o, que embarquen en dicho malecón con destino a Perú.
14. Las naves cuya totalidad de las cargas a desembarcar en Arica tengan por destino el territorio peruano, atracaran en el malecón al servicio del Perú. Del mismo modo, atracaran en dicho malecón aquellas naves que con o sin carga, que tengan como único propósito embarcar bienes provenientes del territorio peruano. El atraque se producirá a solicitud del armador.
15. Las naves que tengan algún componente de carga con destino al territorio peruano, podrán a solicitud del armador, atracar en el malecón al servicio del Perú para su desembarque. El mismo criterio regirá para el embarque de mercaderías.
Cuando existan condiciones de congestión portuaria en los otros sitios del Puerto de Arica, Enapu podrá autorizar el atraque de naves en el malecón al servicio del Perú, para embarque y desembarque, a solicitud de la Empresa Portuaria Arica, siempre que ello no interfiera en el desarrollo de sus actividades portuarias.
16. Las mercaderías en tránsito desde y al territorio peruano que utilicen cualquiera de los sitios del puerto de Arica, incluyendo el malecón de atraque al servicio del Perú, podrán ser transportadas por carretera de conformidad con las disposiciones generales de la aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional (ATIT) de 1 de enero de 1990.
17. Conforme al Artículo 7 del Acta de Ejecución, se aplica como normativa vigente la que rige la Autoridad Marítima y a la Empresa Portuaria de Arica, en particular la Ley de Navegación, el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y el Litoral de la República, el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, el Reglamento de Prácticos, el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, el Reglamento de las Comisiones de

Inspección de Naves, el Reglamento de Agentes de Naves, el Reglamento sobre Trabajo Portuario, el Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de las Fronteras, el Código de Comercio en lo que fuere pertinente, y estas normas y sus modificaciones tendrán en cuenta el pleno respeto al Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, así como el Acta de Ejecución y su Reglamento.

18. Aquellas situaciones no previstas relativas a materias del Acta de Ejecución del presente Reglamento, serán objeto de recomendación para la Comisión mencionada en el Acuerdo Interinstitucional sobre Solución de Controversias a fin de que las Cancillerías convengan las medidas pertinentes, de estimarlo conveniente.
19. Los equipajes de las personas y los envíos y despachos postales en libre tránsito desde o hacia el Perú, estarán sujetos al mismo régimen contemplado para las mercaderías y armamentos, señalados en el Artículo 9 del Acta de Ejecución.
20. Los artículos XVII, XVIII y XIX de la Convención sobre el Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica de 31 de diciembre de 1930, continuarán vigentes, en tanto las Partes no convengan un régimen distinto.
21. Dentro de un plazo no superior a noventa días contados desde la fecha de suscripción del Acta de Ejecución, el Gobierno de la República de Chile efectuará los trabajos y reparaciones de los establecimientos y zonas, con el objeto de que éstos se encuentren en perfecto estado al momento de recepción. Durante este período, Enapu, Enafer y Aduanas del Perú realizarán con la Empresa Portuaria de Arica las coordinaciones que fueren pertinentes para tal fin.

Acuerdo Interinstitucional sobre Solución de Controversias Perú-Chile

En virtud de lo dispuesto en el artículo 15 del Acta de Ejecución suscrita por el Gobierno de Perú y el Gobierno de Chile en esta misma fecha, la Empresa Portuaria de Puertos S.A. (Enapu), la Empresa Nacional de Ferrocarriles (Enafer), Aduana del Perú y la Empresa Portuaria de Chile convienen lo siguiente:

- 1) Si a pesar de los esfuerzos realizados por las instituciones antes indicadas surgieran controversias de carácter operativo en el marco de la ejecución o interpretación del Acta de Ejecución y su reglamento, dichas controversias, incluyendo cuestiones de cumplimiento y daños y perjuicios, así como cualquier práctica de competencia desleal o aplicación de tarifas que conduzca a ella derivadas del Acuerdo Interinstitucional, serán sometidas a una Comisión Mixta Ad-Hoc, integradas por dos miembros, uno designado por las entidades peruanas y el otro por la Empresa Portuaria de Arica. La Comisión se constituirá en un plazo máximo de siete días, contados a partir de la comunicación del surgimiento de la controversia por cualquiera de las Partes. Esta Comisión se encargará de resolver mediante acuerdo las diferencias de manera definitiva, conforme a las disposiciones contenidas en el Acta de Ejecución y su Reglamento, en un plazo máximo de quince días de constituida la misma. La Comisión podrá asistirse de peritos, cuyos costos serán sufragados por igual por las Partes. De persistir la diferencia, las Partes someterán el arreglo de la misma a un arbitraje.
- 2) La falta de acuerdo entre las Partes, cualquiera de ellas podrá solicitar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), dentro de los cinco días de vencido el plazo anterior, la designación de un árbitro de una lista de cinco expertos no nacionales de las Partes, elaborada de común acuerdo dentro del plazo de treinta días de suscrita el Acta de Ejecución, y actualizada por acuerdo de las Partes periódicamente a petición de cualquiera de ellas. En cualquier momento, las Partes podrán convenir libremente la designación de un árbitro no contemplado en la lista. La decisión arbitral

se dará conforme a derecho, y se sujetará al Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, al Acta de Ejecución y su Reglamento, y al Acuerdo Interinstitucional. El proceso se iniciará con el requerimiento efectuado ante el árbitro por cualquiera de las Partes. A partir de la fecha de aceptación del encargo por el árbitro, ese tendrá un plazo máximo de treinta días para emitir su decisión final. El árbitro fijará la sede para el proceso arbitral y determinará el procedimiento del mismo. Salvo que la decisión arbitral resuelva otra cosa, los gastos y honorarios serán asumidos por igual las Partes involucradas. El arbitraje será conducido en idioma español, a menos que las Partes convengan otro idioma.

- 3) Las Partes podrán apelar la decisión arbitral en un plazo de diez días de recibida la notificación de la misma, ante el árbitro que resolvió en primera instancia. Dicho árbitro notificará tal hecho al Secretario General de la OMI a efectos de que éste designe en un plazo de tres días a otro árbitro, dentro de la lista señalada en el numeral anterior, el cual resolverá la apelación en un plazo de quince días contados a partir de la aceptación del encargo, rigiéndose por el mismo procedimiento y derecho aplicables en la instancia anterior. Las Partes podrán convenir libremente la designación de un árbitro no contemplado en la lista.

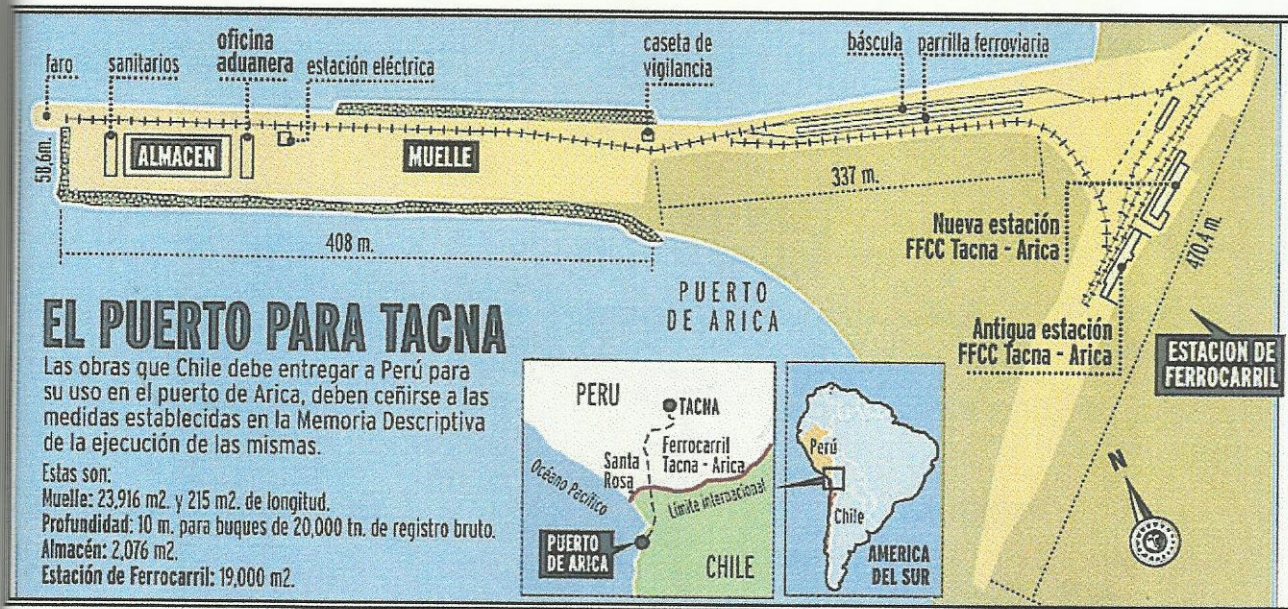
En la eventualidad de que el Secretario General de la OMI sea nacional de una de las Partes, la designación de los árbitros corresponderá al Presidente del Consejo de la misma Organización.

- 4) Para efectos de la ejecución de la decisión arbitral se aplicará la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de 1958.

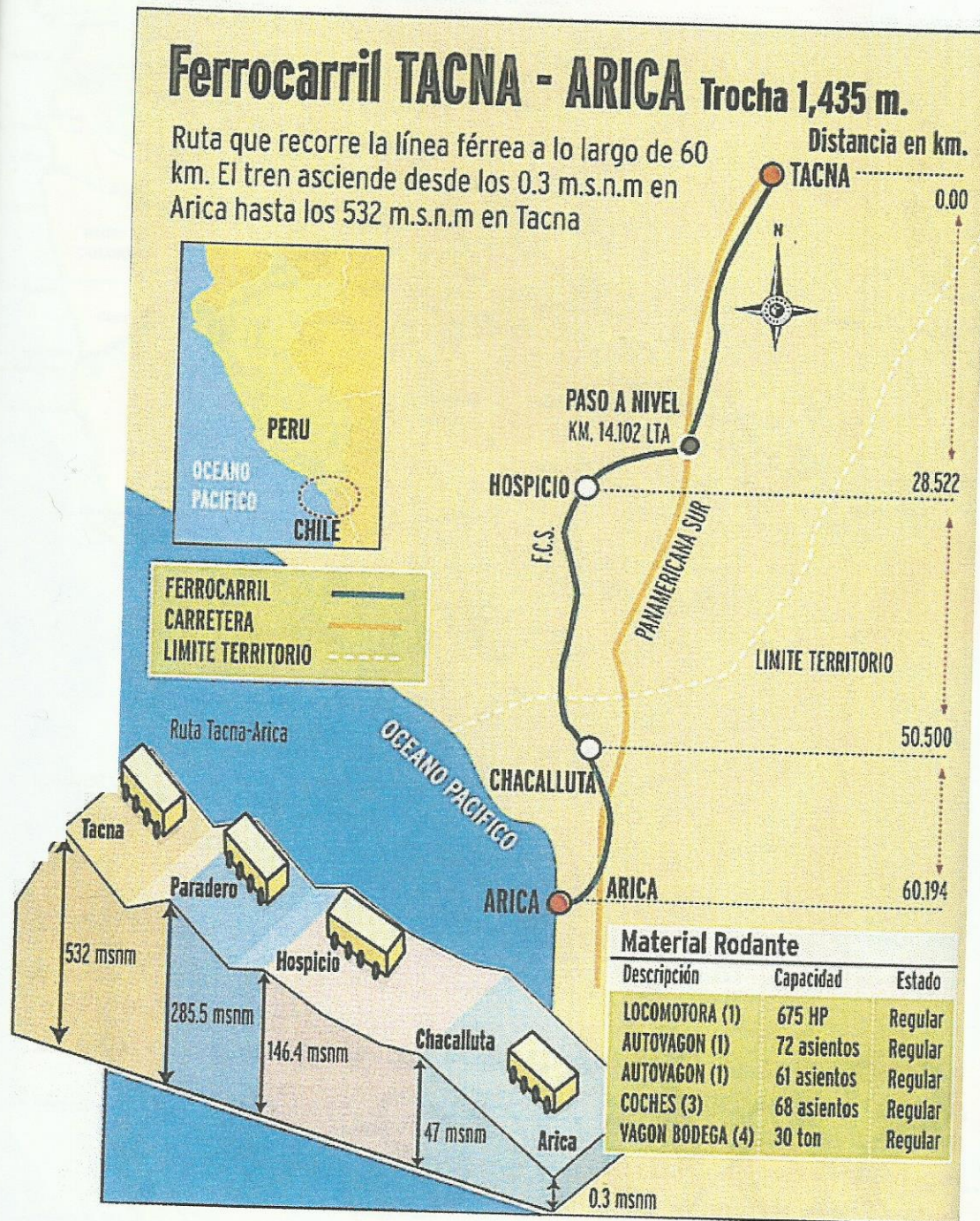
Firmado en la ciudad de Lima, a los trece días del mes de noviembre de 1999,

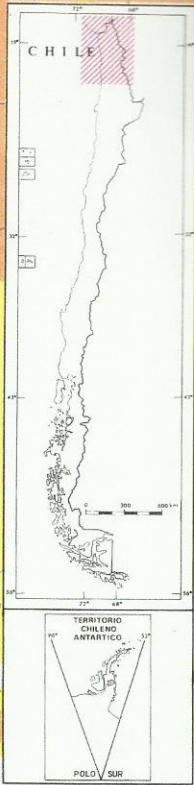
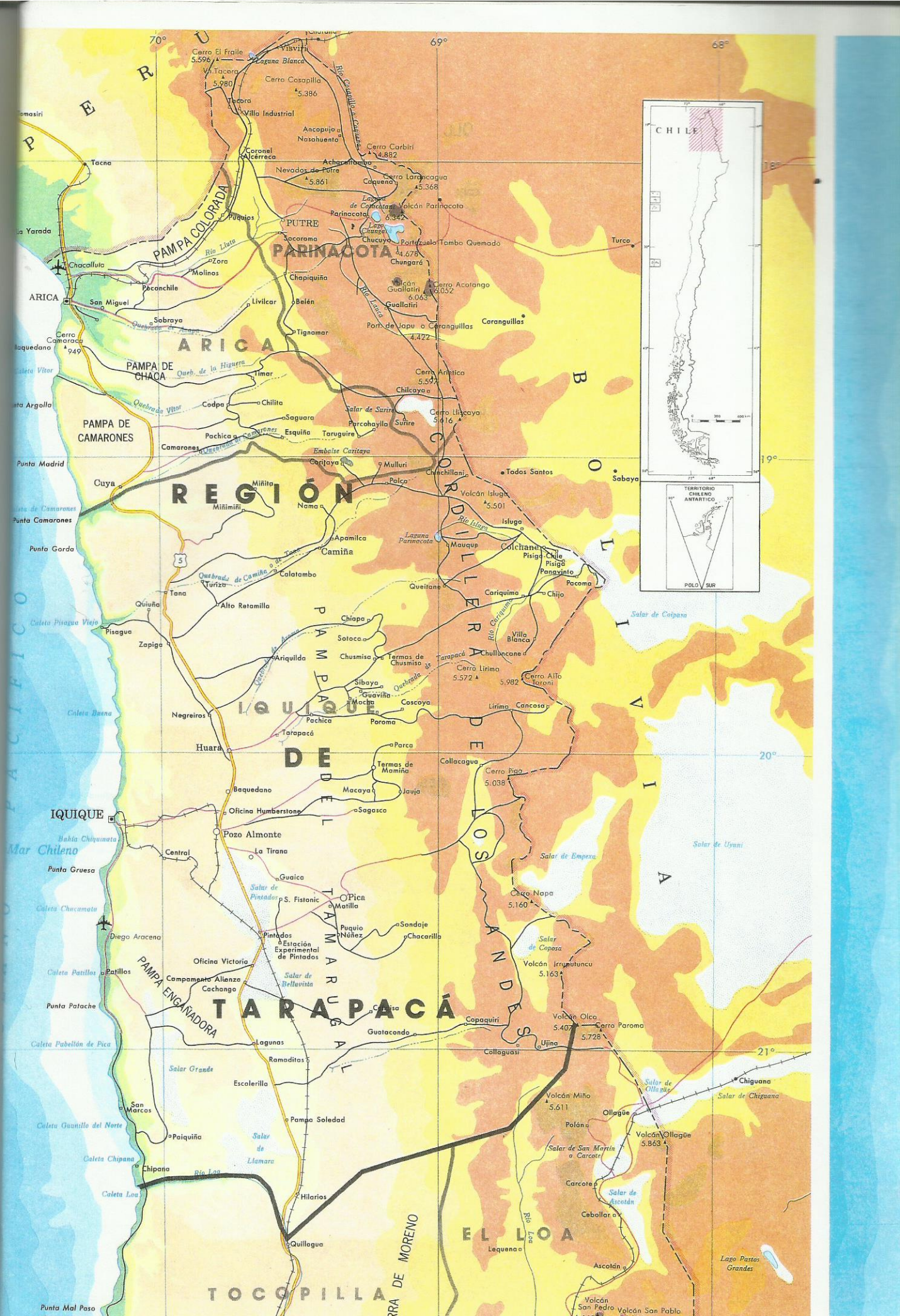
en cuatro ejemplares igualmente auténticos.

Gráfica del Sitio Siete del Puerto de Arica.



Gráfica Ferrocarril Arica – Tacna.





PAMPA COLORADA

PAMPA DE CHACA

PAMPA DE CAMARONES

REGION DE ANTOFAGASTA

LIQUIQUI

TARAPACA

EL LOA

TOCOPILLA

ARRA DE MORENO