

ACADEMIA DIPLOMÁTICA DEL PERÚ JAVIER PÉREZ DE CUÉLLAR



**PROGRAMA DE MAestrÍA EN DIPLOMACIA
Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES**

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

**PROPUESTAS PARA UN MEJOR APROVECHAMIENTO DEL MALECÓN
DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA Y DEL
FERROCARRIL TACNA – ARICA, EN VIRTUD DEL TRATADO DE LIMA
DE 1929 Y SU PROTOCOLO COMPLEMENTARIO Y DE SU ACTA DE
EJECUCIÓN DE 1999 Y SU REGLAMENTO**

PRESENTADO POR:

Giancarlo Gustavo Mori Campos

ASESORES:

TEMA DE FONDO: Ministro Consejero SDR Julio César Sánchez Cornejo
METODOLÓGICO: Dra. Milagros Aurora Revilla Izquierdo

Lima, 4 de noviembre de 2019

RESUMEN

La situación actual del Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica (MASP) y del ferrocarril Tacna – Arica, importantes símbolos peruanos en la ciudad chilena de Arica, les impide operar de manera eficiente y de acorde con los propósitos bajo los que fueron establecidos. El presente trabajo presenta y analiza distintas propuestas destinadas a optimizar el funcionamiento del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica, tomando como eje los objetivos de política exterior del Perú relacionados y sobre la base del régimen jurídico aplicado en el Tratado de Lima de 1929 y en su Acta de Ejecución de 1999. El análisis realizado incluye un diagnóstico de la situación actual tanto del malecón de atraque como del ferrocarril, así como escenarios de análisis de sus principales fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas (FODA), los cuales se presentan previo al desarrollo de sus propuestas de optimización.

ABSTRACT

The pier for Peruvian use in Arica (MASP) and the Tacna - Arica railway represent important Peruvian symbols in Arica, Chile. Regrettably, the current state of both structures prevents them from being operated efficiently, in detriment to the purposes for which they were established. This paper analyzes different proposals to optimize the MASP and the Tacna - Arica railway, in accordance with the foreign policy objectives of Peru, and based on the legal framework stipulated by the Treaty of Lima of 1929 and its Execution Act of 1999. To that end, this research diagnoses the state of both the pier and the railway, identifying its main strengths, weaknesses, opportunities and threats, and ultimately concluding with the discussion of diverse optimization proposals.

ACRÓNIMOS

AE99: Acta de Ejecución de 1999

ENAPU: Empresa Nacional de Puertos S.A.

EPA: Empresa Portuaria Arica

GRT: Gobierno Regional de Tacna

INCORE: Índice de Competitividad Regional

MASP: Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica

MINCETUR: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

MRE: Ministerio de Relaciones Exteriores

MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

PC: Protocolo Complementario al Tratado de Lima de 1929

TL29: Tratado de Lima de 1929

TPA: Terminal Portuario de Arica S.A.

ZOFRATACNA: Zona Franca de Tacna – Perú

ÍNDICE

RESUMEN	1
ABSTRACT	1
ACRÓNIMOS	2
ÍNDICE	3
INTRODUCCIÓN	6
CAPÍTULO I: LAS ZONAS Y ESTABLECIMIENTOS AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA EN VIRTUD DEL TRATADO DE LIMA DE 1929 Y SU PROTOCOLO COMPLEMENTARIO	9
1. MARCO CONCEPTUAL	9
1.1. El principio de soberanía de Estados	9
1.1.1. Concepto	9
1.1.2. Alcances	11
1.2. La servidumbre internacional	13
1.2.1. Concepto	14
1.2.2. Naturaleza	18
1.2.3. Clases	19
1.2.4. Validez y extinción	20
1.2.5. Ejemplos	22
2. MARCO HISTÓRICO	27
2.1. El Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario	28
2.1.1. Antecedentes	28
2.1.2. El proceso de negociaciones para dar cumplimiento al Tratado de Lima de 1929	41
2.2. El Acta de Ejecución de 1999	55
3. MARCO JURÍDICO	57
3.1. El más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos	58
3.1.1. Referencias	58
3.1.2. Implicancias	59
3.1.3. Aplicación	61
3.2. Independencia propia del más amplio puerto libre	62
3.2.1. Referencias	62
3.2.2. Implicancias	63

3.2.3.	Aplicación	68
3.3.	Derecho de propiedad sobre el ferrocarril	70
3.3.1.	Referencias	70
3.3.2.	Implicancias	71
3.3.3.	Aplicación	72
3.4.	Derecho más amplio de servidumbre	74
3.4.1.	Referencias	74
3.4.2.	Implicancias	76
3.4.3.	Aplicación	79
3.5.	Disposiciones y normas	79
3.5.1.	Principio de No Discriminación	79
3.5.2.	Medidas Sanitarias y Fitosanitarias	81
3.5.3.	Tráfico de estupefacientes	83
3.5.4.	Sanidad Agropecuaria	83
3.5.5.	Transporte	85
3.6.	Régimen de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna	88
3.6.1.	Definiciones	89
3.6.2.	Disposiciones centrales	90
3.6.3.	Implicancias	92

CAPÍTULO II: EVALUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DEL MALECÓN DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA (MASP) Y DEL FERROCARRIL TACNA – ARICA **94**

1.	MACRO REGIÓN SUR	94
1.1.	Contexto económico	94
1.2.	Cierre de brechas y competitividad	105
1.2.1.	Departamento de Arequipa	106
1.2.2.	Departamento de Moquegua	107
1.2.3.	Departamento de Tacna	108
2.	EL MALECÓN DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA (MASP)	110
2.1.	El Puerto de Arica	110
2.2.	Situación actual	119
2.2.1.	Infraestructura y superestructura	120
2.2.2.	Estadísticas de operación	129
2.3.	Análisis FODA	137
2.3.1.	Fortalezas	137
2.3.2.	Oportunidades	139
2.3.3.	Debilidades	144
2.3.4.	Amenazas	151
3.	EL FERROCARRIL TACNA – ARICA	157
3.1.	Situación actual	159
3.1.1.	Infraestructura y superestructura	159
3.1.2.	Estadísticas de operación	162

3.2.	Análisis FODA	170
3.2.1.	Fortalezas	170
3.2.2.	Oportunidades	172
3.2.3.	Debilidades	175
3.2.4.	Amenazas	177
CAPÍTULO III: ALTERNATIVAS PARA EL DESARROLLO DEL MALECÓN DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA (MASP) Y DEL FERROCARRIL TACNA – ARICA		180
1.	RELEVANCIA DE LA OPTIMIZACIÓN DEL MASP Y DEL FERROCARRIL TACNA – ARICA PARA LA POLÍTICA EXTERIOR PERUANA	180
1.1.	El Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2015-2021 Relaciones Exteriores	182
1.2.	El Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2022 Ministerio de Relaciones Exteriores	185
1.3.	El Plan Operativo Institucional (POI) 2019 Ministerio de Relaciones Exteriores	188
2.	MECANISMOS Y ESTRATEGIAS DE OPTIMIZACIÓN	191
2.1.	Propuesta N° 1 – MASP	192
2.1.1.	Descripción	192
2.1.2.	Justificación	193
2.1.3.	Implicancias económicas	196
2.2.	Propuesta N° 2 – MASP	197
2.2.1.	Descripción	198
2.2.2.	Justificación	201
2.2.3.	Implicancias económicas	208
2.3.	Propuesta N° 3 – Ferrocarril Tacna – Arica	209
2.3.1.	Descripción	209
2.3.2.	Justificación	212
2.3.3.	Implicancias económicas	215
3.	ANÁLISIS POLÍTICO – DIPLOMÁTICO	217
3.1.	Antecedentes	217
3.2.	Acta de Ejecución de 1999	218
3.3.	Propuestas	220
3.3.1.	Análisis de beneficios	222
3.3.2.	Análisis de riesgos	224
CONCLUSIONES		232
BIBLIOGRAFÍA		236
ANEXOS		242

INTRODUCCIÓN

Hoy en día existe una denotada voluntad por parte de diferentes órganos del Poder Ejecutivo, organismos públicos, personas jurídicas de derecho público y empresas privadas por optimizar las operaciones y modernizar el servicio del Malecón de Atrache al servicio del Perú en Arica y del ferrocarril Tacna – Arica, respectivamente. Los intereses detrás de estos deseos pueden comprenderse desde las visiones comerciales hasta las diplomáticas, al situarse ambos en zona fronteriza estratégica en términos económicos y políticos para el Perú y Chile, y al permitir ventajas económicas, como el incremento de intercambios comerciales y reducciones de costos de transporte y almacenamiento, y diplomáticas como aquellas relacionadas con la integración y desarrollo fronterizos.

Dada la relevancia de estos asuntos para la política exterior peruana, es menester de la Cancillería evaluar que el uso que se brinde, tanto al Malecón de Atrache al Servicio del Perú en Arica como al ferrocarril Tacna-Arica, y que busque optimizar sus funciones, se realice respetando los derechos y servidumbres del Perú conferidos en el Tratado de Lima de 1929 y su Acta de Ejecución de 1999. De igual forma, velar porque dichas iniciativas sirvan como oportunidad para fortalecer aún más las relaciones bilaterales y la integración fronteriza entre estos dos países vecinos, las cuales se encuentran en su mejor momento histórico.

Los problemas en la infraestructura y operatividad tanto del malecón de atraque como del ferrocarril, generados tanto por causas endógenas como exógenas, han derivado en su poca utilización y explotación, a pesar de las oportunidades presentadas y de la coyuntura favorable para su desarrollo. El objeto de esta investigación es determinar las propuestas que resulten más idóneas para lograr la optimización tanto del malecón de atraque como del

ferrocarril, las cuales deben, además de proveer beneficios económicos y comerciales, coadyuvar a alcanzar los objetivos de política exterior del Perú.

La hipótesis que orienta la presente tesis sostiene que la vía más indicada para lograr la optimización del Malecón de Atrache al Servicio del Perú en Arica y del ferrocarril Tacna – Arica es lograr una mayor vinculación económica de ambos con el puerto de Arica, de modo que compartan sus beneficios económicos y comerciales como resultado de la mayor transferencia de carga y del almacenamiento de mercadería. La estrategia peruana a considerar a fin de alcanzar tal vinculación debe contemplar el establecimiento de acuerdos con Chile, a la luz de los compromisos internacionales asumidos entre ambos países sobre tales materias, sobre la base del principio de buena fe y con el objetivo de obtener ganancias compartidas.

La metodología utilizada para el desarrollo del trabajo de investigación es deductiva analítica, toda vez que las propuestas que se presentan se realizan sobre la base de un análisis de la situación actual del Malecón de Atrache al Servicio del Perú en Arica y del ferrocarril Tacna – Arica y de documentos jurídicos como el Tratado de Lima de 1929 y su Acta de Ejecución de 1999. Asimismo, se emplea una metodología cualitativa al haberse revisado fuentes primarias y secundarias, realizado entrevistas y observación directa del problema en cuestión.

En el primer capítulo, a partir de una revisión conceptual, histórica y jurídica del tema de investigación, se explican y analizan las disposiciones centrales de los principales conceptos e instrumentos jurídicos relevantes para el malecón de atraque y el ferrocarril. En ese sentido, en la primera parte se dilucidan los principios del Derecho Internacional fundamentales para comprender el tema planteado, mientras que en la segunda se desarrolla un repaso histórico sobre el proceso de negociaciones que estableció el régimen

jurídico de los temas planteados. Finalmente, en la tercera parte se lleva a cabo un análisis jurídico sobre los acuerdos bilaterales que rigen las materias abordadas en el presente trabajo.

El segundo capítulo explica la evolución histórica y la situación actual del Malecón de Atrache al Servicio del Perú en Arica y del ferrocarril Tacna – Arica, así como las problemáticas en sus operaciones que ambos presentan en la actualidad. En primer lugar, se analiza el estado presente tanto del malecón de atraque como del ferrocarril, a fin de identificar cuáles son las razones que explican su subutilización y de examinar la complejidad de las mismas. En segundo lugar, se realiza un análisis FODA que determina los puntos más favorables y desfavorables en sus operaciones, y que permite reconocer sus principales oportunidades y amenazas para su desarrollo.

El tercer capítulo presenta y analiza la viabilidad de las propuestas esbozadas para la optimización del malecón de atraque y del ferrocarril, bajo una óptica económica y político – diplomática, y desarrolla un examen de los beneficios y riesgos que su implementación traería. Asimismo, el análisis permite vincular las propuestas con los objetivos de política exterior peruanos, dando cuenta de la concordancia entre ambos y de su importancia para el desarrollo del país.

La presente investigación toma como base trabajos académicos, memorias institucionales, artículos de opinión y fuentes periodísticas, principalmente. Si bien la mayoría de publicaciones son de años recientes, algunas datan de dos o tres décadas atrás, debido a la relevancia del tema para la coyuntura de ese tiempo. Este trabajo constituye un pequeño aporte académico que espera resultar de utilidad para contribuir a solucionar los problemas planteados en un futuro cercano.

CAPÍTULO I: LAS ZONAS Y ESTABLECIMIENTOS AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA EN VIRTUD DEL TRATADO DE LIMA DE 1929 Y SU PROTOCOLO COMPLEMENTARIO

En el presente capítulo se desarrollará el marco teórico necesario para comprender el funcionamiento de las zonas y establecimientos al servicio del Perú en Arica, en virtud del Tratado de Lima de 1929 y de su Acta de Ejecución de 1999.

1. MARCO CONCEPTUAL

Resulta adecuado iniciar este capítulo con un marco conceptual que desarrolle aspectos teóricos importantes para una mejor comprensión de los principios de soberanía estatal, servidumbre internacional y sus funcionamientos en el marco del Derecho Internacional.

1.1. El principio de soberanía de Estados

1.1.1. Concepto

En el derecho internacional, la soberanía es una característica exclusiva del Estado, sujeto de derecho internacional, del cual la doctrina ha admitido un espectro amplio de definiciones. Sin ánimo de realizar un repaso de las diferentes escuelas de pensamiento de la soberanía de Estados que demandaría un análisis más exhaustivo que escaparía del objeto de la presente investigación, se consideran algunos conceptos que se ajustan a la doctrina actual del Derecho Internacional.

En contraposición a pensadores clásicos como Grocio, Hobbes y Bodín cuyos conceptos de soberanía se basaban en una noción westfaliana en donde los Estados no se encontraban sujetos a ningún tipo de limitaciones en el ejercicio de sus poderes, autores como Drucker (1999) sostienen que, a partir del fin de la Segunda Guerra Mundial, las sociedades pasaron a convertirse en pluralistas y sus competencias se tornaron transnacionales o regionales, por lo que los Estados se vieron en la necesidad de compartir su poder con otros órganos, instituciones y entidades creadoras de políticas.

A su vez, Bevaresco (2003) afirma que la soberanía, tal como se entiende en la actualidad, considera que las fronteras del Estado son flexibles y sus relaciones de poder no se relacionan con la dominación sino con el ejercicio de influencia sobre las decisiones de otros Estados o sujetos de Derecho Internacional para lograr determinados fines. En una línea similar, Díez de Velasco (1963) arguye que el ejercicio de la soberanía por parte de un Estado supone que este ejerce su actividad internacional por su propio poder y que cuenta con la capacidad de actuar de forma directa y de decidir sobre los elementos que lo conforman.

Finalmente, Remiro Brotóns (1997), asumiendo una posición más realista, sustenta que, actuando sobre su territorio, el Estado monopoliza el poder sobre las personas, actos y objetos que allí se encuentren por medio del ejercicio de funciones legislativas, judiciales y ejecutivas propias de su ordenamiento, lo cual constituye la manifestación más evidente de su soberanía plena y exclusiva sobre dicho espacio. Sin embargo, también menciona que dichas acciones sobre personas y conductas en su propio territorio se encuentran sujetas a limitaciones.

1.1.2. Alcances

La soberanía puede manifestarse de forma externa e interna, tal como se explica en el siguiente cuadro:

Hacia el exterior	Hacia el interior
<ul style="list-style-type: none">- Libertad de decisión: en el ejercicio de su actividad internacional, ajustándose a los principios del DI- Autonomía del Estado: no se permite la injerencia en asuntos internos	<ul style="list-style-type: none">- Plenitud de jurisdicción: para reglamentar lo referente al territorio, población y distintos aspectos de la vida social

Fuente: Díez De Velasco (1963)

Elaboración: Propia

La evolución del Derecho Internacional ha dejado obsoleta la visión clásica de la soberanía estatal por la cual se la entendía como una suprema potestad de los Estados para realizar, dentro de la esfera internacional, los actos que estos deseen, haciendo uso de sus libertades de decisión y sin mayores restricciones que sus propias capacidades. En la actualidad, entre otras cosas, el Derecho Internacional establece el respeto a normas de carácter consuetudinario, a obligaciones contraídas de carácter expreso, así como compromisos con la paz y seguridad internacionales y el respeto a los derechos fundamentales del ser humano. Asimismo, el desarrollo de procesos de integración más sólidos entre Estados y la aparición de nuevos actores en la sociedad internacional, como los organismos internacionales, han traído consigo un mayor

avance en los procesos de integración, así como mayores niveles de coordinación de políticas exteriores entre Estados orientados a la cooperación en temas de trascendencia global, como el Medio Ambiente y la lucha contra el Terrorismo o el Narcotráfico. Con ello, se pone en cuestionamiento la vigencia de la visión clásica de la soberanía y se hace evidente el respeto de los Estados a un marco jurídico internacional establecido.

Respecto al ámbito interno, Rousseau (como se citó en Quispe, 1998), establece tres clases de competencias de los Estados:

Competencia Territorial	Competencia Personal	Competencia Relativa a los Servicios o Funciones del Estado
Poder del Estado ejercido en su territorio, que abarca la autoridad sobre personas, bienes y eventos que tengan lugar en este	Autoridad ejercida sobre sujetos de derecho particulares (sobre todo nacionales), sin importar si se encuentran sobre su territorio o ejerzan funciones de carácter público	Competencia sobre la organización institucional del Estado, por medio de la regulación de las funciones públicas y el ejercicio de las mismas

Fuente: Rousseau (1966)

Elaboración: Propia

Como ocurre en el espectro internacional, las competencias internas de los Estados también se encuentran sujetas a las limitaciones que el derecho internacional establece para ellas. Como se mencionó anteriormente, autores como Remiro Brotóns (1997) sostienen que, en la actualidad, posturas irrestrictas acerca de los alcances del

ejercicio de poder de los Estados ya no deben ser consideradas y, más bien, las acciones de este sobre personas y conductas dentro de su territorio se encuentran sujetas a limitaciones. En este sentido, los Estados deben cumplir con los principios del Derecho Internacional imperativo, como por ejemplo, el respeto a los derechos fundamentales de la persona.

Habiendo brindado esbozos generales del principio de soberanía estatal, se procede a analizar, de forma más específica, el concepto y los alcances de la servidumbre internacional.

1.2. La servidumbre internacional

Como consideración inicial cabe mencionar que, si bien no existe una conformidad o acuerdo absolutos acerca de la naturaleza y extensión de la servidumbre internacional, la mayor parte de la doctrina coincide en aceptarla como institución del Derecho Internacional Público.

Los argumentos de un grupo minoritario de publicistas sostienen, principalmente, que resulta errónea la aplicación de la terminología y concepciones del derecho romano de servidumbre a la restricción de un tratado sobre la soberanía territorial de los Estados (Oppenheim, 1948). Ello implicaría aceptar que el marco bajo el cual se encuentra el concepto de servidumbre es el del Derecho Privado, lo cual, en el caso peruano, se encuentra establecido en el Título VI del Código Civil (Servidumbres). Así, de trasladarse dicho principio hacia el marco del Derecho Internacional, los Estados verían vulnerados sus atributos soberanos con la aceptación de

servidumbres en sus territorios, por lo cual estas no deberían contemplarse en este ámbito (Quispe, 1998).

Por otro lado, la mayor parte de publicistas coincide en aceptar la institucionalidad jurídica de la servidumbre internacional, dando cuenta de su importancia y relevancia dentro del Derecho Internacional contemporáneo. Por ejemplo, Ulloa (1957) sostiene que, si bien las servidumbres constituyen una institución jurídica de Derecho Civil, esta es adoptada por el Derecho Internacional debido a una razón de analogía y no de identidad, con lo cual se establece que entre los significados de cada una de ellas (servidumbre civil e internacional) no existe mayor correlación.

El análisis realizado en la presente investigación acerca de las principales características, clases y ejemplos de servidumbre internacional se efectúa sobre la base del segundo enfoque, el cual reconoce la existencia de la servidumbre internacional como institución jurídica del Derecho Internacional Público.

1.2.1. Concepto

Al igual que en su aceptación como institución del Derecho Internacional Público, no existe en la Doctrina unanimidad sobre la determinación del total de restricciones a la soberanía de un Estado que puedan ser catalogadas como servidumbres. Aun así, se mencionan a continuación algunas de las definiciones planteadas por publicistas.

Oppenheim (1948), sostiene que las servidumbres estatales son:

Aquellas restricciones excepcionales hechas por un tratado sobre la supremacía territorial de un Estado, por el cual una parte de la totalidad de su territorio se da – de manera limitada – perpetuamente a fines de servir a un determinado propósito o interés de otro Estado. (p. 487-488)

En una línea similar, Fenwick (1963) afirma:

Las servidumbres son las obligaciones asumidas por el Estado que está en posesión del territorio de permitir un cierto uso del mismo por otro Estado o a favor de este o estos (...) sin que esto signifique una intrusión en la soberanía formal del Estado cuyo dominio se restringe en esa forma. (p. 439)

Así como Fenwick, Sorensen (1973) resalta: “La aceptación de servidumbres en el territorio de un Estado no equivale a una pérdida de su soberanía” (p. 320).

A su vez, Rousseau (1966) delimita la servidumbre internacional como: “Una restricción a la independencia de un Estado determinado, sobre cuyo territorio otro Estado ejerce una competencia reglamentaria (legislativa o administrativa) y, eventualmente, jurisdiccional” (p. 232).

El concepto de servidumbre internacional también está presente en las doctrinas peruana y chilena. Por ejemplo, Ulloa (1957) menciona:

Se admite la noción de servidumbre internacional cuando el goce de un derecho territorial va acompañado de la facultad de reglamentarlo internamente, es decir, de la concesión de ciertos derechos soberanos particulares que deben coexistir con derechos generales de la soberanía territorial. (p. 498)

Al hablar de concesión de derechos soberanos particulares, el jurista peruano infiere que la servidumbre internacional implica una alteración de los derechos soberanos del Estado que otorga la servidumbre, en beneficio del otro.

Por su parte, el internacionalista chileno Barros Jarpa (1959) remarca que las servidumbres internacionales constituyen limitaciones de la soberanía, y que provienen del convenio por medio del cual un Estado se obliga a mantener ciertos actos de otro en su territorio, o a no hacer algo.

Como se puede observar, las definiciones expuestas presentan algunos puntos en común. Quispe (1998) recoge y desarrolla con precisión los puntos centrales de dichas definiciones, los cuales se mencionan a continuación:

- 1) Los Estados son los sujetos de las servidumbres internacionales

Como menciona Remiro Brotóns (1997), los Estados son entes territoriales, en primer lugar, dado que ejercen sus poderes en el marco de sus respectivos territorios, con exclusión de los poderes de los otros entes soberanos (competencia territorial). Para existir, la servidumbre internacional requiere del ejercicio de soberanía y de dominio territorial, lo que se cumple en el caso de los Estados.

2) El territorio del Estado es el objeto de las servidumbres internacionales

Oppenheim (como se citó en Quispe, 1998), señala que el concepto del territorio involucra el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo, pudiendo las servidumbres recaer en cualquiera de estos componentes del territorio estatal. Asimismo, Quispe (1998) remarca que cualquier obligación que suponga una restricción al ejercicio de la soberanía por parte de un Estado que no tenga a un territorio como objeto no debe ser catalogada como servidumbre.

3) Las servidumbres internacionales implican una disminución o restricción en el ejercicio de derechos soberanos

Reid et al (como se citó en Novak, 2000) sostiene que la servidumbre constituye una restricción a la soberanía de los Estados, ya que, al recaer siempre sobre su territorio, se limita el ejercicio del derecho de dominio por parte de este. Profundizando, Verdross (como se citó en Quispe, 1998) agrega que las servidumbres solo se plasman sobre la soberanía territorial, entendida como el derecho de disposición de un Estado sobre un determinado territorio, sobre la base del Derecho Internacional.

4) Establecimiento a través de un tratado

Moreno Quintana (como se citó en Novak, 2000) afirma:

Tratándose de una relación jurídica entre Estados, las servidumbres solo pueden ser establecidas por medio de un acuerdo internacional. En consecuencia, su obligatoriedad únicamente tiene efectos entre las partes contratantes. No benefician ni a los terceros ni a los posteriores cesionarios de territorio. Solo pueden prevalerse de ellas los Estados que las han constituido. (p. 325-326)

Si bien algunos publicistas consideran la existencia de servidumbres usuales o prescriptivas, las mismas que son creadas como resultado de un uso prolongado (Fenwick, 1963), la mayor parte de la doctrina recoge la postura descrita inicialmente.

1.2.2. Naturaleza

Autores como Oppenheim (1948) y Fenwick (1963) sostienen que las servidumbres pueden ser de tipos positivas o negativas, además de militares, económicas, entre otras. Para efectos del presente trabajo, se considera que la naturaleza de las servidumbres es positiva o negativa, mientras que los tipos o clases son las militares, económicas y mixtas.

a) Servidumbres Positivas

Consisten en la obligación de un Estado (“Estado sirviente”) de permitir a otro (“Estado dominante”), a realizar ciertos actos sobre su territorio, sometido a servidumbre (Fenwick, 1963).

Entre tales actos pueden encontrarse construir o trabajar un ferrocarril, establecer una agencia aduanera, usar un puerto o isla como estación carbonera, entre otros (Oppenheim, 1948).

b) Servidumbres Negativas

Son aquellas que otorgan derecho a un Estado a exigir a otro que se abstenga de ejercer su supremacía territorial de cierta manera. Por ende, el primero tendría el derecho a exigir al segundo que no fortalezca ciertas ciudades cercanas a la frontera o que no permita que hayan guerreros extranjeros en un puerto determinado (Oppenheim, 1948). Barros Jarpa (1959) menciona como ejemplo el compromiso de Chile de desartillar el Morro de Arica, en cumplimiento con el artículo 3° del Protocolo Complementario del Tratado de Lima de 1929.

1.2.3. Clases

a) Servidumbres Militares

Las constituyen aquellas servidumbres que se adquieren con fines militares o de defensa, como el derecho a mantener tropas en territorio extranjero, enviar un frente armado a través de territorio extranjero, exigir que una ciudad en territorio extranjero no sea fortificada, entre otras (Oppenheim, 1948).

b) Servidumbres Económicas

Son aquellas servidumbres que se adquieren para fines comerciales, de intercambio y económicos en general, como el derecho a la pesca en aguas territoriales extranjeras, a la libertad de navegación en un río o lago extranjero, para la construcción de un ferrocarril en territorio extranjero y similares (Oppenheim, 1948). Estas servidumbres, a su vez, pueden disgregarse en otras. Por ejemplo, Barros Jarpa (1959) menciona las servidumbres de pesca, como la que se reservó Francia en Terranova al transferir esta isla a Inglaterra; y las servidumbres de tránsito, como la establecida en el Tratado de límites entre Chile y Bolivia de 1904.

c) Servidumbres Mixtas

Son aquellas que pueden servir tanto para la paz como para la guerra. Por ejemplo, el mantenimiento de depósitos de carbón (Barros Jarpa, 1959).

1.2.4. Validez y extinción

De la misma forma en la que se originan, mediante acuerdo entre Estados, las servidumbres internacionales usualmente se extinguen por esa misma vía, o por renuncia expresa del Estado beneficiario de la misma.

Cabe considerar lo que sucedería con la subsistencia de la servidumbre en el supuesto de que el territorio donde esta recaiga sea cedido a un tercer Estado. Al respecto, no existe unanimidad en la doctrina de publicistas sobre si los derechos conferidos por servidumbre continúan siendo válidos cuando se produce una cesión de territorio a un tercer Estado.

Una primera postura es la definida por Oppenheim (1948) y Fenwick (1963), quienes sostienen que, debido a que las servidumbres de Estado son derechos inherentes al objeto con el que están conectados (derechos reales) y se contraponen a los derechos personales, siguen siendo válidas y pueden ejercerse aun cuando la propiedad del territorio en el que se aplican cambie. Por lo tanto, si después de la creación de una servidumbre internacional, parte del territorio bajo ella pasa a formar parte de la soberanía de otro Estado, dicha servidumbre permanece en vigor. Esta postura podría bien aplicarse asimismo para los casos de sucesión de Estados.

Moreno Quintana (como se citó en Quispe, 1998) presenta una segunda posición, al sostener que, al ser la servidumbre una institución autónoma del Derecho Internacional, no es aplicable hacer la distinción entre derechos reales y derechos personales (lógica del derecho civil), ya que en la realidad los Estados son los sujetos de la relación creada por la servidumbre (lógica del derecho internacional). Asimismo, menciona que lo que origina el establecimiento de la servidumbre es la voluntad de los Estados originales, por lo que no debería beneficiar a terceros Estados ni a futuros cesionarios del territorio.

En la misma línea, Sorensen (1973) afirma: “a diferencia de las servidumbres de derecho privado, las servidumbres internacionales no necesariamente tienen que ser respetadas por los Estados sucesores” (p. 320).

Cabe señalar, finalmente, que, a pesar de las diferentes posturas existentes, de presentarse alguno de los escenarios señalados anteriormente debería priorizarse un análisis casuístico que considere diversos escenarios frente a una aplicación directa de parte de la doctrina.

1.2.5. Ejemplos

A continuación se presentan algunos ejemplos de servidumbres económicas, con el objetivo de analizar su naturaleza y comprender la manera en la que aplican en casos concretos. Cabe señalar que de estos ejemplos se podrán observar algunos puntos en común con las servidumbres conferidas por Chile al Perú mediante el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario.

1.2.5.1. Chile – Bolivia: Acuerdos de libre tránsito

Los artículos 6° y 7° del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia (1904) hacen referencia a los derechos de servidumbre concedidos del primero al segundo, los cuales se mencionan a continuación:

Artículo 6°: La República de Chile reconoce a favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por sus territorios y puertos del Pacífico. (p.2)

Artículo 7°: La República de Bolivia tendrá el derecho de construir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio. Las agencias cuidarán de que las mercancías destruidas en tránsito se dirijan del muelle a la estación de ferrocarril, y se carguen y transporten hacia las aduanas de Bolivia en vagones cerrados y sellados con guías que indiquen el número de bultos, peso y marca, números y contenido que serán canjeados con tomaguías. (p.2)

(Subrayado añadido)

Sobre la base de las explicaciones previas, puede observarse que se trata de servidumbres de naturaleza positiva y de clase económica, pudiendo ser consideradas además como servidumbres de tránsito.

A su vez, su existencia se ve justificada por la presencia de los siguientes elementos:

- Actores Estatales: Bolivia y Chile
- Tratado constituyente: Tratado de Paz y Amistad de 1904
- Obligaciones reales que involucran un territorio
- Limitación del ejercicio de derechos soberanos: ejercicio del más amplio libre tránsito

Para analizar las condiciones y modalidades bajo las cuales esta servidumbre se cumple en la actualidad es necesario realizar un repaso de las principales negociaciones entre ambos países que tuvieron como finalidad dar cumplimiento al derecho de libre

tránsito comercial, otorgado mediante el Tratado de Paz y Amistad de 1904 y su Protocolo Complementario.

Convención de Tráfico Comercial Chile – Bolivia de 1912	Convención de Tránsito chileno – boliviana de 1937	Declaración de Arica de 1953
<ul style="list-style-type: none"> • Se permite el libre tránsito de las mercaderías con destino o procedentes de Bolivia, quedando sujetas solo a un control mediante reconocimiento exterior por funcionarios aduaneros chilenos • El ferrocarril será el único medio de transporte para el libre tránsito, y sus vagones serían presentados y sellados por la aduana chilena 	<ul style="list-style-type: none"> • Se reitera el derecho de libre tránsito de Bolivia a través de territorio chileno, y se lo hace efectivo a todo tipo de cargas en todo tiempo y sin excepción alguna • Se acuerda que Bolivia cuente con agentes aduaneros a cargo del control y supervisión de las descargas, en los puertos y lugares donde se efectúen operaciones de tránsito, con la protección y prerrogativa de los empleados de aduana chilenos • Se establece que la exportación de productos bolivianos por puertos chilenos se realice solo con la confrontación en el muelle por la agencia aduanera de lo especificado en los documentos 	<ul style="list-style-type: none"> • Se dispone que toda clase de carga, sin excepción alguna, en tránsito por territorio chileno, con destino o procedente de Bolivia se encuentra bajo jurisdicción y competencia exclusiva de las autoridades aduaneras bolivianas, desde el momento en que las autoridades chilenas entreguen la carga a los agentes aduaneros bolivianos • Se establece que todas las cuestiones relativas a esa carga solo serán conocidas y resueltas por las autoridades bolivianas, eximiéndose de intervención las autoridades administrativas o judiciales chilenas

Fuente: Quispe (1998)

Elaboración: Propia

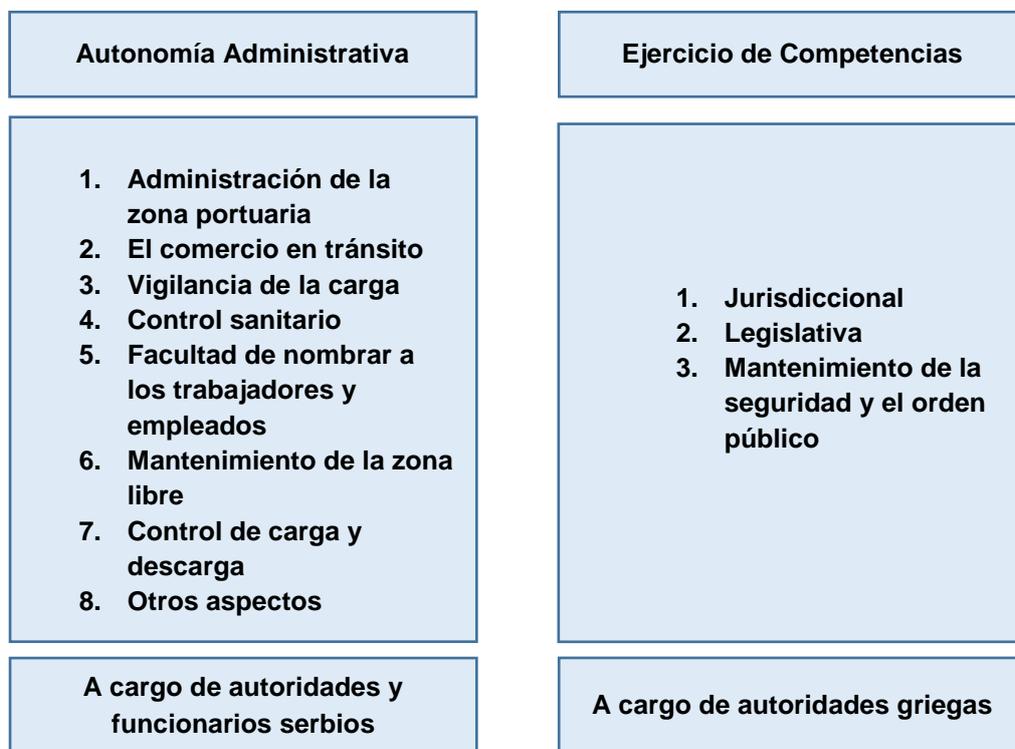
1.2.5.2. Serbia, Croacia, Eslovenia – Grecia: Puerto de Salónica

Este caso hace referencia al Convenio celebrado entre el entonces Reino de Serbia, Croacia y Eslovenia, y Reino de Grecia para la organización del tránsito por medio del puerto de Salónica, en el año 1923.

Dicho convenio constituyó una servidumbre de naturaleza positiva y de clase económica en favor del primer Estado, donde el puerto se dejaba en uso y bajo administración aduanera por 50 años, considerando que continuaba formando parte del territorio griego y se encontraba bajo su soberanía.

A continuación se muestra un esquema con los principales aspectos de esta servidumbre:

Convenio para la Organización del Tránsito por medio del Puerto de Salónica



Fuente: Quispe (1998)

Elaboración: Propia

Como se observa, el caso de la servidumbre del Puerto de Salónica guarda ciertas similitudes con aquellas conferidas al Perú mediante el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario. Así, por ejemplo, en tiempos de las Convenciones de Lima (1993) algunos juristas y diplomáticos peruanos recomendaban incorporar elementos de este caso a la negociación de las cláusulas pendientes de ejecución. Por ejemplo, el Embajador Luis Solari (1994) mencionaba: "(...) deben aplicarse al puerto libre del Perú en Arica las más amplias facilidades existentes al año de 1929 en la

materia, como es el caso del puerto libre que gozaba la ahora Yugoslavia en Salónica, Grecia” (p. 43).

Con estos dos ejemplos finaliza el punto relativo al marco conceptual, habiéndose explicado el concepto de servidumbre internacional como institución jurídica, así como su naturaleza, clases, validez y razones que generan su extinción. El siguiente acápite de este capítulo se dedica a elaborar un repaso histórico de las negociaciones llevadas a cabo entre el Perú y Chile para dar cumplimiento a las servidumbres otorgadas por el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario en favor del primero.

2. MARCO HISTÓRICO

Resulta tarea importante, a modo de contar con una mejor comprensión de los derechos conferidos por Chile al Perú establecidos en el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario, realizar un repaso histórico de las negociaciones y documentos suscritos entre ambos países con el objetivo de dar cumplimiento a los acuerdos derivados de dicho tratado.

Para efectos de esta investigación, se ha limitado el análisis a aquellos temas relacionados con el Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica (MASP) y el ferrocarril Tacna – Arica, al constituir los ejes centrales del presente trabajo.

2.1. El Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario

El Tratado de Lima de 1929 (o Rada Gamio – Figueroa Larraín, debido a sus firmantes), es un acuerdo firmado por los plenipotenciarios del Perú y Chile que estableció el límite fronterizo terrestre entre ambos países. Además de definir el Punto Concordia como el punto de inicio de la línea divisoria hacia el oriente (Línea de la Concordia) que fija la frontera terrestre entre ambos países, el tratado dispone, entre otras cosas, la soberanía peruana y chilena sobre las provincias de Tacna y Arica, respectivamente, así como el establecimiento de derechos y servidumbres a favor del Perú en Arica.

2.1.1. Antecedentes

La suscripción del Tratado de Lima de 1929 fue el colofón de un extenso proceso de negociaciones entre el Perú y Chile por la soberanía de las provincias de Tacna y Arica, que se extendió por más de cuarenta años a partir del fin de la Guerra del Pacífico (1879-1883) y de la firma del Tratado de Paz y Amistad entre ambos países, también conocido como Tratado de Ancón (1883).

Los puntos principales del Tratado de Ancón, según Wagner de Reyna (1965), abarcaban la cesión de Perú a Chile del territorio de Tarapacá desde el Loa hasta la quebrada de Camarones y la entrega por un periodo de diez años de las provincias de Tacna y Arica, hasta el río Sama, luego de cual y habiéndose cumplido ese plazo, un plebiscito debería decidir si quedaban definitivamente para Chile o continuaban siendo parte del Perú.

Ulloa (1941) menciona que, tras una serie de pugnas por el poder internas, recién en 1892 el ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Eugenio Larrabure y Unanue, tomó la iniciativa para negociar el plebiscito previsto en la Cláusula III del Tratado de Ancón, ofreciendo una serie de incentivos comerciales a Chile que acompañen la propuesta peruana acerca de las condiciones bajo las cuales se debía realizar dicha consulta popular, las cuales serían recogidas y ampliadas por los siguientes cancilleres peruanos (negociaciones Jiménez – Vial Solar y Ribeyro – Sánchez Fontecilla).

Sin embargo, dichas negociaciones no llegaron a buen puerto, principalmente debido a divergencias respecto a la neutralización del territorio, la presidencia del acto plebiscitario y al derecho a voto de los residentes o de los habitantes. Serían recién las dificultades en la demarcación de la frontera con Argentina a comienzos de 1898 lo que llevó a Chile a dejar de lado su política de acercamiento hacia Bolivia, imperante en aquel entonces, y buscar un acuerdo con el Perú, a priori un Estado más poderoso y que empezaba a rearmarse (Wagner de Reyna, 1965).

Bajo tal panorama, se suscribió a inicios de ese mismo año el Protocolo Billinghurst – La Torre, el cual establecía finalmente las condiciones para la realización del plebiscito, conforme al artículo 3° del Tratado de Ancón, y definía que dicho acto sería presidido por una junta formada por un representante de cada Estado y uno del Reino de España. Sin embargo, no fue ratificado por el Parlamento chileno, el cual aplazó la discusión de sus estipulaciones para posteriormente rechazarlo. Además, según Wagner de Reyna (1965) la amistad entre Argentina y Chile, alcanzada mediante el acuerdo de setiembre de 1898 por el que se

sometía a arbitraje de la Reina de Inglaterra las divergencias limítrofes entre ambos países, hacía innecesaria para Chile la ratificación del protocolo.

Bákula (2002) declara que dos años más tarde, en 1900, el Gobierno chileno daría inicio a una serie de acciones destinadas a alterar la composición de la población de las provincias peruanas, lo que llamó una política de chilenización. Fue bajo ese escenario que el Perú rompe relaciones diplomáticas con dicho país, en 1901, retirando a su representante Cesáreo Chacaltana, a quien el presidente López de Romaña había encargado gestionar previamente la aprobación del Protocolo Billinghurst – La Torre.

Según Ulloa (1941), la política de chilenización de las provincias de Tacna y Arica, realizada de 1900 a 1925 con el objetivo de asegurar su elección en el plebiscito, consistía en la hostilización de peruanos, obligándolos a abandonar su residencia y a liquidar sus bienes, la compra de lealtades por medio de obras públicas y la introducción de población chilena en dichas zonas.

Es en tales circunstancias que en 1902 el ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Felipe de Osma, dirigió a diferentes gobiernos extranjeros una circular en la que denunciaba la política de hostilización chilena y daba cuenta de su falta de voluntad por cumplir con lo estipulado el Tratado de Ancón. Tal iniciativa produjo diversas respuestas por parte de los Estados y de la comunidad académica condenando tales acciones, perjudicándose así la imagen de la política exterior chilena a nivel internacional (Bákula, 2002).

A pesar de reanudar relaciones diplomáticas en 1906, las negociaciones acerca de la realización del plebiscito se mantendrían en un punto muerto. Wagner de Reyna (1965) comenta que, a pesar del intento de ambas Cancillerías por negociar la ejecución del plebiscito (misiones Álvarez Calderón y Seoane), fueron la interferencia chilena en los arbitraje del Perú con Ecuador y Bolivia mediante el apoyo a la resistencia en esos países contra el veredicto arbitral, el aumento en sus compras de armas, la agudización de la política de chilenización con miras al posible plebiscito, entre otras acciones, lo que causó un nuevo rompimiento de relaciones diplomáticas entre ambos países, que no se restablecerían hasta 1928 por mediación de los Estados Unidos.

La ruptura de relaciones diplomáticas entre ambos países no solo significó un estancamiento en las negociaciones para la realización del plebiscito, sino que conllevó a que se produzcan manifestaciones violentas de peruanos contra las autoridades chilenas en las provincias de Tacna y Arica, lo que acarreó expulsiones en masa de peruanos en dichas provincias. Tales hechos provocaron la ruptura de relaciones consulares entre ambos países en 1918, constituyendo este el punto más álgido en las relaciones entre ambos después de la Guerra del Pacífico hasta el momento.

El surgimiento de la Liga de las Naciones y el cambio en la perspectiva internacional tuvieron repercusiones positivas tanto en Perú como Chile (Bákula, 2002). Los cablegramas enviados entre los ministros de Relaciones Exteriores Barros Jarpa, de Chile, y Salomón, del Perú, donde se discutía nuevamente la posibilidad de desarrollar el plebiscito (propuesta chilena) o someter el asunto al arbitraje del gobierno de los Estados Unidos (contrapropuesta

peruana), fueron un ejemplo de ello, al reanudarse las conversaciones entre ambos países luego de la ruptura de relaciones.

Así, Chile aceptó finalmente la propuesta peruana que consistía en someter al arbitraje estadounidense aquellas diferencias existentes respecto al Tratado de Ancón. Dichas intenciones fueron formalizadas mediante el Protocolo de Washington (1922), donde se dejó constancia de que “las únicas dificultades derivadas del Tratado de Paz sobre las cuales los dos países no se han puesto de acuerdo, son las cuestiones que emanan de las estipulaciones no cumplidas del artículo 3º de dicho tratado”, por lo cual al suscribirlo el Perú renunciaba, de forma definitiva, a la revisión de la totalidad de dicho tratado y, en consecuencia, a la reintegración de Tarapacá y a la devolución de Tacna y Arica por incumplimiento de la realización del plebiscito en 1894.

En 1925, el presidente estadounidense Calvin Coolidge expedía la Opinión y Fallo del Árbitro. Al respecto, Wagner de Reyna (1965) sostiene que dicho laudo era, más bien, un triunfo de Chile, ya que se declaraba posible el plebiscito y se desestimaban los argumentos jurídicos del Perú, dándole solo la razón en lo referido a los asuntos de Tarata y Chilcaya y la región indebidamente ocupada que había de serle devuelta. A pesar que la provincia de Tarata fue devuelta al Perú en setiembre de 1925, los problemas que se suscitaron a partir de divergencias en su demarcación y con el aliciente de que dicha provincia, según documentación peruana, tenía una extensión mayor a la contemplada y que incluso ocupaba parte de la línea del ferrocarril Arica – La Paz y del canal del Mauri, así como las azufreras del Tacora, hicieron que el tema revista una mayor importancia para ambas partes.

Con el fallo de Coolidge, se instaló la Comisión Plebiscitaria en Arica en 1925. Según cuenta Yepes (1993), entre agosto de 1925 y junio de 1926, la Comisión Plebiscitaria celebró 41 sesiones, presididas por el General Pershing, quien sería luego reemplazado por el General Lassiter, llegando a la conclusión, finalmente, de que no era posible realizar un plebiscito bajo las condiciones implantadas por Chile, lo que fue informado mediante la llamada moción Lassiter.

Al mismo tiempo de celebrarse estos hechos, el Secretario de Estado estadounidense Frank B. Kellogg presentaba sus buenos oficios, en donde sugería la entrega de Tacna y Arica a Bolivia con las compensaciones del caso, la declaración del Morro de Arica como monumento americano, la desmilitarización de ambas provincias y la libertad del puerto de Arica para todas las naciones. Tales propuestas fueron rápidamente rechazadas por el presidente Leguía.

Con el rechazo de la fórmula Kellogg por el gobierno peruano a inicios de 1927, se dieron por finalizadas las últimas negociaciones entre ambos países anteriores al reinicio de relaciones diplomáticas hacia el último trimestre de 1928.

2.1.1.1. La Negociación del Tratado

Se puede definir el inicio de las negociaciones del Tratado de Lima a partir del cablegrama enviado por Kellogg a Lima y Santiago, a mediados de 1928, donde llamaba a ambos gobiernos a disponer la reapertura de relaciones diplomáticas entre ellos con la finalidad

de emprender negociaciones directas. Así, el 3 de octubre de tal año el embajador y ex presidente de Chile, Emiliano Figueroa – Larraín, presentaba sus cartas credenciales ante el presidente Leguía y dos días más tarde hacía lo propio en Chile el embajador y ex ministro de Relaciones Exteriores del Perú César A. Elguera. Tales hechos reflejaron los deseos de ambos países por dar una solución definitiva al asunto de las provincias de Tacna y Arica.

Para abordar con precisión y de forma puntual los hechos concernientes a la última fase de negociaciones que decantaron en la suscripción del Tratado de Lima de 1929, resulta útil basarse en la división en cinco etapas de las negociaciones directas propuesta por Calderón (2000):

N° de etapa	Acontecimiento	Fechas
1° etapa	Las posiciones en presencia	12-oct al 08-nov 1928
2° etapa	La fórmula Moore	09-nov al 13-mar 1929
3° etapa	El puerto peruano al norte de Arica	14-mar al 16-abr 1929
4° etapa	Las bases de Hoover	17-abr al 16-may 1929
5° etapa	El ajuste final	18-may al 29-may 1929

Fuente: Calderón (2000)

Elaboración: Propia

Antes de iniciar y realizando un análisis en perspectiva, se puede notar el empleo de una estrategia maximalista en la postura peruana, donde se partía de una posición base (devolución de Tacna y Arica al Perú) para luego llegar a un punto de transacción. Asimismo, durante esta última fase se hizo evidente la importancia

de la diplomacia presidencial para el establecimiento de la dirección de las negociaciones, algo que no había ocurrido en el transcurso de las conversaciones de años anteriores.

Al iniciarse la primera etapa de las negociaciones, el Gobierno peruano partió desde una posición en la que exigía la devolución en su totalidad de ambas provincias, modificándola tras la negativa chilena hasta solo exigir la neutralización de Arica, lo cual fue igualmente rechazado. Parte del argumento del presidente Leguía se basaba, como recoge el propio Calderón (2000), en que la única salida portuaria factible de Tacna era a través de Arica y en la unidad y complementariedad económica que conformaban ambas provincias. Debido a que las diferencias entre las partes hacían que la negociación no avance, se hizo necesaria la intervención de los Estados Unidos.

En la segunda etapa, el embajador de los Estados Unidos en Lima, Alexander Moore, buscando atender el reclamo portuario de Leguía, sugirió buscar un lugar apropiado al norte del puerto de Arica que hiciera posible la construcción de un puerto peruano, buscando así contar con “dos Aricas” para que cada país tenga su propio puerto (Calderón, 2000). Yepes (1993) hace referencia a dicha intención de Leguía, al mencionar que fue en diciembre de 1928 que el embajador Moore envía un cable a Kellogg informándole que Leguía deseaba autorizar al ingeniero Ralph Cady y sus asistentes a realizar un examen de la costa de Tacna y Arica con el objetivo de determinar en qué parte se podría construir un nuevo puerto.

La decisión para la construcción de dicho puerto estuvo a cargo del mencionado ingeniero, que, bajo el patrocinio de Moore, daba luz verde a la posibilidad que se construya a 1.5km al norte de los

muelles de Arica, en la desembocadura del río San José, el cual podría constituir además un nuevo terminal para el ferrocarril a Tacna. Sin embargo, Chile finalmente descartó esa opción bajo los argumentos que, debido a la cercanía, se limitaría el crecimiento hacia el norte de la ciudad de Arica y se podría generar un escenario propicio para un conflicto. Ello provocó que las negociaciones tuvieran que seguir por otro lado.

Calderón (2000) menciona que, durante la tercera etapa, Chile propuso por primera vez la concesión al Perú de un malecón, un edificio para su aduana y una moderna estación para el ferrocarril Tacna – Arica dentro de los 1575 m. de la Bahía de Arica, quedando todo ello bajo la construcción de Chile, además de la entrega de dos millones de dólares. Asimismo, se establecía que la línea divisoria entre Tacna y Arica partiría del punto Escritos (ubicado a 16km de Arica). Otra opción presentada por Chile fue la construcción de un puerto al norte de la desembocadura del río Lluta (en el Punto Escritos) o en la desembocadura del río Molles (en el Punto Yarada), junto a la suma de 3.5 millones de dólares.

Ante tales escenarios, el presidente Leguía solicitó un informe técnico a cargo de una empresa extranjera que analice la viabilidad del puerto en La Yarada, la misma que precisó que tal opción resultaría más costosa debido a las condiciones naturales del lugar para albergar un puerto, con lo que la opción de San José continuaba siendo la más idónea.

Así, ante la imposibilidad llevar a cabo esa opción por la negativa chilena, el 16 de abril de 1929, Leguía le informó al embajador chileno tomar en consideración una nueva propuesta que establecía que el Perú dispondría en Arica de una oficina aduanera, de una

estación de tren y de un muelle sufragados por Chile para el uso libre de Perú a perpetuidad, así como de 6 millones de dólares para conectar Tacna por ferrocarril con otras partes del Perú y la desmilitarización del Morro de Arica (Yepes, 1993).

Una vez acordada la división de ambas provincias bajo las condiciones mencionadas, faltaba acordar la línea divisoria entre Perú y Chile. En ese sentido, durante la cuarta etapa de las negociaciones, el canciller chileno Figueroa y el presidente peruano Leguía se abocaron a negociar las coordenadas por las que pasaría la línea de frontera.

Con la finalidad de superar los inconvenientes que se presentaban para que las azufreras de Tacora queden en territorio chileno (como se había acordado con anterioridad), se estableció que los canales de Uchusuma y Mauri dejarían de estar en territorio peruano, conservando el Perú únicamente la propiedad y el derecho más amplio de servidumbre a perpetuidad, incluyendo el derecho de ampliar y modificar los canales y captar todas las aguas colectables. Asimismo, por petición de Leguía, se decidió la inclusión de un protocolo complementario que consagre la desmilitarización del morro de Arica y comprometa a Chile a erigir en tal lugar un monumento a la paz.

Al contar con una decisión sobre este tema, se acordó que la propuesta del proyecto de memorándum sea presentada por el presidente estadounidense Hoover, con la finalidad de brindar legitimidad al acuerdo frente a los pueblos de ambos países. Así, el 14 de mayo los embajadores Moore y Culbertson presentaron a Lima y a Santiago la propuesta de Estados Unidos de las bases definitivas de solución de la cuestión Tacna-Arica, la cual se hizo

pública el día 17 después que Chile y el Perú manifestaran su aceptación (Calderón, 2000).

La quinta y última etapa de las negociaciones se centró en clarificar la propiedad peruana del ferrocarril Tacna – Arica en toda su extensión y en realizar una enmienda, a solicitud chilena, sobre el uso de los canales del Uchusuma y Mauri, acordándose la adopción del texto: “(...) sin perjuicio de la soberanía que le corresponde ejercer”, lo cual no modificaba la esencia del tratado.

Así, el tratado y protocolo fueron finalmente suscritos el 3 de junio de 1929, por los ministros de Relaciones Exteriores del Perú y Chile. El 28 de agosto de 1928, la ciudad de Tacna fue reintegrada al Perú y el 15 de agosto de 1930 se firmó al acta que fijaba la nueva frontera entre el Perú y Chile.

Para Ulloa (1941), el Tratado de Lima de 1929 significó un triunfo para la diplomacia peruana, pues logró hacer valer sus derechos en una situación de debilidad económica, militar y política frente a Chile. Además de asegurar Tacna para el Perú, se garantizaba su acceso al mar por las servidumbres del ferrocarril y del puerto.

De forma similar, Bákula (2002) menciona que, ante el inevitable desgarramiento del territorio, el Tratado de 1929 consideró la necesidad de mantener la vinculación entre Tacna y Arica, en función del desarrollo socio-económico indispensable para velar por el bienestar de esas poblaciones. Asimismo, destaca que la libre disposición del territorio en relación con la construcción de nuevas líneas férreas y su eventual disposición en favor de un tercer Estado quedaba sometida al previo acuerdo entre las partes.

Finalmente, Wagner de Reyna (1965) realiza la siguiente reflexión:

El pacto de 1929 fue un entendimiento leal; en un mundo en integración era evidente una exigencia histórica: el acuerdo entre las dos potencias del Pacífico Sur. Las mismas guerras y la rivalidad en el siglo XIX, demostraban su independencia. Los hombres del decenio 1920-30, de ambos lados, llegaron así conscientemente a la única solución posible: la amistad. (p.224)

2.1.1.2. Disposiciones centrales

Se presentan a continuación las disposiciones centrales del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario:

Disposición	Explicación	Base Jurídica
Solución Territorial	Se fija la frontera entre Perú y Chile mediante la división de Tacna y Arica	Arts. 1°, 2°, 3° y 4° TL
Derecho de Veto	Ejercido por Perú y Chile, para que ninguno pueda ceder sin previo consentimiento de la otra parte, a un tercer país la totalidad o parte de los territorios que queden bajo sus respectivas soberanías ni construir a través de ellos nuevas líneas férreas internacionales	Art. 1° PC TL
Infraestructura para el Perú	Construcción, por parte de Chile y al servicio del Perú, de un malecón de atraque, un edificio para la agencia aduanera y una estación terminal para el Ferrocarril Tacna – Arica, dentro de los 1575 metros de la Bahía de Arica; en los que el Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre y facultades que aseguren el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano y de este a través de territorio chileno	Art. 5° TL Art. 2° PC TL
Régimen de servidumbre internacional	A favor del Perú sobre los canales del Uchusuma y del Mauri y sobre la parte del territorio atribuido a Chile que atraviesa la línea del ferrocarril de Arica a Tacna para la explotación de este, a perpetuidad	Art. 7° TL
Respeto a los derechos privados	Aquellos que hayan sido legalmente adquiridos en los territorios que queden bajo la soberanías de ambos países	Art. 7° TL
Valoración Económica del arreglo	Condonación de toda obligación pecuniaria entre ellos, derivada del Tratado de Ancón.	Arts. 6 y 8 TL
Cláusula arbitral	A ser aplicada en caso de eventual desacuerdo entre los gobiernos de Perú y Chile sobre la interpretación de los acuerdo, determinándose como árbitro al Presidente de los Estados Unidos	Art. 12 TL
Desartillamiento del Morro	A ser cumplido por Chile	Art. 3 PC TL

Fuente: Quispe (1998)

Elaboración: Propia

2.1.2. El proceso de negociaciones para dar cumplimiento al Tratado de Lima de 1929

En el siguiente apartado se describen los principales instrumentos de negociación entre el Perú y Chile destinados a dar cumplimiento a las disposiciones recogidas en los artículos 5° y 7° del Tratado de Lima de 1929 y en el artículo 2° de su Protocolo Complementario, referidos al Malecón de Atraque al Servicio del Perú en el puerto de Arica (MASP) y al ferrocarril Tacna – Arica.

Cabe destacar que, dado que escapan los alcances de este trabajo, no corresponde detallar el curso de negociaciones referidas a los demás compromisos establecidos en el mencionado tratado y su protocolo complementario. Algunos de estos elementos, aun así, serán analizados en el marco jurídico.

2.1.2.1. El Protocolo de Liquidación de Obligaciones de 1934

Posterior a la suscripción del Tratado de Lima y su Protocolo Complementario iniciaron los trabajos para la demarcación de la frontera. El Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados (1930) estableció el inicio de la frontera en el Punto Concordia, estableciendo lo siguiente:

La línea de frontera demarcada parte del Océano Pacífico en un punto en la orilla del mar situado a diez kilómetros hacia el noroeste del primer puente sobre el río Lluta de

la vía férrea de Arica a La Paz, y termina en la cordillera andina en el hito quinto de la antigua línea divisoria entre Chile y Bolivia. (p. 1)

El Protocolo de Liquidación de Obligaciones (1934) firmado por los plenipotenciarios del Perú y Chile establecía el total cumplimiento, por parte de Chile, de las obligaciones referentes a obras en el puerto de Arica (malecón de atraque, edificio para la agencia aduanera y estación del terminal para el ferrocarril de Tacna a Arica), estipuladas en el artículo 5° del Tratado de Lima de 1929, y en el artículo 2° de su Protocolo Complementario, por medio de la entrega de una suma de dinero al Perú.

Lo anterior se ve reflejado en el artículo 1° de dicho protocolo, que menciona la entrega *“hasta la suma de dos millones quinientos mil pesos, en materiales chilenos para los trabajos que el Gobierno peruano desee realizar a favor de Tacna o con otro objeto de utilidad pública”* (Protocolo de Liquidación de Obligaciones , 1934, p.1).

Por otro lado, estipulaba la vigencia de las disposiciones de los pactos del 3 de junio de 1929, por ejemplo, en lo referido a las facilidades de libre tránsito de personas, mercaderías y armamento destinados a territorios peruanos y desde estos a través de territorios chilenos, o en el goce de franquicias de buen puerto de los buques peruanos que se dirijan a Arica conduciendo carga destinada a Tacna. Asimismo, postergaba para 1935 las fechas señaladas en el Protocolo de 1933 sobre la erección del monumento simbólico en el Morro de Arica.

El mencionado Protocolo no sería ratificado por el Congreso del Perú y fue finalmente desestimado por el Gobierno. Sobre este hecho, Sandoval (2000) menciona:

Mientras el Congreso peruano estudiaba el contexto de este Protocolo, el mismo fue retirado por el gobierno expresándole a la Embajada chilena que lo analizaría nuevamente. La Embajada chilena informó que su gobierno participaba del punto de vista peruano y, en consecuencia, confirmó que estaba en plena vigencia el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario. (p. 5)

2.1.2.2. Las Comisiones Técnicas Binacionales

Antes de abordar las principales materias de discusión del Acta de Lima de 1985, resulta importante tener una aproximación a las negociaciones sostenidas entre los gobiernos peruano y chileno posteriores al fallido Protocolo de Liquidación de Obligaciones de 1934. Tales discusiones buscaron, mediante la implementación de Comisiones Técnicas Binacionales, iniciar la construcción de las obras derivadas de los compromisos conferidos a Chile a partir del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario.

El antecedente más importante lo constituyen las notas intercambiadas en febrero de 1953 entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Arturo Olavarría Bravo, y el embajador del Perú en ese país, el jurista peruano Alberto Ulloa Sotomayor. En tales documentos la parte chilena se comprometía a cumplir con las estipulaciones pendientes del Tratado de Lima y su Protocolo Complementario, y a proceder con la construcción de un malecón de atraque para vapores de

calado dentro de la bahía de Arica, del edificio para la Agencia Aduanera y de la Estación Terminal del Ferrocarril a Tacna. De igual manera, a construir, en el Morro de Arica, del monumento simbólico que conmemore las relaciones de amistad entre el Perú y Chile.

Dicho compromiso marcaría el inicio de las conversaciones acerca de las características de las obras que Chile se había comprometido a realizar en Arica al servicio del Perú, con lo cual los gobiernos de ambos países instalarían sus correspondientes Comisiones Técnicas Binacionales, previamente reunidas en 1936 y 1938.

Novak (2000) especifica que ambos países priorizaban acordar, en una primera instancia, las características y ubicación de las obras a cargo de Chile a favor del Perú en Arica para, ya en una segunda instancia, pactar sobre el régimen jurídico por el que el Perú las administraría. En tal sentido, luego de algunos años de trabajo por parte de las Comisiones Técnicas en la realización de estudios sobre el terreno, en 1965 el Perú aprueba el proyecto técnico para la construcción del malecón de atraque a su servicio en Arica con el aval de la Marina de Guerra del Perú, iniciándose las obras cuatro años más tarde, en 1969.

A causa de factores políticos que enfriaron las relaciones entre ambos países, durante la década del 70 se producirían una serie de paralizaciones en las obras en Arica, la última de las cuales sería en 1978. Los trabajos recién se reiniciarían en 1982, lo cual fue informado ese mismo año mediante un comunicado de prensa en el que ambos países expresaban la necesidad de

impulsar el reinicio de los trabajos para las obras en el puerto de Arica. Las obras concluirían, finalmente, en 1987.

2.1.2.3. El Acta de Lima de 1985

Una vez concluidas las obras a favor del Perú en el puerto de Arica en 1985 el entonces presidente del Perú, Alan García, y el canciller chileno, Jaime del Valle, acordaron iniciar conversaciones bilaterales a fin de determinar el régimen jurídico por el cual el Perú administraría dichas obras. Así, en la primera reunión sostenida en Nueva York entre el canciller peruano Allan Wagner y su par chileno se decidió conformar una Comisión Técnica Bilateral conformada por diplomáticos y especialistas de ambos países, las cuales llevaron a cabo sesiones de trabajo en Arica, Lima y Santiago, entre noviembre de 1985 y mayo de 1986. (Novak, 2000).

Tras las reuniones en Lima se realizó la suscripción del Acta de Lima, el 29 de noviembre de 1985, refrendada por los Cancilleres de ambos países. Los puntos centrales de ese documento se especifican a continuación:

Acuerdo	Desarrollo
Desarrollo de un régimen jurídico	Buscando regular, mediante Acuerdo de Ejecución, el ejercicio de los derechos del Perú a la luz del artículo 5° del Tratado de Lima de 1929 y artículo 2° de su Protocolo Complementario, sin perjuicio de la soberanía chilena

Operación y explotación de los establecimientos y zonas	Debiendo ser administrados por el Perú, en cuanto conforman un sistema integrado de servicios
Mantenimiento del orden público en los establecimientos y zonas	A cargo de Chile
Otras competencias	Se dejan para su definición a futuro el contenido de las competencias de las autoridades chilenas (marítimas, portuarias y administrativas), y de la administración peruana para la operación y explotación de los establecimientos al servicio del Perú.

Fuente: Quispe (2000)

Elaboración: Propia

Respecto a la Estación Terminal del Ferrocarril Tacna – Arica, el Malecón de Atraque en Arica y la Agencia Aduanera, se menciona:

Estación Terminal del Ferrocarril Tacna - Arica	Malecón de Atraque en Arica	Agencia Aduanera
Construcción de una Nueva Estación Terminal del Ferrocarril de Arica a Tacna a partir del Malecón de Atraque, de manera que ambos establecimientos y zonas configuren un sistema integrado de servicios.	Se encuentra sujeto a la autoridad chilena y a la propia autoridad portuaria en Arica, dado que integra jurídica y funcionalmente el complejo portuario de Arica.	Ampliación del nuevo edificio para la Agencia Aduanera del Perú, ya construido, por parte del Gobierno de Chile con la salvedad que no exceda la superficie total ya construida.

Compromiso de EMPORCHI de afectar a perpetuidad los terrenos donde el Perú ejerza la servidumbre de ferrocarril.		
Autorización por parte de ENAFER S.A. a EMPORCHI el empleo a perpetuidad los terrenos que permitan una mejor operación y explotación del Puerto Comercial de Arica o para los fines que estime pertinentes.		
Construcción por parte del Gobierno de Chile de una parrilla ferroviaria o peine, una oficina de control, una báscula y un pozo de revisión de máquinas.		

Fuente: Quispe (1998)

Elaboración: Propia

Finalmente, a pesar del avance en las negociaciones y debido a desavenencias en entre las partes respecto a algunos puntos, el Acta de Lima no constituyó un instrumento jurídico vinculante para ambos países, lo que conllevó a un nuevo estancamiento del proceso. Novak (2000) menciona, por ejemplo, que el entonces Almirante de la Armada Chilena y miembro de la Junta de Gobierno de su país, José Toribio Merino Castro, consideró que el sistema integrado de servicios planteado por el Perú constituía un enclave peruano.

Asimismo, se criticaban desde el Perú la venta del terreno “El Chinchorro”, el canje de los terrenos de la antigua estación por la explanada, la revisión de los textos de historia, entre otros. Sin embargo, resulta importante destacar su importancia para el curso de las futuras negociaciones.

El Capitán de Navío A.P. (r) Jorge Brousset (1989), quien fuera integrante del equipo peruano de la Comisión Técnica Bilateral, remarca la naturaleza e importancia del Acta de Lima de 1985, señalando que en ella se establecía básicamente que las partes convendrían, mediante un futuro Acuerdo de Ejecución, un régimen jurídico que regule el ejercicio pleno y eficaz de los derechos que acuerdan al Perú, sin perjuicio de la soberanía chilena.

En la misma línea, el embajador Hernán Couturier (1993) señalaba que el Acta de 1985, más allá de construir un compromiso bilateral per se, utilizaba aquellos puntos en común en los que ambos países habían logrado coincidir y establecía las bases de las posiciones que uno y otro consideraban debían alcanzar de cara a un acuerdo definitivo.

Finalmente, uno de los principales aportes del Acta de 1985 fue el reconocimiento por parte de Chile de que los establecimientos y zonas al servicio del Perú en el Puerto de Arica, vale decir, el malecón de atraque, la denominada explanada y la estación terminal del ferrocarril Tacna – Arica, constituían un sistema integrado de servicios, en los cuales el Perú debía ejercer los derechos y servidumbres consagrados a su favor, en virtud del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario (Novak, 2000, p. 41-42).

2.1.2.4. Las Convenciones de Lima de 1993

Con la visita oficial a Chile del canciller del Perú Augusto Blacker Miller se reinician las conversaciones entre ambos países con el objetivo de culminar con los asuntos pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario. Tras constituir ambos Gobiernos una primera Comisión presidida por embajadores de ambos países, en marzo de 1992 se llevan a cabo las primeras rondas de negociación. Dichas rondas se verían interrumpidas luego de que el Gobierno de Chile expresara, mediante nota informativa de su Cancillería, que a causa del quebrantamiento del orden constitucional en el Perú en abril de 1992 quedaban suspendidas las negociaciones entre ambos países (Novak, 2000)

Menciona Novak (2000) que, en realidad, el Gobierno de Chile no estaba dispuesto a aceptar el planteamiento peruano sobre la autonomía administrativa que tendría el Perú sobre los establecimientos y zonas en Arica por cuestiones de seguridad (por ejemplo, por la búsqueda de un mayor control sobre el área de libre tránsito para prevenir el tráfico ilícito de drogas), pero también porque consideraba al sistema integrado de servicios como un enclave del Perú en territorio chileno.

Dichas razones, entre otras, mantuvieron detenidas las conversaciones hasta la visita a Chile en enero de 1993 del canciller peruano Óscar de la Puente Raygada, en la cual acordó con su homólogo chileno, Enrique Silva Cimma, reanudar una vez más el diálogo, acordando designar sendas comisiones.

Como resultado de las funciones, el 11 de mayo de 1993 se logró la suscripción de los documentos conocidos como las Convenciones de Lima, en la ciudad del mismo nombre. Dichas convenciones abarcaban un espectro amplio de temas, tales como el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 5° del Tratado de Lima de 1929 y en el artículo 2° de su Protocolo Complementario, el libre tránsito de mercancías y los aspectos conexos al cumplimiento del Tratado de Lima y su Protocolo Complementario, como los relativos al Centro Integrado de Administración Fronteriza, la situación del terreno conocido como “El Chinchorro”, el control fronterizo ferroviario, temas culturales y educativos, la colocación del Cristo de la Concordia y la creación del Monumento al Soldado Desconocido y Museo de Sitio.

Considerando que dichos documentos no serían finalmente ratificados por los Congresos de ambos países, un examen a profundidad del contenido total de tales convenciones se apartaría del objetivo de esta tesis. Sin embargo, dada la relevancia que poseen para el proceso de negociaciones, se explicarán a continuación los puntos más relevantes de la Convención sobre Cumplimiento de las Obligaciones Establecidas en el Artículo 5° del Tratado de 1929 y 2° de su Protocolo Complementario y sobre su Régimen Jurídico.

Construcciones comprometidas por Chile
1) El Muelle Norte del espigón ubicado al norte de la bahía de Arica
2) El edificio para la agencia aduanera peruana construido sobre el Muelle Norte
3) La nueva estación terminal para el ferrocarril a Tacna

Fuente: Novak (2000)

Elaboración: Propia

Las obras mencionadas constituían los establecimientos y zonas, mencionados en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, donde el comercio de tránsito del Perú gozaría de la independencia propia del más amplio puerto libre, y donde las facilidades de puerto consistan en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos.

Uso del Muelle Norte
1) Chile pone, a perpetuidad y al servicio del Perú el Muelle Norte, constituyéndose en tal ubicación el derecho de uso constituido en favor del Perú.
2) El Perú otorgará, a una empresa privada constituida con capitales peruanos, la explotación del uso del Muelle Norte, requiriéndose la conformidad de los gobiernos del Perú y Chile en caso participen capitales de un tercer país.
3) Se define que la concesión de la explotación del uso del Muelle Norte comprenderá tanto la superestructura, entendida como la losa del Muelle Norte y lo que se encuentra construido sobre ella (el almacén o bodega, la oficina para la agencia aduanera peruana, el tendido para rieles, los rieles mismos y demás construcciones); como la infraestructura, la que incluye aquello que se encuentra debajo de la losa del Muelle Norte (la estructura que lo soporta, los pilotes, el concreto y demás elementos integrantes).
4) La empresa concesionaria se obliga al mantenimiento de la infraestructura y la superestructura del Muelle Norte y a asegurar sus eventuales riesgos.

5) Se establece que por el Muelle Norte se despache la carga desde cualquier país para cualquier país, y que la carga peruana la que goce del derecho de libre tránsito consagrado en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, mientras que la carga chilena y la de terceros países se regirá por las disposiciones legales chilenas.

6) Se establece que la Convención regirá el tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano y desde este al territorio chileno en los casos que 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.

Fuente: Novak (2000)

Elaboración: Propia

La Oficina para la Agencia Aduanera Peruana

1) Chile pone, a perpetuidad y al servicio del Perú, el edificio para la agencia aduanera peruana y para la bodega, que tendrán el mismo régimen jurídico que el Muelle Norte.

2) La administración del edificio y demás establecimientos corresponderán a la empresa concesionaria, la cual también será la responsable de su mantenimiento.

3) Se estipula que la bodega y patios deberán ser utilizados para depósito o almacenamiento de mercadería en tránsito desde y hacia el Perú, debiendo la empresa concesionaria recabar la autorización de la autoridad competente chilena en casos se depositaran o almacenaran cargas de otras procedencias o destinos.

Fuente: Novak (2000)

Elaboración: Propia

La Estación Terminal del Ferrocarril a Tacna

1) Chile pone a disposición del Perú el edificio de la nueva estación terminal del ferrocarril a Tacna, construida de conformidad con el artículo 5° del Tratado de 1929.

2) Se establece que la propiedad del edificio de la nueva estación del ferrocarril y el terreno corresponden al Perú, mientras que la antigua estación y el terreno sobre el cual está construida pasan a ser propiedad de Chile. Asimismo, se establece que la nueva estación del ferrocarril quede sometida a leyes chilenas.

3) El derecho de libre tránsito reconocido por el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario al Perú, será ejercido 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.

4) Se utilizará 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. En caso se quiera modificar parte de la explanada, esta deberá efectuarse de común acuerdo entre el Perú y Chile.

5) Se establece que las vías férreas y demás instalaciones ferroviarias construidas sobre la Explanada son de propiedad del Perú y que la Empresa Concesionaria del Ferrocarril asume las obligaciones de su mantenimiento.

Fuente: Novak (2000)

Elaboración: Propia

Cabe señalar que a dicha Convención se adjuntó un plano especial, elaborado por una Comisión Técnica Binacional, donde se mostraba delimitado el Muelle Norte y los terrenos donde se

encontraban la nueva estación terminal, la antigua estación del ferrocarril de Arica a Tacna y el trazado de rieles y demás instalaciones ferroviarias construidas sobre la explanada.

Finalmente, el Gobierno peruano tomó la decisión de retirar las Convenciones de Lima del Congreso en agosto de 1994, donde se encontraba en discusión su aprobación, debido en gran parte a cuestionamientos y observaciones en su contenido por políticos, juristas, diplomáticos y de la propia población peruana.

Entre las principales observaciones destacaban que el Gobierno del Perú recibía solo un lado del malecón de atraque y no toda la obra en su integridad, al tratarse del lado norte del Muelle Norte; el carácter privado de la empresa administradora de las obras, lo que podía dar lugar a que la misma tuviera accionistas de distinta nacionalidad a la peruana; la permuta de terrenos (la propiedad del edificio de la nueva estación y del terreno sobre el cual esta fue levantada por la propiedad de terreno sobre el cual se construyó la nueva estación, incluyendo esta); la exclusión expresa de la explanada, como parte de los establecimientos y zonas donde el Perú debía ejercer el más absoluto libre tránsito y la independencia propia del más amplio puerto libre; y el control y la intervención de las autoridades chilenas a propósito del Proyecto de creación de una Estación Policial Binacional y del Centro Integrado de Administración Fronteriza, que recortaban el libre tránsito del Perú (Novak, 2000, p. 45-46).

Adicionalmente, autores como Méndez (1994) proponían, sobre la base de la posibilidad de perfeccionar todo tratado internacional, mejorar la terminología empleada en las Convenciones de tal manera que otorguen una mayor flexibilidad al Perú, principalmente en lo referido a que la constitución y funcionamiento de empresa concesionaria se rijan

por la jurisdicción y normatividad peruanas en lugar de chilenas. Adicionalmente, incidía en la importancia de clarificar un medio de solución de controversias internacionales en los temas que trate la Convención, proponiendo al arbitraje como alternativa.

Los comentarios y observaciones que se generaron en torno al contenido de las Convenciones serían considerados en las futuras negociaciones que precederían la firma del Acta de Ejecución en 1999, proceso que será descrito a continuación.

2.2. El Acta de Ejecución de 1999

El proceso de conversaciones y las reuniones sostenidas entre las delegaciones del Perú y Chile que decantaron en la firma del Acta de Ejecución de 1999 respondieron a una estrategia de negociación por etapas, en donde se buscaba alcanzar un objetivo específico en cada una.

Novak realiza un repaso minucioso acerca del proceso de negociaciones llevado a cabo del 30 de marzo de 1999, fecha de la primera reunión entre las delegaciones peruana y chilena, hasta el 12 de noviembre de 1999, fecha de la última reunión.

Recapitulando brevemente, en dichas sesiones se discutieron temas relativos al alcance y extensión de los derechos y servidumbres del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario (1° y 2° sesión); a las características y ubicación de los establecimientos y zonas a ser concedidos en uso perpetuo (3° sesión); a los aspectos fito y zoonosanitarios, portuarios y aduaneros

(5° y 8° sesión); a la operación del puerto de Arica (6° sesión), a las demás obras que el Perú recibiría en Arica y que no estaban expresamente señaladas en el Tratado de 1929 ni en su Protocolo Complementario (8° sesión); a la zona de seguridad o resguardo ferroviario y regímenes de admisión temporal de ciertos bienes en los establecimientos y zonas de Arica (9° sesión); al transporte por carretera de las mercaderías hacia y desde el malecón de atraque y al mecanismo de solución de controversias (10° sesión); al manejo de cargas de terceros países por parte de ENAPU (10° y 11° sesión); y a la inclusión de temas no previstos y complementarios (12° sesión). La última sesión (13°), consistió exclusivamente en la aprobación del plano anexo al Acta de Ejecución, así como a la revisión de la forma y redacción del Acta y su Reglamento, así como los demás instrumentos complementarios (Novak, 2000).

Finalmente, el 13 de noviembre de 1999, los Cancilleres del Perú y Chile, Fernando de Trazegnies y Gabriel Valdés, respectivamente, suscribieron el Acta de Ejecución del Tratado de 1929 que daba cumplimiento a los puntos pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario (Arévalo, 2002).

El Acta de Recepción del 14 de febrero del 2000 formalizó la recepción de los establecimientos y zonas contemplados en el Tratado de 1929, su Protocolo Complementario y en el Acta de Ejecución referida. Asimismo, en dicha fecha la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU), la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER) y Aduanas del Perú asumieron sus respectivas administraciones (Novak, 2000).

Resulta importante resaltar que, con la suscripción del Acta de Ejecución de 1999, se culmina de manera definitiva con los asuntos

pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario. Con su suscripción, el Perú lograba, finalmente, preservar sus derechos de usufructo y servidumbre de un muelle y de un malecón de atraque, establecimientos y zonas de operación dentro del Complejo Portuario de Arica; y se le aseguraba el libre tránsito de personas, mercaderías y armas entre Tacna y el muelle de Arica (Sandoval, 2000).

El Acta de Ejecución de 1999 y su reglamento, así como otros documentos relativos serán analizados con mayor profundidad en el marco jurídico del presente capítulo, al constituir la base elemental sobre la cual se estudiarán las propuestas destinadas a optimizar el uso del Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica y del ferrocarril Tacna – Arica.

3. MARCO JURÍDICO

El desarrollo del marco jurídico constituye la tercera y última parte del primer capítulo de la presente investigación. En esta sección se analizarán las principales implicancias y ámbitos de aplicación de ciertos conceptos considerados en el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario, así como en el Acta de Ejecución de 1999 y su Reglamento. Adicionalmente, se presenta hacia el final un breve resumen de los lineamientos generales del régimen de ZOFRATACNA, considerando su relevancia para los temas tratados en este trabajo.

3.1. El más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos

3.1.1. Referencias

Artículo 2° del Protocolo Complementario del Tratado de Lima (1929):

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 este a través del territorio chileno (...). (p.3)

(Subrayado añadido)

Artículo 3° del Acta de Ejecución (1999):

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 este 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 (...). (p.1)

(Subrayado añadido)

Artículo 8° del Acta de Ejecución (1999):

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 (...). 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. (p. 3-4)

(Subrayado añadido)

Artículo 9° del Acta de Ejecución (1999):

La Aduana del Perú controlará el ingreso y salida de mercaderías 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 (...). (p.4)

(Subrayado añadido)

Artículo 19° del Reglamento del Acta de Ejecución (1999):

Los equipajes de las personas y los envíos o despachos postales en libre tránsito desde o hacia el Perú, estarán sujetos al mismo régimen contemplado para las mercaderías y armamentos, señalado en el Artículo 9° del Acta de Ejecución. (p.5)

(Subrayado añadido)

3.1.2. Implicancias

El derecho de libre tránsito, según parte de la doctrina, implicaría que los nacionales, mercancías y medios de transporte del Estado que reciba este beneficio tengan la posibilidad de trasladarse de forma libre al territorio de otro mediante pasos de frontera y puntos de acceso habilitados, lo que a su vez constituiría una servidumbre de paso de naturaleza positiva (Novak, 2000).

El artículo 2° del Protocolo Complementario del Tratado de Lima establece con certeza los derechos de libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos que gozará el Perú. Novak (2000) menciona:

Ello garantiza al Perú dos derechos específicos: la ausencia de un control migratorio, permiso o autorización de cualquier naturaleza por parte de las autoridades chilenas competentes, para el ingreso o salida de personas en la zona de libre tránsito (...) y la ausencia de un control aduanero, permiso o autorización de cualquier naturaleza por parte de las autoridades chilenas competentes, para el ingreso o salida de mercaderías y armamentos en la zona de libre tránsito”. (p.110)

(Subrayado añadido)

3.1.2.1. Ausencia de control migratorio

La ausencia de control migratorio en las zonas y establecimientos dentro del área de libre tránsito se contempla en el artículo 8° del Acta de Ejecución, donde además se especifica el procedimiento a seguir para acreditar la calidad de pasajero en tránsito.

3.1.2.2. Ausencia de control aduanero

A su vez, la ausencia de control aduanero en las zonas y establecimientos del área de libre tránsito se menciona en el artículo 9° del Acta de Ejecución, en el cual se refieren las responsabilidades de la autoridad aduanera peruana para el control de mercaderías y armamentos, quedando por ende a cargo de adoptar las medidas correctivas necesarias al

presentarse alguna irregularidad; y el derecho de la aduana chilena en recibir información de su contenido y características, y a proceder con una revisión externa de vagones y contenedores al momento que la carga abandone la estación del ferrocarril con destino a Tacna. Asimismo, el libre tránsito se hace extensivo, mediante el artículo 19° del Reglamento del Acta de Ejecución, a los equipajes de las personas y a los envíos o despachos postales.

3.1.3. Aplicación

En virtud del artículo 2° del Protocolo Complementario del Tratado de Lima y del artículo 3° del Acta de Ejecución de 1999, el ámbito de aplicación espacial del derecho de libre tránsito a favor del Perú incluye la totalidad de establecimientos y zonas concedidas en uso a favor del Perú en el puerto de Arica (malecón de atraque, área de conexión ferroviaria, terreno de la antigua y de la nueva estación), así como su tránsito vía ferrocarril hacia territorio peruano (Novak, 2000).

En la misma línea, el segundo párrafo del artículo 8° del Acta de Ejecución dispone las obligaciones de las personas en tránsito que salgan del área de libre tránsito de sujetarse al control de ingreso y salida de las autoridades chilenas competentes.

3.2. Independencia propia del más amplio puerto libre

3.2.1. Referencias

Artículo 5° del Tratado de Lima (1929):

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. (p. 2)

(Subrayado añadido)

Artículo 2° del Acta de Ejecución (1999):

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 y 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°. (p.1)

(Subrayado añadido)

Artículo 10° del Acta de Ejecución (1999):

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 generen 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 mercaderías y armamentos están exentos del Impuesto al Valor Agregado. (p.4)

(Subrayado añadido)

3.2.2. Implicancias

Sobre la base de las referencias recogidas, el concepto de independencia propia del más amplio puerto libre, estipulado en el artículo 5° del Tratado de Lima de 1929, implica que el Perú obtendrá una autonomía administrativa y operativa, una autonomía aduanera y una autonomía laboral en los establecimientos y zonas señalados en el Acta de Ejecución de 1999, lo cual constituye una servidumbre a favor de ese país (Novak, 2000). Asimismo, implica el establecimiento de lineamientos en torno al mantenimiento y aplicación del régimen de mejoras, contemplados en el Acta de Ejecución y su Reglamento.

Finalmente, cabe destacar que el concepto de independencia propia del más amplio puerto libre no implica derechos de propiedad. Asimismo, cabe recordar que la soberanía de los establecimientos y zonas (entre los que se incluye al área de conexión del sistema ferroviario) sigue correspondiendo al Estado chileno, por lo que estos se encuentran sometidos a su ordenamiento jurídico (legislación civil, penal y laboral) y a las competencias de sus autoridades.

3.2.2.1. Autonomía administrativa

La autonomía administrativa se entiende como el uso y disfrute, permanente y a perpetuidad, de las zonas y establecimientos consignados en el Tratado de 1929 y recogidos en el Acta de Ejecución de 1999, bajo administración y operación del Perú.

Administración y Operación	Instituciones a cargo
<ul style="list-style-type: none">• Exclusiva (no compartida)• Independiente (autónoma)	<ul style="list-style-type: none">• ENAPU – MASP (art. 4 del AE)• ENAFER (art. 4 del AE)/Gob. Reg. Tacna (actualidad) – Estación del ferrocarril y área de conexión ferroviaria

Fuente: Novak (2000)

Elaboración: Propia

La autonomía administrativa involucra también, como lo recoge el artículo 4° del Acta de Ejecución, la obligación del Perú en poner en conocimiento de Chile sobre modificatorias realizadas en los estatutos de las empresas antes mencionadas (ENAPU/ENAFER), quedando las que las reemplacen reguladas por el mismo régimen establecido en el Acta.

El Acta incluye, de igual forma, en su artículo 14° y como parte de las obligaciones de Chile, la necesidad de adoptar las medidas necesarias que garanticen que el Perú pueda realizar las funciones asignadas sin perturbaciones ni interferencias.

3.2.2.2. Autonomía aduanera

Otra de las implicancias del concepto de independencia propia del más amplio puerto libre se relaciona con el goce de una autonomía aduanera, esto es, con el libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio chileno mediante los pasos de frontera y puntos de acceso habilitados, como se recoge en el artículo 10° del Acta de Ejecución (Novak, 2000).

Asimismo, el artículo 10° del Acta de Ejecución establece que los establecimientos y zonas en virtud del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario constituirán un área libre de pago de derechos aduaneros y de pago de tributos, como se refleja a continuación:

Rentas que generen las actividades y los servicios relativos al transporte de personas, mercaderías y armamentos	Exentas del Impuesto a la Renta
Servicios de transporte ferroviario de pasajeros y los servicios que se prestan directamente a dichas mercaderías y armamentos	Exentos del Impuesto al Valor Agregado

Fuente: Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

3.2.2.3. Autonomía laboral

Con la autonomía laboral se establece la libertad de ENAPU y ENAFER (hoy el Gob. Regional de Tacna) para elegir la composición y cantidad de trabajadores con miras al buen

funcionamiento de los establecimientos y zonas, así como del ferrocarril Tacna – Arica, como se menciona en el artículo 5° del Acta de Ejecución (Novak, 2000).

Adicionalmente, el mencionado artículo especifica que el Gobierno de Chile otorgará permiso de residencia o visación en calidad de trabajador sujeto a contrato y la posibilidad de internar menaje y útiles de trabajo personal exentos de derechos de aduana y demás gravámenes a los trabajadores peruanos o de otra nacionalidad de las empresas y Aduana del Perú, así como facilidades a los trabajadores no residentes en Arica para circular entre esta provincia y el territorio peruano.

3.2.2.4. Mantenimiento, conservación y contratación de seguros y aplicación del régimen de mejoras

Además de las autonomías descritas, es importante incluir dentro del significado de “independencia propia del más amplio puerto libre” al mantenimiento, conservación y contratación de seguros (artículo 6° del Acta de Ejecución) y a la aplicación del régimen de mejoras (artículo 7° del Reglamento del Acta de Ejecución).

Con respecto al alcance y responsabilidad del mantenimiento, conservación y contratación de seguros, el artículo 6° del Acta de Ejecución menciona la existencia de dos zonas, cuyos alcances se explican a continuación:

Zona	Alcance	Estado a cargo
Superestructura	La losa y el suelo de los establecimientos, así como de las instalaciones ferroviarias y todas las construcciones que se encuentren sobre aquellos	Perú
Infraestructura	Todo lo que se encuentre debajo del suelo o de la losa de los establecimientos y zonas, así como de las instalaciones ferroviarias, y la cimentación que soporte al malecón de atraque, los gaviones y tabla estacas, la profundidad del sitio y demás elementos integrantes	Chile

Fuente: Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

Por su parte, en relación con el régimen de mejoras, el artículo 7° del Reglamento del Acta de Ejecución establece sus distintos tipos con sus finalidades correspondientes:

Tipos de mejoras	Finalidad
Necesarias	Impedir la destrucción o deterioro del bien (urgente)
Útiles	Aumentar el valor del bien
Recreo u ornato	Mayor lucimiento o comodidad del bien

Fuente: Reglamento del Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

Considerando las zonas y los tipos de mejoras contemplados en el Acta de Ejecución y su Reglamento, resulta posible determinar

las responsabilidades en el mantenimiento, conservación y contratación de seguros de las zonas:

Zona + Tipo de mejora	Estado a cargo
Superestructura necesaria	Perú
Superestructura útil y de recreo u ornato	Perú, convenidas con Chile
Infraestructura	Convenidas entre ambos gobiernos

Fuente: Acta de Ejecución y Reglamento (1999)

Elaboración: Propia

3.2.3. Aplicación

Las zonas sobre las cuales se aplica el concepto de “independencia propia del más amplio puerto libre” se encuentran en el artículo 5° del Tratado de Lima y en el Artículo 2° del Acta de Ejecución:

Artículo 5° del Tratado de Lima (1929):

(...) 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. (p.2)

(Subrayado añadido)

Artículo 2° del Acta de Ejecución (1999):

El comercio de tránsito a que se refiere el artículo 5° del Tratado de 1929 goza de la 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 una operación integrada, que se ilustra en el plano referido en el artículo 1°. (p.1)

(Subrayado añadido)

Con base en ambos artículos, es posible afirmar que la independencia propia del más amplio libre se aplica sobre el Malecón de atraque al Servicio del Perú en Arica (MASP), la agencia aduanera, la estación terminal para el Ferrocarril, los establecimientos y zonas y el área de conexión del sistema ferroviario. Asimismo, la figura de libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos se aplica igualmente a todos los establecimientos y zonas concedidas a favor del Perú en el puerto de Arica, así como en su tránsito a través del ferrocarril hacia el territorio peruano, constituyendo un derecho diferente al de independencia propia del más amplio puerto libre.

Con relación al tratamiento del área de conexión, término empleado en el Acta de Ejecución de 1999, se expresa claramente en dicho documento que forma parte de los establecimientos y zonas en los cuales el Perú debe ejercer la independencia propia del más amplio puerto libre.

De igual forma, la frase “entre ellas”, entendida bien como una expresión de ubicación (al considerar que el área de conexión se sitúa entre el malecón de atraque y los terrenos de la estación terminal del ferrocarril Tacna – Arica) o como una expresión de

especificación (considerando que constituye una zona adicional al servicio del Perú), deja clara de que en ella se ejercerá la independencia propia del más amplio puerto libre como una operación integrada, es decir, sin interrupciones ni soluciones de continuidad (Novak, 2000).

3.3. Derecho de propiedad sobre el ferrocarril

3.3.1. Referencias

Artículo 2° del Contrato de Construcción y Explotación del Ferrocarril Tacna – Arica (1852):

(...) conceder a José Hegan, a sus representantes o herederos la propiedad del camino y el privilegio exclusivo de comunicación por Ferrocarril de Tacna a Arica, por el término de 99 años, pasando después a ser propiedad del Estado. (p.1)

(Subrayado añadido)

Artículo 3° del Contrato de Construcción y Explotación del Ferrocarril Tacna – Arica (1852):

El Gobierno dará a Don José Hegan en propiedad por el mismo plazo de 99 años el terreno del Estado o de la Beneficencia que se requiera para construir el camino, los términos y los depósitos (...). (p.1)

(Subrayado añadido)

Artículo 7° del Tratado de Lima (1929):

Los Gobiernos del Perú y de Chile respetarán los derechos privados legalmente adquiridos en los territorios que quedan bajo sus respectivas soberanías entre los que figura 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 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. (p.2)

(Subrayado añadido)

3.3.2. Implicancias

Tal como se menciona en el artículo 7° del Tratado de Lima, el derecho de propiedad sobre el ferrocarril se basa en el respeto de los derechos privados legalmente adquiridos, haciendo referencia a la concesión del ferrocarril por parte del Estado peruano a José Hegan en agosto de 1852, quien posteriormente cedió sus derechos a The Arica Railway Co., empresa de capital inglés y concesionaria y administradora del ferrocarril al momento de la celebración del tratado. Posteriormente, en 1955 el Estado nacionalizaría el ferrocarril y delegaría su administración a ENAFER S.A. (1972), a ENAFER (1981) y, finalmente, al Gobierno Regional de Tacna (2005), entidad administradora en la actualidad.

A partir del mencionado artículo y de los hechos descritos, Novak (2000) considera dos implicancias importantes: el reconocimiento por parte de Chile de la propiedad del Estado peruano sobre el

ferrocarril Tacna – Arica y el establecimiento de una servidumbre de paso, cuyos ámbitos de aplicación se desarrollan a continuación:

3.3.3. Aplicación

3.3.3.1. General

Los derechos de propiedad del Estado peruano sobre el ferrocarril Tacna – Arica se basan en lo estipulado en el Contrato de Concesión de 1852, que menciona que, además de las obras realizadas (ferrocarril, maquinarias y otros equipos), la propiedad se hace extensiva al camino y a la vía férrea construida sobre él, quedando ello recogido en el artículo 7° del Tratado de Lima de 1929. En el mismo sentido, Ulloa (como se citó en Novak, 2010) define los derechos privados del Perú a la luz del citado tratado, señalando: “(...) la propiedad y el uso de por quien corresponda del terreno ocupado por la línea del Ferrocarril de Arica a Tacna, su material yacente y rodante” (p. 82).

Adicionalmente, Novak (2000) menciona que los derechos de propiedad del Estado peruano sobre el ferrocarril no deben interpretarse en un sentido restrictivo en virtud de esta disposición, debiéndose en su lugar explicarse como el total de las obras más el camino sobre el cual estas fueron realizadas. El mismo autor señala que, de haber existido una voluntad de las partes por buscar limitar los efectos del Contrato de Concesión de 1852, esta se hubiese debido hacer de forma

expresa e indubitable, por ejemplo, señalando que únicamente el tren pasaría a ser propiedad del Perú, lo cual no sucedió.

Precisamente, dichas obras incluyen una infraestructura principal (constituida por el propio ferrocarril, maquinarias y equipos, la plataforma de la vía, muros de contención, etc.) y una complementaria (como la antigua estación y el terreno ubicado al lado, el patio de maniobras del ferrocarril, las vías del área de conexión, los ramales y desvíos, etc.). Bajo la misma línea, la propia Real Academia Española (2019) considera dentro de su definición de ferrocarril, al “conjunto de instalaciones, vehículos y equipos que constituyen este medio de transporte”. (s.p.)

Una vez explicado ello, resulta relevante mencionar la correspondencia entre los derechos de propiedad del Estado peruano consignados en el artículo 7° del Tratado de Lima y la servidumbre de paso en favor del Perú, estipulada en el mismo artículo. Aun cuando la figura del derecho más amplio de servidumbre será explicada en el siguiente punto, cabe señalar que, al no resultar suficiente el derecho de propiedad del Perú sobre el ferrocarril para asegurar el libre tránsito por territorio chileno, el citado artículo incorporó la servidumbre de paso, la cual se rige por el propio Tratado de 1929 y las normas de derecho internacional público aplicables (Novak, 2000).

3.4. Derecho más amplio de servidumbre

3.4.1. Referencias

Artículo 2° del Tratado de Lima (1929):

(...) Chile cede a perpetuidad a favor del Perú, todos sus derechos sobre los canales de Uchusuma y del Mauri, llamado también Azucarero, sin perjuicio de la soberanía que le corresponderá ejercer sobre la parte de dichos acueductos que queden 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 de 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 del Tacora. (p.1)

(Subrayado añadido)

Artículo 7° del Tratado de Lima (1929):

Los Gobiernos del Perú y de Chile respetarán los derechos privados legalmente adquiridos en los territorios que quedan bajo sus respectivas soberanías entre los que figura 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 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. (p.2)

(Subrayado añadido)

Artículo 3° del Acta de Ejecución (1999):

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. (p.1)

(Subrayado añadido)

Artículo 4° del Acta de Ejecución (1999):

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 de 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. (p. 4-5)

Artículo 14° del Acta de Ejecución (1999):

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. (p.6)

(Subrayado añadido)

Artículo 5° del Reglamento del Acta de Ejecución (1999):

Para efectos del 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 por esta a la Aduana de Chile al ingreso o a la salida del ferrocarril del recinto portuario en Arica. El modelo del

mencionado documento de tránsito, figura como anexo al presente Reglamento. (p.1)

3.4.2. Implicancias

La definición e implicancias del derecho de servidumbre ya han sido abordadas de forma general en el marco conceptual. Sin embargo, a manera de recapitular, cabe destacar lo mencionado por Max Sorensen (1973): “Un Estado acepta restringir su soberanía sobre parte o la totalidad de su territorio, en interés o beneficio de otro Estado, con el efecto de limitar así el ejercicio de su dominio” (p.308).

Cabe destacar que las servidumbres otorgadas por Chile a favor del Perú deben interpretarse bajo el principio de efecto útil de los tratados, esto es, prefiriéndose aquella interpretación mediante la cual se garantice un efectivo cumplimiento del tratado y que no convierta en ineficaz una cláusula o la totalidad del acuerdo, y que se realice en sentido razonable (Oppenheim, 1948). En ese sentido, prima la interpretación de la servidumbre en su sentido más amplio, como se menciona en el Tratado de 1929, sobre aquella de carácter más restrictivo.

Habiendo dicho ello, se efectúa una breve explicación de las dos servidumbres positivas y económicas que el Tratado de 1929 establece para el Perú en sus artículos 2° y 7: sobre los canales del Uchusuma y del Mauri, y sobre la parte que la línea del Ferrocarril Tacna – Arica atraviesa su territorio, respectivamente.

3.4.2.1. Servidumbre sobre los canales del Uchusuma y del Mauri

De acuerdo con lo expresado en el artículo 2° del Tratado de Lima, resulta una obligación por parte de Chile el no impedir ni menoscabar en modo alguno los derechos de servidumbre otorgados al Perú. Entre ellos se encuentran el derecho de hacer uso y disfrute de las aguas de los canales; el derecho de ampliarlos, modificar su curso, repararlos, mantenerlos; el de recoger todas las aguas captables de su trayecto por territorio chileno; el de ingresar vehículos, maquinarias y equipos a fin de realizar dichas labores; el de contratar trabajadores para limpieza y mantenimiento conforme con las leyes peruanas, entre otros. (Ulloa, 1941)

Debido a que la servidumbre en cuestión no forma parte del eje central de la presente investigación, enfocada más bien en la situación del Malecón de Atrache al Servicio del Perú en Arica (MASP) y el ferrocarril Tacna – Arica, el análisis de su situación actual y de las problemáticas que presenta no será abordado en esta oportunidad.

3.4.2.2. Servidumbre sobre la parte que la línea del Ferrocarril atraviesa su territorio

Tomando como base, nuevamente, lo establecido en el artículo 7° del Tratado de Lima, es posible inferir que la servidumbre otorgada por Chile al Perú es de naturaleza positiva, al permitirle realizar determinados actos sobre su territorio, sometido a servidumbre (Fenwick, 1963). Asimismo, al reafirmar el

mencionado artículo la soberanía chilena sobre el territorio de Arica debe considerarse, implícitamente, una disminución de ella, en cuanto pudiera ser incompatible con el más amplio derecho de servidumbre otorgado al Perú (Ulloa, 1957).

Considerando lo anterior, el propio Tratado de Lima así como el Acta de Ejecución y su Reglamento consideran cinco implicancias de la servidumbre otorgada al Perú:

Implicancias	Sustento
La obligación por parte de Chile de no impedir ni menoscabar en modo alguno la servidumbre	Art. 14° del Acta de Ejecución
El derecho del Perú de hacer transitar trenes de las clases, en las condiciones y según los horarios que establezcan los reglamentos peruanos sobre la materia	Art. 4° del Acta de Ejecución
El derecho de transportar personas y mercancías ejercido con la más completa libertad, sin control, gravamen ni permiso de ninguna naturaleza	Art. 5° del Reglamento del Acta de Ejecución
El derecho de realizar en la línea del ferrocarril las reparaciones necesarias o útiles para el mejor servicio del tren	Art. 4° del Acta de Ejecución

<p>El derecho de aplicar sus reglamentos a fin de regular el régimen del ferrocarril, dejando a salvo la aplicación de la ley y jurisdicción chilenas en lo que fuera aplicable (civil y penal)</p>	<p>Art. 7° del Tratado de Lima</p> <p>Art. 10° del Contrato de Concesión de 1852</p>
---	--

Fuente: Novak (2000)

Elaboración: Propia

3.4.3. Aplicación

Para este caso, el ámbito de aplicación del más amplio derecho de servidumbre se encuentra descrito en los artículos 2° y 7° del Tratado de Lima de 1929.

3.5. Disposiciones y normas

3.5.1. Principio de No Discriminación

Los dos fundamentos principales del principio de no discriminación, en el marco de la Organización Mundial del Comercio, son la Cláusula de la Nación más favorecida, la cual prohíbe a los países establecer discriminaciones entre sus diversos interlocutores comerciales; y la Cláusula de Trato nacional, que consiste en brindar igual trato a nacionales y extranjeros una vez que el

producto o servicio haya ingresado en el mercado (Organización Mundial del Comercio, 2019).

A continuación, se presentan las principales disposiciones que hacen referencia a dicho principio:

Disposición	Sustento
<p>Los establecimientos y zonas y entre ellas, el área de conexión del sistema ferroviario forman parte del complejo portuario y, por lo tanto, están sujetos a la normativa a que se refiere el Reglamento adjunto, que aplica la Autoridad Marítima y la Empresa Portuaria Arica, cuyas <u>competencias se ejercen en forma no discriminatoria</u> (...)</p>	<p>Art. 7° del Acta de Ejecución</p>
<p>(...) Sobre la base del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, y de los <u>principios de igualdad de trato y no discriminación</u> (...)</p>	<p>Art. 11° del Acta de Ejecución</p>
<p>Los servicios de practicaje, remolque, lanchonaje y estiba que se brinden a las naves con el destino al malecón de atraque se sujetarán al respeto pleno de <u>principios de igualdad de trato y no discriminación</u> (...)</p>	<p>Art. 4° del Reglamento del Acta de Ejecución</p>
<p>Las Partes concuerdan en la aplicación de categorías de riesgos y plazos máximos de permanencia para evitar o prevenir riesgos fito o zoonosanitarios, de acuerdo con las <u>normas de naturaleza no discriminatoria</u> (...)</p>	<p>Art. 12° del Reglamento del Acta de Ejecución</p>

<p>Las mercaderías en tránsito desde el territorio peruano que utilicen cualquiera de los sitios del puerto de Arica, incluyendo el malecón de atraque al servicio el Perú, podrán ser transportadas por carretera de conformidad con las disposiciones generales de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de 1 de enero de 1990</p> <p>El transporte de carretera se llevará a cabo sobre la base de los <u>principios de libre competencia y no discriminación</u></p>	<p>Art. 16° del Reglamento del Acta de Ejecución</p>
---	--

Fuente: Acta de Ejecución y Reglamento (1999)

Elaboración: Propia

3.5.2. Medidas Sanitarias y Fitosanitarias

El Acuerdo sobre la aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias de la OMC hace hincapié en tomar como base los principios científicos que tengan la finalidad de otorgar mayor protección a la salud y vida de las personas y animales, y la preservación de los vegetales. Asimismo, se enfatiza en que dichas normas no deben ser aplicadas de forma discriminatoria, arbitraria o injustificable, como tampoco deben constituir una restricción al comercio agrícola internacional (Organización Mundial del Comercio, 1998).

A continuación se presentan las disposiciones que se refieren al mencionado acuerdo:

Disposición	Sustento
<p>(...) Sobre la base del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, y de los principios de igualdad de trato y no discriminación, serán también aplicables al comercio de tránsito a que se refiere la presente Acta, el <u>Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial del Comercio (OMC)</u> y los instrumentos a los cuales éste se remite, con excepción de las disposiciones sobre solución de controversias contenidas en estos instrumentos</p>	<p>Art. 11° del Acta de Ejecución</p>
<p>Las Partes concuerdan en la aplicación de categorías de riesgos y plazos máximos de permanencia para evitar o prevenir riesgos fito o zoonosarios, de acuerdo con las normas de naturaleza no discriminatoria que han sido notificadas de conformidad con el <u>Acuerdo de Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial del Comercio (OCM)</u>, y teniendo presente el Acuerdo de Cooperación citado en el Artículo 10 de este Reglamento</p>	<p>Art. 11° del Reglamento del Acta de Ejecución</p>

Fuente: Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

3.5.3. Tráfico de estupefacientes

La disposición presentada se basa en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (1998) y en el Convenio Administrativo peruano – chileno sobre la misma materia (1990):

Disposición	Sustento
(...) La Aduana del Perú y la Aduana de Chile, teniendo en cuenta la <u>Convención de las Naciones Unidas sobre el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988</u> y el <u>Convenio Administrativo peruano-chileno sobre la misma materia de 1990</u> , coordinarán las acciones que correspondan a fin de velar por su cumplimiento	Art. 6° del Reglamento del Acta de Ejecución

Fuente: Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

3.5.4. Sanidad Agropecuaria

La disposición incluida a continuación se toma sobre la base del Acuerdo de Cooperación y Coordinación en materia de Sanidad Agropecuaria, suscrito entre el Servicio Nacional de Sanidad

Agraria (SENASA) por parte del Perú, y por el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) de Chile:

Disposición	Sustento
<p>En el marco del <u>Acuerdo de Cooperación y Coordinación en materia de Sanidad Agropecuaria</u>, suscrito entre SAG y SENASA, que consta en el Anexo N° 6 del Acuerdo de Complementación Económica Perú-Chile N° 38, de 1998, y en caso de 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 ENAFER según corresponda, para que aplique prontamente tales medidas, en resguardo de la seguridad fito y zoonosanitaria de ambos países .Ambas partes entienden que estas medidas comprenden el tratamiento, reenvío o destrucción de las mercaderías</p>	<p>Art. 10° del Reglamento del Acta de Ejecución</p>

Fuente: Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

3.5.5. Transporte

3.5.5.1. Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)

El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de 1990 es aplicable al transporte internacional terrestre entre los países signatarios: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Dicho documento establece que el transporte internacional de pasajeros o carga solo podrá ser realizado por las empresas autorizadas y que cumplan con una serie de requisitos (ej. buen estado de funcionamiento, permisos necesarios, póliza de seguros vigente, etc.), sobre la base del principio de reciprocidad, esto es, otorgar un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas. (Decreto Supremo N° 028-91 TC, 1991)

Asimismo, establece disposiciones distintas sobre el transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común, transporte terrestre con tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios y transporte terrestre con tráfico en tránsito hacia terceros países no signatarios.

Disposición	Sustento
<p>Las mercaderías en tránsito desde el territorio peruano que utilicen cualquiera de los sitios del puerto de Arica, incluyendo el malecón de atraque al servicio el Perú, podrán ser transportadas por carretera de conformidad con las disposiciones generales de aplicación del <u>Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de 1 de enero de 1990</u></p> <p>“El transporte de carretera se llevará a cabo sobre la base de los principios de libre competencia y no discriminación</p>	<p>Art. 16° del Reglamento del Acta de Ejecución</p>

Fuente: Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

3.5.5.2. Convención sobre el Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica

Por su parte, la disposición presentada hace mención a los artículos XVII, XVIII y XIX de la Convención sobre Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica, suscrita en diciembre de 1930, todos los cuales se presentan a continuación:

Disposición	Sustento
<p>Los artículos XVII, XVIII y XIX de la <u>Convención sobre el Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica de 31 de diciembre de 1930</u>, continuarán vigentes, en tanto las Partes no convengan un régimen distinto</p>	<p>Art. 20° del Reglamento del Acta de Ejecución</p>

Fuente: Acta de Ejecución (1999)

Elaboración: Propia

Disposición	Sustento
<p>Los conductores de vehículos que crucen las fronteras accidentalmente deberán ser portadores de un pase libre expedido por la autoridad administrativa correspondiente (...)</p>	<p>Art. XVIII° de la Convención sobre el Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica</p>
<p>La disposición del artículo precedente no es aplicable a las personas que presenten su carnet de identidad o pasaporte otorgado por las autoridades correspondientes, para cuyas personas bastará un "pase avante" que les dará la Aduana de frontera respectiva (...)</p>	<p>Art. XIX° de la Convención sobre el Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica</p>

Este convenio regirá por el plazo de dos años y, si ninguna de las partes lo denunciara, continuará (...)	Art. XX° de la Convención sobre el Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica
---	---

Fuente: Convención sobre el Tránsito de Mercancías y Equipajes entre Tacna y Arica (1930)

Elaboración: Propia

3.6. Régimen de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna

La ley 27688 “Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna” y sus modificatorias establecen las disposiciones generales y las condiciones de funcionamiento del régimen de la zona franca y la zona comercial de Tacna.

Un análisis más exhaustivo de las disposiciones del régimen ZOFRATACNA se apartaría del propósito del presente trabajo de investigación, motivo por el cual se detallan a continuación únicamente algunas de sus disposiciones generales y principales implicancias para los temas abordados en la presente tesis.

3.6.1. Definiciones

Disposición	Sustento
<p>(...) la parte del territorio nacional perfectamente delimitada en la que las mercancías que en ella se internen se consideran como si no estuviesen en el territorio aduanero para efectos de los derechos e impuestos de importación, bajo la presunción de extraterritorialidad aduanera, gozando de un régimen especial en materia tributaria de acuerdo a lo que se establece en la presente Ley (...)</p>	<p>Definición de Zona Franca – Artículo 2° Ley 27688</p>
<p>La Zona Franca de Tacna, ZOFRATACNA, está constituida sobre el área física del actual CETICOS de Tacna</p>	<p>Zona Franca de Tacna – Artículo 3° Ley 27688</p>
<p>La Zona Comercial de Tacna corresponde a la actual Zona de Comercialización de Tacna y comprende el distrito de Tacna de la provincia de Tacna, así como el área donde se encuentran funcionando los mercadillos en el distrito del Alto de la Alianza de la provincia de Tacna</p>	<p>Zona Comercial de Tacna – Artículo 4° Ley 27688</p>

Fuente: Ley 27688 y sus modificatorias

Elaboración: Propia

3.6.2. Disposiciones centrales

Disposición	Sustento
<p>En la Zona Franca y Zona de Extensión a que se refiere el artículo 5, se pueden desarrollar actividades industriales manufactureras, agroindustriales, de ensamblaje, de maquila y de servicios: servicios logísticos, de telecomunicaciones, tecnologías de la información, investigación y desarrollo científico, tecnológico, salud humana y de desarrollo de infraestructura (...)</p> <p>Los usuarios que realicen dichas actividades están exonerados del Impuesto a la Renta, Impuesto General a las Ventas, Impuesto Selectivo al Consumo, Impuesto de Promoción Municipal, así como de todo tributo, tanto del gobierno central, regional y municipal, creado o por crearse, inclusive de aquellos que requieran de norma exoneratoria expresa, excepto las aportaciones a ESSALUD y las tasas</p>	<p>De las actividades y exoneraciones – Artículo 7° Ley 27688 (modificado por el artículo único de la Ley 30976)</p>
<p>Se prohíbe el ingreso a la ZOFRATACNA y a la Zona Comercial de Tacna de lo siguiente:</p> <p>a. Bienes cuya importación al país se encuentre prohibida.</p> <p>b. Armas y sus partes accesorias, repuestos o municiones, explosivos o insumos conexos de uso civil.</p> <p>c. Las mercancías que atenten contra la salud, el medio ambiente y la seguridad o moral públicas</p>	<p>Prohibición de ingreso – Artículo 11° Ley 27688</p>

<p>El ingreso de mercancías del exterior a ZOFRATACNA, así como la salida de mercancías de ZOFRATACNA destinadas al exterior sean estas reexpedidas o exportadas, se efectúan por cualquier intendencia de aduanas del país, con la sola presentación de la solicitud de traslado de mercancía de ZOFRATACNA o acogándose a los tratados, convenios o acuerdos internacionales de transporte de carga. Cuando el ingreso y salida de mercancías se efectúe por el Control Fronterizo Santa Rosa se puede realizar con el manifiesto de carga (...)</p> <p>A la ZOFRATACNA pueden ingresar mercancías provenientes del exterior, del resto del territorio nacional, de la Zona de Extensión y de los CETICOS.</p> <p>Del mismo modo, desde la ZOFRATACNA, pueden destinarse las mercancías al exterior, al resto del territorio nacional, a los CETICOS, a la Zona de Extensión y a la Zona Comercial de Tacna de acuerdo a lo señalado en el artículo 18 de la presente ley.</p>	<p>Ingreso y salida de mercancías – Artículo 14° Ley 27688 (modificado por el artículo único de la Ley 30976)</p>
<p>Para los efectos de la presente Ley, se entiende como Zona Comercial el área geográfica determinada en el artículo 4, en la que las mercancías que en ella se internen (...) están exoneradas (...) de todo impuesto creado o por crearse(...) siempre y cuando procedan de:</p>	

<p>a. Terceros países y sean ingresadas por las aduanas de Ilo, Matarani, así como por el aeropuerto de Tacna, por el muelle peruano en Arica – de acuerdo al Tratado de 1929, su Protocolo Complementario, el Acta de Ejecución de 1999 y su reglamento, así como los acuerdos complementarios que de ellos deriven – y por los puntos de ingreso aduanero autorizados en la frontera con Brasil y Bolivia. Para efecto de lo dispuesto en el párrafo anterior, en el caso de mercancías desembarcadas en otro muelle del puerto de Arica, estas deberán ser trasladadas vía terrestre al muelle peruano en Arica, para su control aduanero y posterior transporte a la ZOFRATACNA.</p> <p>b. Terceros países y sean ingresadas por otras zonas especiales de desarrollo económico: ceticos y zonas francas.</p> <p>c. La zona franca, incluida su zona de extensión, y sean resultantes de los procesos productivos de las actividades de industria, agroindustria, maquila y ensamblaje.</p>	<p>Zona Comercial – Artículo 18° Ley 27688 (modificado por artículo 8 de la Ley 30446)</p>
---	--

Fuente: Ley 27688 y sus modificatorias

Elaboración: Propia

3.6.3. Implicancias

La ley 27688 “Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna” y sus modificatorias establecen que el muelle peruano en Arica es uno de los puntos de donde la mercadería dirigida a la Zona

Comercial de Tacna debe proceder a fin de que goce con las exoneraciones tributarias previstas en dicha ley. Asimismo, determina que la mercadería descargada en los otros muelles del puerto de Arica y que esté dirigida a la ZOFRATACNA debe ser trasladada vía terrestre al MASP, a fin de que se le realicen los controles aduaneros respectivos previos a su transporte a ZOFRATACNA.

Por las razones mencionadas, la ZOFRATACNA representa un factor importante para las operaciones actuales del MASP y debe ser una variable central a considerar en los proyectos de optimización que se planteen en el tercer capítulo del presente trabajo.

CAPÍTULO II: EVALUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DEL MALECÓN DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA (MASP) Y DEL FERROCARRIL TACNA – ARICA

El presente capítulo inicia con un breve repaso de las principales actividades económicas que se desarrollan en los departamentos que conforman la Macro Región Sur del Perú, incluyendo sus actividades de comercio exterior, con el objetivo de identificar sus capacidades productivas y principales demandas.

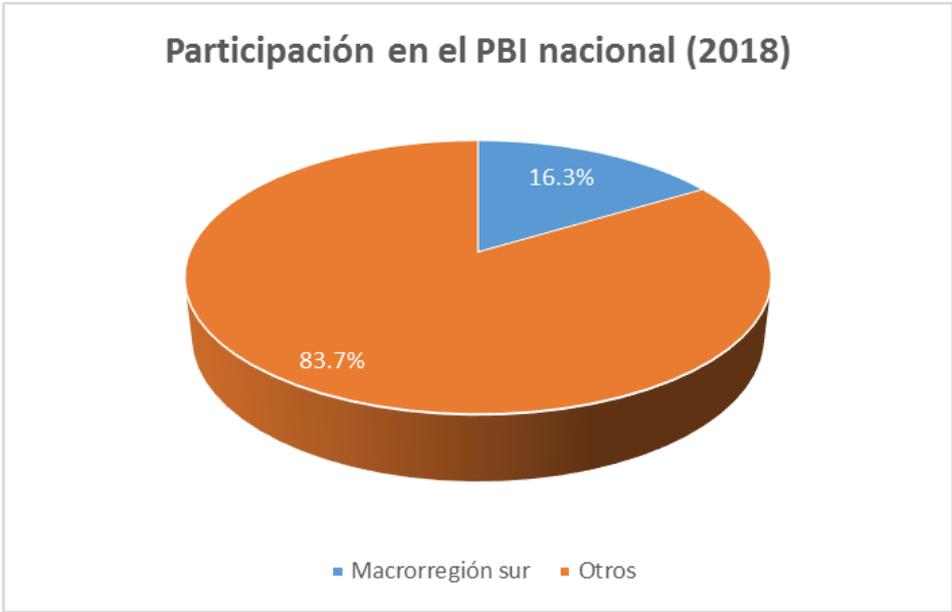
Luego de ello, se realiza un análisis de la situación actual del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica considerando, principalmente, los estados de sus instalaciones y de sus rendimientos operativos e identificando sus principales problemáticas. Posteriormente, se efectúa un estudio de sus principales fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas (análisis FODA), a fin de que sirva como base para el planteamiento de las propuestas de optimización presentadas en el tercer capítulo.

1. MACRO REGIÓN SUR

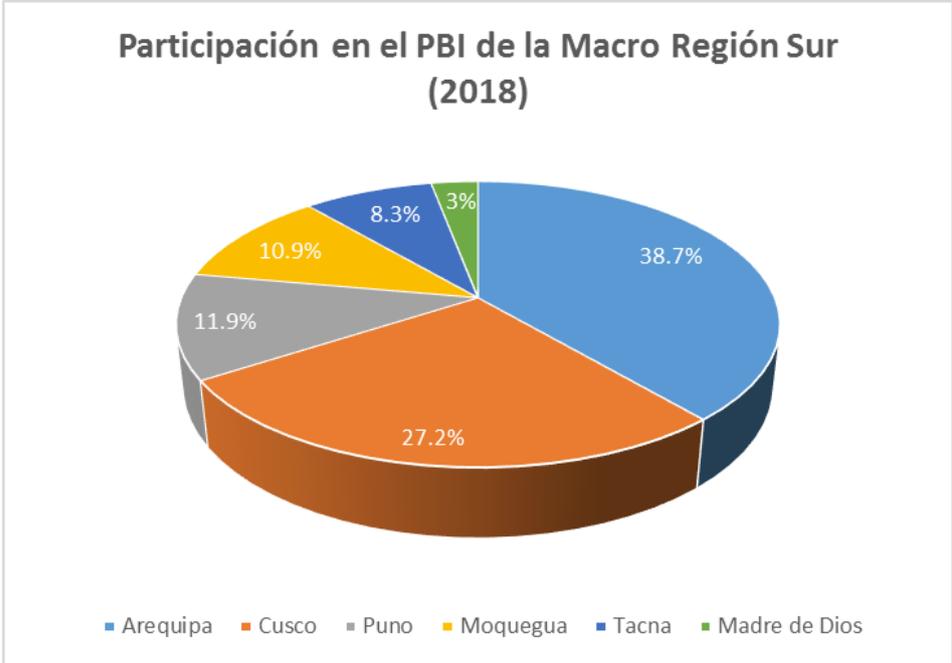
1.1. Contexto económico

Para efectos del presente análisis, se considera que los departamentos que conforman la Macro Región Sur del Perú son Arequipa, Cusco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna.

A cifras del 2018, su Producto Bruto Interno (PBI) conjunto representó cerca de la quinta parte del producto total nacional (16.3%), con mayor aporte de los departamentos de Arequipa y Cusco (PERUCÁMARAS, 2019).



Fuente: Centro de Investigación Empresarial (CIE) – Perucámaras (2018)
 Elaboración: Propia



Fuente: Centro de Investigación Empresarial (CIE) – PERUCÁMARAS (2018)
 Elaboración: Propia

Con respecto a su producción económica, se presentan a continuación algunos cuadros en los que se especifican las principales actividades que impulsan el desarrollo económico de la Macro Región Sur:

Arequipa		Cusco	
Minería e Hidrocarburos	38.1%	Minería e Hidrocarburos	47.8%
Otros Servicios	15.3%	Otros Servicios	12.6%
Manufactura	10.7%	Comercio	7.2%
Comercio	9.3%	Construcción	6.7%
Construcción	7.0%	Manufactura	4.9%

Puno		Moquegua	
Otros Servicios	22.3%	Manufactura	45.8%
Agropecuario	15.1%	Minería e Hidrocarburos	27.2%
Comercio	11.6%	Otros Servicios	6.4%
Minería e Hidrocarburos	10.2%	Construcción	6.3%
Construcción	9.8%	Electricidad, Gas y Agua	3.4%

Tacna		Madre de Dios	
Minería e Hidrocarburos	35.9%	Minería e Hidrocarburos	42.2%
Otros Servicios	15.7%	Otros Servicios	14.1%
Comercio	11.5%	Comercio	11.4%
Construcción	9.0%	Agropecuario	6.9%
Transporte	7.4%	Construcción	6.6%

Fuente: Centro de Investigación Empresarial (CIE) – PERUCÁMARAS (2018)

Elaboración: Propia

Se observa que sectores como minería e hidrocarburos, otros servicios y construcción se encuentran entre los cinco de mayor impacto económico en los seis departamentos que conforman dicha Macro Región.

En términos de comercio exterior, en 2018 la Macro Región Sur realizó mayoritariamente exportaciones de productos tradicionales, los cuales representaron más del 90% del total de sus envíos al extranjero y provinieron, casi en su totalidad, del sector minero.

Macro Región Sur: Exportaciones según sector económico - 2017 y 2018

(Toneladas y porcentaje)

Sector económico	2017	2018	Variación porcentual	Participación 2018 (%)
Total	10,016.8	11,014.5	10.0	100.0
Productos no tradicionales	698.3	751.0	7.5	6.8
Productos tradicionales	9,318.5	10,263.5	10.1	93.2

Fuente: SUNAT, 2017 y 2018

Elaboración: Centro de Investigación Empresarial (CIE) - PERUCÁMARAS

Macro Región Sur: Exportación según producto tradicional - 2017 y 2018

(Toneladas y porcentaje)

Producto tradicional	2017	2018	Variación porcentual	Participación 2018 (%)
Total	9,318.5	10,263.5	10.1	100.0
Agrícola	25.3	24.9	-1.8	0.2
Minero	9,256.2	10,164.1	9.8	99.0
Pesquero	37.0	74.5	101.4	0.7
Petróleo y gas natural	0.025	0.017	-29.3	0.0

Fuente: SUNAT, 2017 y 2018

Elaboración: Centro de Investigación Empresarial (CIE) - PERUCÁMARAS

De igual forma, los sectores no tradicionales que más contribuyeron al total de exportaciones de la Macro Región Sur fueron el textil y el agropecuario, como se muestra en el siguiente gráfico:

**Macro Región Sur: Exportación según producto no tradicional -
2017 y 2018**

(Toneladas y porcentaje)

Producto no tradicional	2017	2018	Variación porcentual	Participación 2018 (%)
Total	698.3	751.0	7.5	100.0
Agropecuario	205.2	220.1	7.2	29.3
Artesanías	0.0	0.0	-11.2	0.0
Maderas y papeles	10.0	14.1	41.8	1.9
Metal mecánico	36.9	25.1	-32.0	3.3
Minería no metálica	43.1	31.8	-26.2	4.2
Pesquero	76.5	82.3	7.6	11.0
Piel y cueros	2.0	1.4	-28.3	0.2
Químico	95.8	120.5	25.8	16.0
Sidero-metalúrgico	17.6	19.0	8.3	2.5
Textil	193.0	230.4	19.4	30.7
Varios (incluye joyería)	18.2	6.1	-66.7	0.8

Fuente: SUNAT, 2017 y 2018

Elaboración: Centro de Investigación Empresarial (CIE) - PERUCÁMARAS

En lo relativo a las importaciones, las series de tablas que se muestran a continuación reflejan los principales productos importados en los últimos dos años de la Macro Región Sur. La información presentada se presenta distribuida por puntos de ingreso de mercadería:

a) Aduanas de Tacna:

Año 2018

**TACNA: ESTRUCTURA DE IMPORTACIONES POR PRINCIPALES PRODUCTOS
ENERO - DICIEMBRE
(Valor FOB - Millones de US\$)**

Producto	% del Total	Valor FOB acumulado	Estructura % por país
Los demás Vehículos automóviles para transporte	15,1	98,0	100,0%
Brasil		78,4	80,0%
Reino Unido		16,4	16,7%
República Popular De China		3,2	3,2%
Otros		0,0	0,0%
Vehículos diesel para transporte de mercancías	13,4	87,2	100,0%
Reino Unido		61,8	70,9%
Brasil		23,7	27,2%
Chile		1,3	1,5%
Otros		0,4	0,5%
Tractores de carretera para semirremolques	7,7	50,2	100,0%
Reino Unido		30,2	60,1%
Brasil		19,9	39,5%
Otros		0,2	0,3%
Los demás calzados con parte superior de materia textil	6,3	40,8	100,0%
Singapur		24,5	60,1%
Chile		14,9	36,4%
República Popular De China		0,6	1,5%
Otros		0,8	2,1%
Manzanas frescas	2,5	16,2	100,0%
Chile		16,2	100,0%
Otros		0,0	0,0%
Demás partes destinadas a las máquinas (grúas)	2,3	15,1	0,0%
Chile		9,6	64,0%
Brasil		4,4	29,5%
Otros		1,0	6,6%
Los demás abrigos para mujeres de fibras sintéticas	2,1	13,8	100,0%
Chile		13,5	97,4%
República Popular De China		0,4	2,6%
Otros		0,0	0,0%
Los demás calzados que cubran el tobillo	2,0	13,0	100,0%
Singapur		6,3	48,2%
Chile		2,4	18,8%
República Popular De China		2,2	17,0%
Otros		2,1	15,9%
Otros	48,5	314,9	
TOTAL	100,0	649,3	

Fuente: SUNAT

Elaboración: BCRP - Sucursal Arequipa. Departamento de Estudios Económicos.

Año 2017

**TACNA: ESTRUCTURA DE IMPORTACIONES POR PRINCIPALES PRODUCTOS
ENERO - DICIEMBRE
(Valor FOB - Millones de US\$)**

Producto	% del Total	Valor FOB acumulado	Estructura % por país
Tractores de carretera para semirremolques	13,2	83,2	100,0%
Reino Unido		54,2	65,1%
Brasil		28,9	34,7%
Otros		0,1	0,2%
Vehículos diésel para transporte de mercancías	12,6	79,9	100,0%
Reino Unido		65,4	81,9%
Brasil		14,4	18,0%
Otros		0,1	0,1%
Los demás vehículos automóviles para transporte	9,9	62,3	100,0%
Brasil		48,1	77,2%
Reino Unido		9,2	14,8%
República Popular de China		2,8	4,5%
Otros		2,2	3,5%
Los demás calzados con parte superior de materia textil	6,2	39,2	100,0%
Singapur		20,8	53,1%
Chile		15,2	38,9%
Otros		3,1	8,0%
Manzanas frescas	2,7	17,2	100,0%
Chile		17,2	100,0%
Otros		0,0	0,0%
Los demás calzados que cubran el tobillo	2,7	16,9	100,0%
Singapur		7,7	45,5%
Chile		4,0	23,7%
República Popular de China		1,9	11,4%
Otros		3,3	19,4%
Demás partes destinadas a las máquinas (grúas)	2,1	13,2	100,0%
Chile		6,9	51,9%
Brasil		6,2	46,9%
Otros		0,2	1,2%
Los demás calzados con plataforma de madera	1,7	10,5	100,0%
Singapur		5,6	53,2%
China Taiwan (Formosa)		1,8	17,5%
Hong Kong		1,7	16,4%
Otros		1,4	12,9%
Otros	49,0	310,3	
TOTAL	100,0	632,8	

Fuente: SUNAT

Elaboración: BCRP - Sucursal Arequipa. Departamento de Estudios Económicos.

b) Puerto de Ilo

Año 2018

**MOQUEGUA: IMPORTACIONES POR PRINCIPALES PRODUCTOS
ENERO - DICIEMBRE
(Valor FOB - Millones de US\$)**

Producto	% del Total	Valor FOB acumulado	Estructura % por país
Diesel B5, con un contenido de azufre <= 50 ppm	29,3	124,9	100,0%
Estados Unidos		124,9	100,0%
Otros		0,0	0,0%
Neumáticos utilizados en vehículos para la construcción, minería	22,4	95,6	100,0%
Japón		43,7	45,7%
Francia		27,2	28,4%
Países Bajos		24,1	25,2%
Otros		0,6	0,6%
Abonos con nitrógeno inferior o igual a 34.5%	7,3	31,2	100,0%
Letonia		31,2	100,0%
Otros		0,0	0,0%
Los demás trigos	5,3	22,5	100,0%
Canadá		11,7	51,9%
Perú		10,8	48,1%
Otros		0,0	0,0%
Las demás partes destinadas a las máquinas (grúas)	3,6	15,5	100,0%
Estados Unidos		6,0	39,1%
Perú		5,2	33,4%
Finlandia		2,8	17,8%
Otros		1,5	9,7%
Vagones cisterna y similares	1,7	7,3	100,0%
Brasil		6,4	87,2%
Otros		0,9	12,8%
Volquetes automotores	1,4	6,0	100,0%
Estados Unidos		6,0	100,0%
Otros		0,0	0,0%
Otros	28,9	123,2	
TOTAL	100,0	426,3	

Fuente: SUNAT

Elaboración: BCRP - Sucursal Arequipa. Departamento de Estudios Económicos.

Año 2017

MOQUEGUA: IMPORTACIONES POR PRINCIPALES PRODUCTOS
(Valor FOB - Millones de US\$)

Producto	Principales Países	% del Total	Valor FOB acumulado	Estructura % por país
Los demás neumáticos nuevos de caucho		14,1	74,3	100,0%
	Japon		36,6	49,2%
	Francia		15,1	20,3%
	Estados Unidos		12,2	16,4%
	Otros		10,5	14,2%
Volquetes automotores		13,3	70,3	100,0%
	Estados Unidos		37,0	52,7%
	Chile		16,7	23,8%
	Otros		16,5	23,5%
Diesel B5, con un contenido de azufre <= 50 ppm		12,7	67,1	100,0%
	Estados Unidos		67,1	100,0%
	Otros		0,0	0,0%
Las demás partes destinadas a las máquinas (grúas)		6,2	32,9	100,0%
	Alemania Occidental Republica		23,1	70,1%
	Estados Unidos		8,7	26,5%
	Otros		1,1	3,3%
Abonos con nitrógeno inferior o igual a 34.5%		4,0	21,4	100,0%
	Letonia		21,4	100,0%
	Otros		0,0	0,0%
Máquinas cuya superestructura pueda girar 360°		3,7	19,5	100,0%
	Estados Unidos		19,4	99,5%
	Otros		0,1	0,5%
Los demás trigos		3,5	18,3	100,0%
	Canadá		13,0	71,0%
	Otros		5,3	29,0%
Otros		42,5	224,6	
TOTAL		100,0	528,2	

Fuente: SUNAT

Elaboración: BCRP - Sucursal Arequipa. Departamento de Estudios Económicos.

c) Puerto de Matarani

Año 2018

**AREQUIPA: ESTRUCTURA DE IMPORTACIONES POR PRINCIPALES PRODUCTOS
ENERO - DICIEMBRE
(Valor FOB - Millones de US\$)**

Producto	% del Total	Valor FOB acumulado	Estructura % por país
Diesel 2	34,3	453,6	100,0%
Estados Unidos		444,3	98,0%
España		9,3	2,0%
Otros		0,0	0,0%
Diesel B5	13,0	172,6	100%
España		134,4	77,9%
Estados Unidos		38,2	22,1%
Otros		0,0	0,0%
Las demás barras, laminadas en caliente de los demás aceros	6,4	84,1	100%
Chile		49,3	58,6%
Hong Kong		26,8	31,9%
Suiza		8,0	9,5%
Otros		0,0	0,0%
Maíz duro amarillo	5,5	73,3	100%
Uruguay		42,0	57,4%
Reino Unido		28,2	38,5%
Estados Unidos		3,0	4,1%
Otros		0,0	0,0%
Volquetes automotores	3,6	47,8	100%
Chile		24,5	51,3%
Estados Unidos		13,2	27,6%
Indonesia		10,1	21,1%
Otros		0,0	0,0%
Máquinas cuya superestructura pueda girar 360°	3,4	44,9	100%
Estados Unidos		43,8	97,6%
Chile		0,8	1,8%
Republica Popular De China		0,3	0,6%
Otros		0,0	0,1%
Los demás trigos	3,1	40,7	100%
Uruguay		31,2	76,6%
Reino Unido		6,9	16,8%
Otros		2,7	6,6%
Sulfhidrato de sodio	2,4	31,7	100%
Estados Unidos		31,7	100,0%
Otros		0,0	0,0%
Biodiesel y sus mezclas, sin aceites de petróleo	2,1	27,3	100%
Suiza		19,2	70,1%
Estados Unidos		7,0	25,5%
Otros		1,2	4,3%
Otros	26,2	346,7	
TOTAL	100,0	1 322,6	

Fuente: SUNAT

Elaboración: BCRP - Sucursal Arequipa. Departamento de Estudios Económicos.

Año 2017

**AREQUIPA: ESTRUCTURA DE IMPORTACIONES POR PRINCIPALES PRODUCTOS
ENERO - DICIEMBRE
(Valor FOB - Millones de US\$)**

Producto	% del Total	Valor FOB acumulado	Estructura % por país
Diésel 2	45,6	484,6	100,0%
Singapur		230,8	47,6%
Estados Unidos		195,9	40,4%
España		57,9	11,9%
Otros		0,0	0,0%
Maíz duro amarillo	6,1	65,3	100,0%
Uruguay		24,3	37,2%
Reino Unido		21,3	32,7%
Perú		12,6	19,2%
Estados Unidos		7,1	10,8%
Otros		0,0	0,0%
Las demás barras, laminadas en caliente de los demás aceros	4,5	47,5	100,0%
Chile		40,7	85,7%
Australia		3,6	7,5%
República Popular De China		1,8	3,8%
Otros		1,4	3,0%
Los demás trigos	4,3	46,2	100,0%
Uruguay		33,7	73,0%
Reino Unido		8,3	18,0%
Otros		4,2	9,0%
Biodiésel y sus mezclas, sin aceites de petróleo	3,7	39,5	100,0%
Suiza		36,9	93,4%
Otros		2,6	6,6%
Máquinas cuya superestructura pueda girar 360°	2,1	21,9	100,0%
Estados Unidos		21,0	95,7%
Otros		0,9	4,3%
Abonos, fosfato diatómico	2,0	21,0	100,0%
Estados Unidos		16,7	79,7%
Suiza		4,1	19,6%
Otros		0,2	0,7%
Los demás abonos minerales o químicos nitrogenados.	1,7	18,3	100,0%
Singapur		16,6	90,8%
Letonia		1,7	9,2%
Otros		0,0	0,0%
Abonos, con un porcentaje de nitrógeno superior o igual a 45%	1,6	16,9	100,0%
Estados Unidos		8,5	50,4%
Suiza		4,8	28,4%
Otros		3,6	21,2%
Otros	28,4	302,0	
TOTAL	100,0	1063,2	

Fuente: SUNAT

Elaboración: BCRP - Sucursal Arequipa. Departamento de Estudios Económicos.

Como se observa, de los tres puntos de ingreso de mercadería a la Macro Región Sur presentados, el puerto de Matarani en Arequipa es el que percibe una mayor carga, a valor FOB. Asimismo, se ve que existe una amplia variedad de mercancías importadas entre los

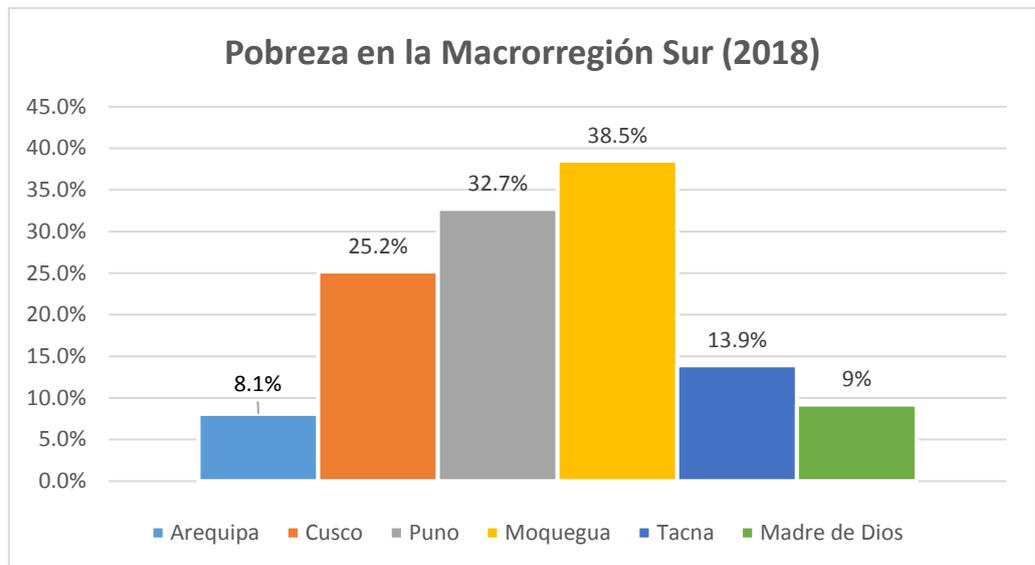
tres puntos, desde hidrocarburos y sus derivados, maquinarias y sus partes, vehículos, alimentos, entre otros.

1.2. Cierre de brechas y competitividad

Las estrategias planteadas por los Gobiernos Regionales de cada uno de los departamentos que conforman la Macro Región Sur se encuentran establecidas en sus respectivos Planes Estratégicos Institucionales (PEI) y Planes Operativos Institucionales (POI). Debido a que un análisis más exhaustivo de dichos documentos se alejaría del objetivo del presente trabajo, resulta conveniente utilizar como documento de consulta el Índice de Competitividad Regional – INCORE 2019, elaborado por el Instituto Peruano de Economía, que resume e identifica de forma precisa las mayores fortalezas y las principales brechas de las regiones del Perú.

El citado estudio hace hincapié en la existencia de una relación directa entre desarrollo económico y social, demostrando que, de las ocho regiones menos competitivas del país, siete son también las más pobres (Instituto Peruano de Economía, 2019).

Precisamente sobre los índices de pobreza, el Centro de Investigación Empresarial (CIE) de PERUCÁMARAS (2019), determinó que, en 2018, la pobreza en los seis departamentos que conforman la Macro Región Sur del país alcanzó a 20.7% de su población, con marcada incidencia en regiones como Moquegua (38.5%), Puno (32.7%) y Cusco (25.2%).



Fuente: PERUCÁMARAS (2019)

Elaboración: Propia

A continuación, se detallan los resultados del Índice de Competitividad Regional de Arequipa, Moquegua y Tacna, tres de los departamentos que conforman la Macro Región Sur, a fin de identificar sus potencialidades y brechas actuales.

1.2.1. Departamento de Arequipa

Respecto a Arequipa, el INCORE (2019) menciona lo siguiente:

Arequipa es la segunda región más competitiva del país y cuenta con 30 de los 40 indicadores en el tercio superior. En el pilar Instituciones, donde destaca como la segunda región con menor número de habitantes por efectivo policial, mejoró tres posiciones. Asimismo, se posicionó como la región más competitiva en el pilar Salud tras mejorar dos posiciones por el incremento en la vacunación de menores de 36 meses. (p.79)

Como lo expresa el informe, Arequipa presenta sólidos indicadores en prácticamente todos los rubros, destacando en salud, entorno

económico, escenario laboral e infraestructura. Sin embargo, cuenta con algunos indicadores bajos, como la existencia de brechas de género en ingresos laborales y creación de empleo formal (escenario laboral); conflictividad social y criminalidad (instituciones); y pavimentación o afirmación de la red vial local y precio de la electricidad (infraestructura).

Índice de Competitividad Regional	2016		2017		2018		2019	
	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)
Índice Total	4	6.5	4	6.5	2	6.9	2	6.9
Entorno Económico	3	4.4	3	4.5	3	4.7	3	4.6
Infraestructura	3	7.0	3	7.0	3	7.2	3	6.8
Salud	2	8.4	2	8.0	2	9.0	1	8.8
Educación	4	7.7	4	7.6	4	7.9	4	7.8
Laboral	4	6.1	4	5.7	3	6.6	3	6.8
Instituciones	15	5.6	6	6.4	7	6.1	4	6.5

Fuente y elaboración: IPE (2019)

1.2.2. Departamento de Moquegua

Respecto a Moquegua, el INCORE (2019) refiere:

Moquegua se mantuvo cuarta en competitividad a pesar de la caída en cuatro posiciones en el pilar Instituciones. El retroceso de dicho pilar se debe a la percepción menos favorable del Gobierno Regional y a la caída de ejecución de la inversión pública presupuestada. Por otro lado, en el pilar Laboral, destaca la reducción del empleo informal y el incremento del nivel de ingresos por trabajo. (p.93)

Los sectores más sólidos del departamento de Moquegua son su entorno económico y educación. Por el contrario, sus indicadores más bajos se refieren a la densidad del transporte aéreo nacional y

al precio de la electricidad (infraestructura); a la brecha de género en ingresos laborales y a la creación de empleo formal (escenario laboral); y a la conflictividad social y criminalidad (instituciones).

Índice de Competitividad Regional	2016		2017		2018		2019	
	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)						
Índice Total	2	6.8	2	6.7	4	6.7	4	6.7
Entorno Económico	2	6.3	2	6.8	2	6.9	2	6.4
Infraestructura	4	6.3	4	6.0	4	5.9	4	6.0
Salud	5	7.6	6	6.9	4	7.9	4	7.8
Educación	5	7.7	3	7.6	3	7.9	3	7.9
Laboral	5	6.0	3	6.1	4	5.6	4	6.3
Instituciones	4	6.8	4	6.9	5	6.2	9	6.1

Fuente y elaboración: IPE (2019)

1.2.3. Departamento de Tacna

Finalmente, con respecto a Tacna, el INCORE (2019) sostiene:

Tacna es la tercera región más competitiva del país y se ubica en la primera posición en los pilares de Educación e Instituciones. La región lidera el rendimiento académico en primaria y en secundaria y registra la menor conflictividad social. Por otra parte, cabe notar que retrocedió dos posiciones en el pilar laboral dado el aumento significativo de la brecha de género en ingresos laborales. (p. 98)

Al igual que Arequipa, Tacna presenta sólidos indicadores en varios de los rubros, destacando en instituciones, educación e infraestructura. Sin embargo, cuenta también con algunos indicadores bajos dentro de algunos de estos sectores, como la continuidad en la provisión de agua (infraestructura); la creación de empleo formal y la brecha de género en ingresos laborales

(escenario laboral); y la percepción de la gestión pública regional y la criminalidad (instituciones).

Índice de Competitividad Regional	2016		2017		2018		2019	
	Puesto (de 25)	Puntaje (de 0 a 10)						
Índice Total	3	6.7	3	6.7	3	6.8	3	6.8
Entorno Económico	4	4.1	4	4.5	6	4.1	7	4.1
Infraestructura	2	7.4	2	7.3	2	7.2	2	7.6
Salud	3	7.7	3	7.7	3	8.2	3	8.3
Educación	1	9.0	1	9.0	1	8.8	1	8.4
Laboral	6	5.2	8	4.8	7	5.4	9	5.1
Instituciones	6	6.5	3	7.1	1	7.2	1	7.1

Fuente: IPE (2019)

Con este punto culmina el repaso del contexto económico y de competitividad de los departamentos que conforman la Macro Región Sur del Perú. A continuación, se procede a analizar la situación actual del Malecón de Atrache al Servicio del Perú en Arica y del ferrocarril Tacna – Arica.

2. EL MALECÓN DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA (MASP)

Antes de iniciar con la descripción de la situación de la infraestructura y con el repaso de las estadísticas de operación del Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica, es conveniente conocer el contexto económico y operacional del puerto de Arica en su conjunto.

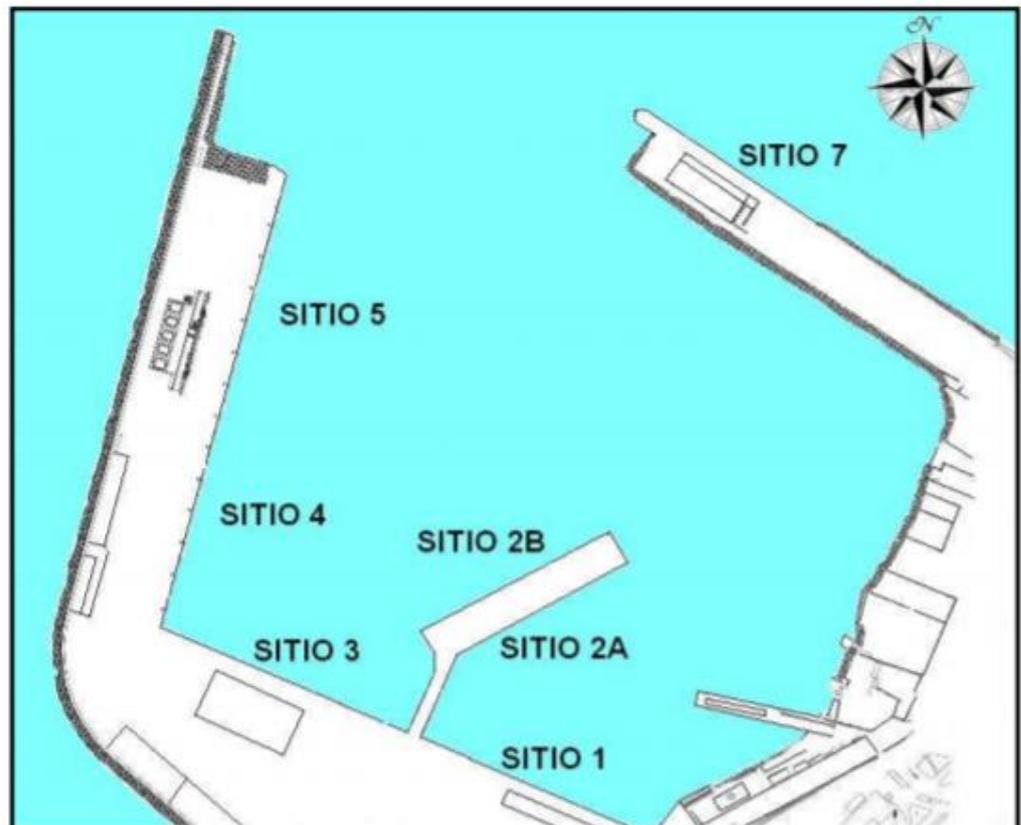
2.1. El Puerto de Arica

El puerto de Arica, propiedad del Estado de Chile en su totalidad, se encuentra administrado por la Empresa Portuaria Arica (EPA), empresa autónoma estatal a cargo del desarrollo y conservación del dicho puerto y de los bienes con los que cuenta, incluyendo las actividades inherentes al ámbito portuario, desde su creación en abril de 1998 (Sistema de Empresas: Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile, 2019).

Asimismo, desde octubre de 2004, el Terminal Puerto Arica (TPA) cuenta con la concesión portuaria del Frente de Atraque N° 1 del puerto, que cuenta con 1 234 metros de largo y comprende los sitios 1, 2A, 2B, 3, 4 y 5.

Sitio	Largo	Calado
1	114 mts	2,8 mts
2A	200 mts	3,7 mts
2B	220 mts	12,4 mts
3	190 mts	8,2 mts
4	255 mts	10 mts
5	255 mts	10 mts

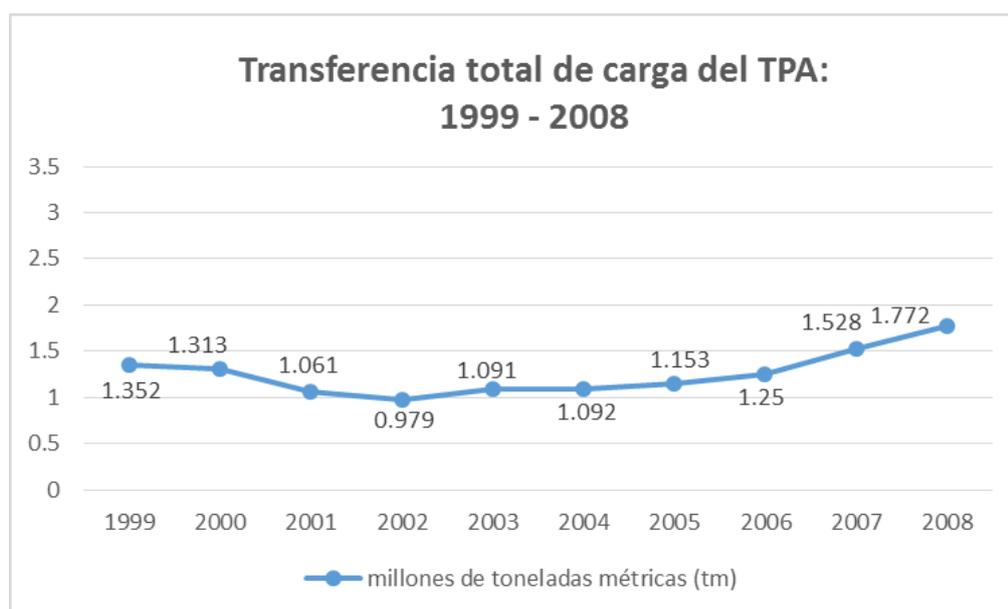
Fuente y elaboración: Portal Web – Terminal Puerto Arica



Fuente y elaboración: Capitanía de Puerto de Arica

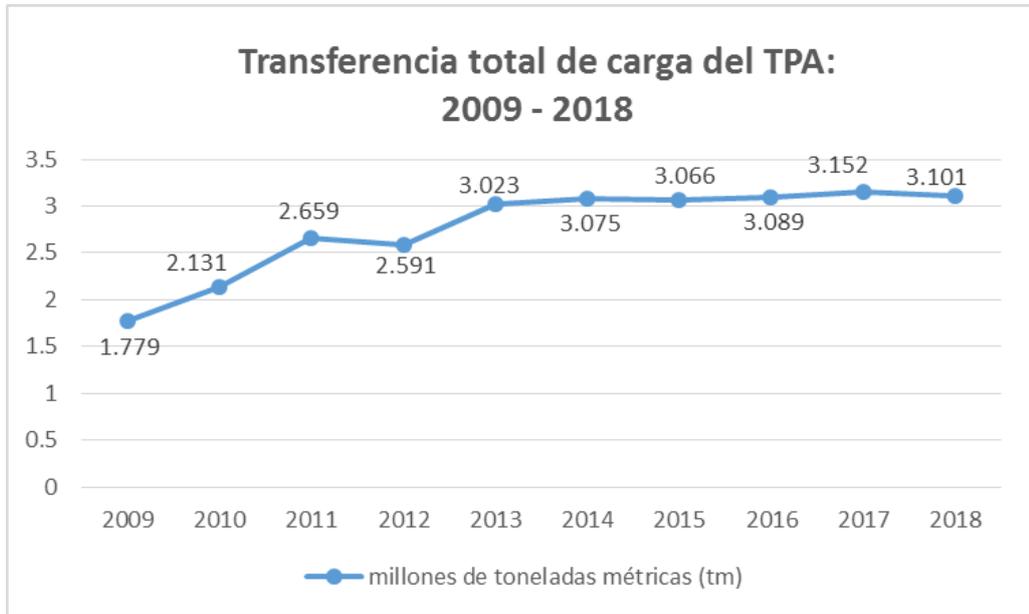
El TPA brinda servicios de muelle y estadía de naves, servicios de uso del malecón, así como servicios de almacenaje en la bodega y áreas de respaldo del malecón para las cargas de libre tránsito.

Como resultado del crecimiento económico de Bolivia, Chile y el Perú, así como producto de mejoras en las operaciones portuarias, entre otras razones, se ha ido generando un incremento paulatino en la carga movilizada por el puerto de Arica en la última década. Es posible corroborar ello al comparar las cifras de transferencia de carga del 2008 con las de la actualidad, por ejemplo.



Fuente: Memorias Integradas – Empresa Portuaria Arica (EPA)

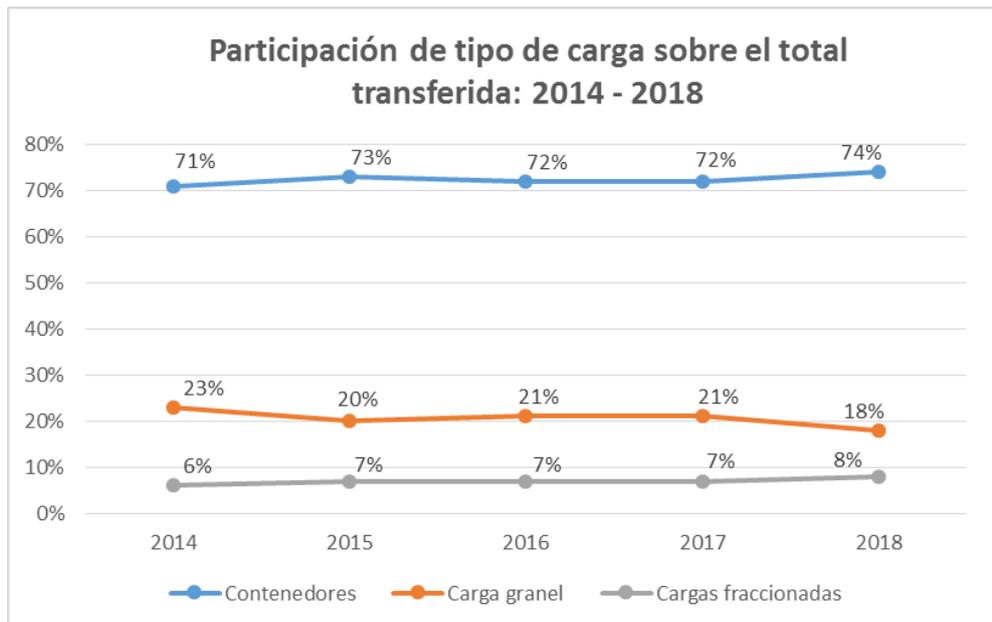
Elaboración: Propia



Fuente: Memorias Integradas – Empresa Portuaria Arica (EPA)

Elaboración: Propia

Respecto al tipo de carga movilizada, el presente gráfico muestra la evolución de la participación de los tipos de carga sobre el total de carga transferida por el TPA, en los últimos cinco años:



Fuente: Memorias Integradas – Terminal Puerto Arica (TPA)

Elaboración: Propia

Si bien los porcentajes se han mantenido relativamente constantes en los últimos años, se observa un leve incremento en la participación del número de contenedores movilizados como parte de la transferencia total en 2018, así como una disminución de la participación de la carga granel movilizada sobre dicho total.

Ahora bien, el puerto de Arica es, en términos económicos, un puerto fundamentalmente orientado al comercio exterior boliviano, al representar este mercado la mayor parte de su carga movilizada, ya sea como origen o destino.

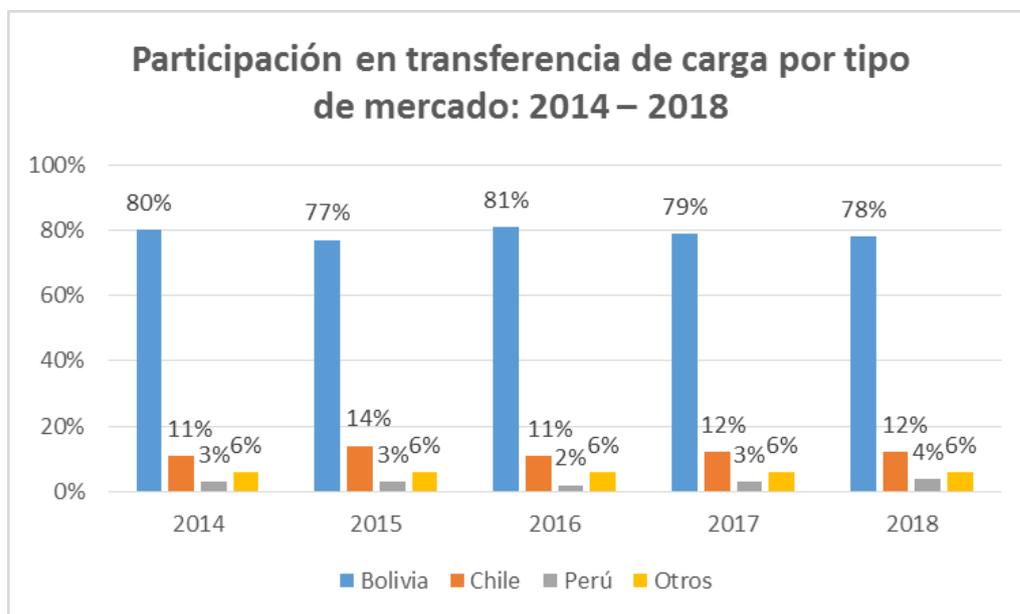
De acuerdo con la Memoria Integrada de la Empresa Portuaria Arica (2018), en los últimos cinco años más de las tres cuartas partes de la carga movilizada por el puerto de Arica ha sido carga en tránsito boliviana, cantidad mucho mayor a las cargas en tránsito chilenas o peruanas que presentan una participación mucho menor.

Transferencia de carga por tipo de mercado: 2014 – 2018 (en tm.)

Mercado	2014 (tm.)	2015 (tm.)	2016 (tm.)	2017 (tm.)	2018 (tm.)
Bolivia	2 445 729	2 356 119	2 496 586	2 476 205	2 417 493
Chile	352 210	438 441	333 465	391 678	380 943
Perú	92 458	80 274	77 407	95 667	119 605
Otros	184 486	199 655	186 036	189 036	183 466
Total	3 074 883	3 074 489	3 093 494	3 152 938	3 101 507

Fuente: Memorias Integradas – Empresa Portuaria Arica (EPA)

Elaboración: Propia



Fuente: Memorias Integradas – Empresa Portuaria Arica (EPA)

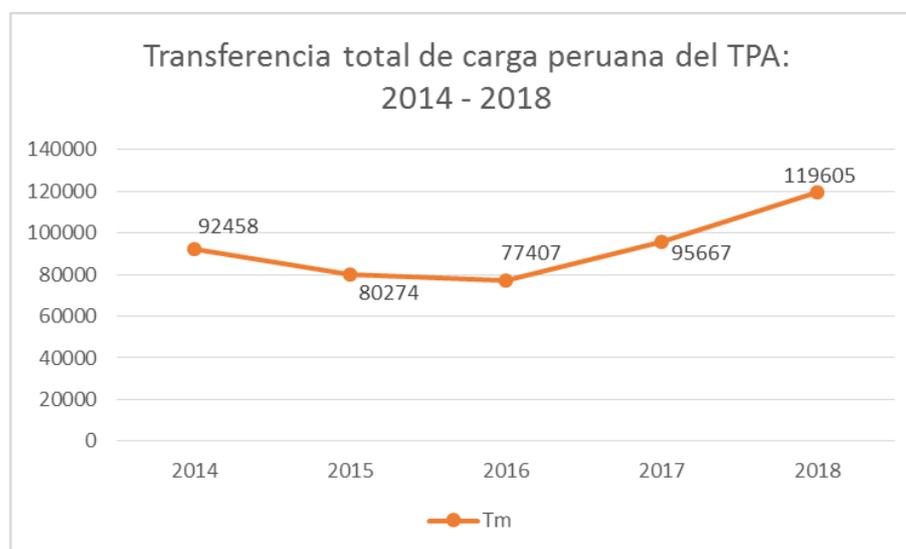
Elaboración: Propia

Sin embargo, es preciso destacar también que en los últimos años se ha producido un descenso en la cantidad de carga boliviana movilizada.

Por el contrario, se observa que, a partir del año 2016, se produjo un aumento en la transferencia de carga peruana del TPA, lo cual se detalla con mayor precisión a continuación.

Transferencia de carga peruana del Terminal Puerto Arica (TPA): 2014 – 2018

Años	2014	2015	2016	2017	2018
Tm	92 458	80 274	77 407	95 667	119 605



Fuente: Memorias Integradas – Empresa Portuaria Arica (EPA)

Elaboración: Propia

Una primera razón que explica dicho aumento es la promulgación de la ley 30446 “Ley que establece el marco legal complementario para las zonas especiales de desarrollo, la zona franca y la zona comercial de Tacna”, en junio de 2016.

Dicha normativa autoriza, en su artículo 8°, la posibilidad de que ingresen mercaderías a la Zona Comercial de Tacna con los beneficios tributarios previstos en ella desde otros muelles del puerto de Arica, debiendo pasar vía terrestre al MASP para su control aduanero y posterior transporte a la ZOFRATACNA (Ley 30446, 2016). Ello ha generado, como se verá más adelante, que se produzca también un incremento en la cantidad de carga movilizada por el MASP en los últimos años.

Es importante destacar lo que el Procedimiento General ZOFRATACNA (2016) y su modificatoria (2016) establecen con respecto al ingreso de mercancías hacia dicho complejo: “La destinación aduanera de mercancías procedentes del exterior hacia la ZOFRATACNA se presenta ante cualquier intendencia de aduana autorizada (...)” (p.3). El MASP constituye una aduana autorizada, por lo que cae dentro de este ámbito.

Adicionalmente, la normativa define también las respectivas rutas de traslado de mercancías desde la aduana autorizada hacia la ZOFRATACNA, disponiendo que, para el caso del MASP, el traslado se efectúe vía la Carretera Panamericana Sur (SUNAT, 2016).

Una segunda razón la constituye el establecimiento de un convenio marco de cooperación interinstitucional entre la ZOFRATACNA y el TPA, posible gracias a la promulgación de la propia ley 30446 en 2016.

Dicho acuerdo, orientado a incentivar la actividad comercial entre ambas instituciones, la promoción de importaciones y exportaciones y a reducir los costos logísticos para las empresas operadoras mediante el retiro de contenedores bajo modalidad directo diferido (costo cero), ha permitido que se genere una mayor transferencia de carga del TPA hacia el MASP. (Asociación Peruana de Agentes Marítimos, 2018).

De igual forma, tal acuerdo permitió que se eliminen sobrecostos por concepto de cabotaje que antes se tenían, lo cual incentivó el ingreso de mercadería de dichos muelles a la ZOFRATACNA,

pasando de aproximadamente 50 contenedores mensuales en 2016 a 200-250 en 2018 (Gómez, 2018).

Otras explicaciones al aumento de la participación del puerto de Arica en el envío de carga al sur del Perú, además de las ya mencionadas (facilidades legislativas y acuerdo interinstitucional entre el TPA y ZOFRATACNA), son, por mencionar algunas, la cercanía física entre dicho puerto y la ciudad de Tacna, el mayor número de compañías navieras que el TPA recibe y la mayor frecuencia de recalado de naves en el puerto de Arica en comparación con los terminales portuarios de Ilo y Matarani.

Terminal Portuario	Distancia	Número de compañías navieras	Frecuencia de recalado
Arica - Chile	54km	13	Semanal
Ilo	151km	2	Quincenal
Matarani	304km	2	Quincenal

Fuente: Guía del Inversionista 2017 – ZOFRATACNA

Elaboración: Propia

Adicionalmente, resulta importante mencionar la composición de la carga transferida desde el puerto de Arica hacia el Perú. Los principales insumos de importación hacia el Perú los constituyen aquellos de carácter minero, de construcción y de consumo, que son distribuidos desde la Zona Franca de Tacna hacia otras partes del país; mientras que, para el caso de las exportaciones, los principales productos son el olivo y orégano conjuntamente con hidrobiológicos (Diario El Mercurio de Chile, 2019).

2.2. Situación actual

Como se mencionó en el capítulo anterior, el funcionamiento del Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica (MASP) está determinado por el Acta de Ejecución de 1999, el cual da cumplimiento al artículo 5° del Tratado de Lima de 1929. Dicho artículo establece que el comercio en tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre en el malecón de atraque, así como en los establecimientos y zonas señalados, como el edificio para la agencia aduanera peruana y la estación terminal para el ferrocarril Tacna – Arica.

A su vez, el Plan de Desarrollo Regional Concertado de Tacna hacia el 2021 (2014) hace mención a dicho muelle, estableciendo: “La recuperación y puesta en valor del muelle peruano de Arica ha significado un impulso al comercio de importación y su uso podría intensificarse si se mejoraran sus instalaciones” (p. 22) (...) “asumiendo que (...) opera eventualmente por su reducido calado” (p. 23).

A partir de ello, se presenta a continuación un análisis del estado actual de la infraestructura del MASP así como un repaso de sus estadísticas de operación, al ser temas relacionados con algunos de los problemas actuales y potenciales identificados.

2.2.1. Infraestructura y superestructura

El Perú, desde 1999 y mediante la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), administra el sitio 7 del puerto de Arica, parte del Frente de Atraque N° 2 habilitado para el servicio exclusivo de mercancías peruanas. Dicho muelle de atraque directo es de tipo espigón y cuenta a su vez con 214.70 metros de largo y 57.90 metros de ancho.

A continuación se presentan algunas tablas donde se muestran las principales características del MASP:

MUELLE N° 7		
Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón		
– Largo	214.70 Metros	
– Ancho	57.90 Metros	
– Tipo de Construcción	Plataforma y Pilotes de concreto	

Fuente y elaboración: Portal Web – ENAPU

AMARRADEROS	Profundidad	Longitud	Capacidad DWT
– Amarradero 1 – A	28 Pies	185 Metros	20,000 TRB

Fuente y elaboración: Portal Web – ENAPU

Almacenes	Uso	Área
ALMACÉN N° 1	Carga General en sacos, mineral y trigo a granel	2,077 m2
Zonas		
ZONA N° 1	Mineral y trigo a granel, Contenedores, sacos Pavimentadas No pavimentadas	7,312 m2 14,428 m2

Fuente y elaboración: Portal Web – ENAPU

Equipamiento		
BALANZA CAMIONERA Y FERROVIARIA	100 Tons.	01

Fuente y elaboración: Portal Web – ENAPU

De acuerdo con el artículo 7° del Acta de Ejecución de 1999 y el artículo 17° de su Reglamento, los establecimientos y zonas están sujetos a la normativa que aplica la Autoridad Marítima de Arica, al formar parte de su complejo portuario.

Así, la Capitanía de Puerto de Arica (2015) establece, mediante su Resolución de Habilitación del Puerto de Arica, que el MASP es un puerto multipropósito, donde se efectúa la carga y descarga de carga general, contenedores y gráneles. Adicionalmente, fija las siguientes disposiciones:

Factores	Disposición
Máximo calado permitido	Entre bitas 1 y 2 es de 8.3 m., entre bitas 3 a las 7 es de 9.3 m.
Máxima eslora permitida	160 m.
Máxima manga permitida	No hay limitaciones por manga
Máximo desplazamiento permitido	26 500 toneladas
Limitaciones	No hay limitaciones especiales
Tipo de naves que pueden llegar al sitio	Porta contenedores, carga general, graneleras, científicas y químicas que descarguen aceites bases

Fuente: Resolución de Habilitación del Puerto de Arica – Capitanía de Puerto de Arica

Elaboración: Propia

En la actualidad, el estado de la infraestructura del MASP no le permite operar a total capacidad. Ello se debe, en gran parte, a que el terremoto de 8.2 grados de abril de 2014 y que afectó al norte de Chile y a otras regiones del Perú y Bolivia produjo una serie de daños al puerto de Arica, incluyendo al MASP.

Para realizar las reparaciones se debe considerar lo señalado por el artículo 6° del Acta de Ejecución (1999):

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. (p. 3-4)

(Subrayado añadido)

Teniendo ello en consideración, se procede a detallar el estado actual de la infraestructura y superestructura del MASP sobre la base del Informe Técnico del Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica realizado por ENAPU (2019) para el presente año.

2.2.1.1. Infraestructura

a) Losa del muelle con ondulaciones, erosiones y agrietamientos

El MASP se encuentra soportado por una viga mandil (o faldón del muelle), dieciséis gaviones, tablestacas (que cruzan los gaviones) y pilotes que se encuentran a lo largo del muelle.

Los terremotos de 2011 y 2014 generaron problemas de asentamiento de terreno, es decir, asentamiento de los gaviones (metales rellenos con cemento) que soportan el muelle conjuntamente con formaciones de vacíos entre sus grietas. Ello no solo ha provocado que el muelle presente ondulaciones, sino que se exista erosión en su losa como resultado de la humedad que ingresa entre los vacíos de las grietas. Así, en la actualidad la losa del muelle presenta ondulaciones, erosiones y agrietamientos.

Entre los problemas que causan estas ondulaciones se encuentra la posibilidad de que exista algún daño estructural en los gaviones, ya que, al producirse humedad y agrietamiento, podrían empezar a pelarse, lo que podría derivar en un hundimiento total o parcial de la losa del muelle. Considerando que sobre dicha losa se realizan las labores operativas diarias,

se presenta el riesgo de hundimiento de camiones con carga, contenedores, entre otros.

Por las razones descritas y considerando las amenazas que esta problemática presenta para la situación del muelle, su solución reviste carácter prioritario.

b) Talud de roca desconformado

El talud de roca y tierra se conforman con la finalidad de brindar al muelle un soporte necesario, por lo que resulta indispensable que estén conformados de forma equitativa para poder soportar las bases del muelle.

Los terremotos de 2011 y 2014 y otros movimientos sísmicos han generado una desconformación del talud de roca en el enrocado en su parte anterior y posterior al muelle (lados sur y norte), lo cual significa que las rocas han empezado a ceder al igual que el talud de tierra. Ello podría generarle daños estructurales al presentarse la posibilidad de que el mar suba al muelle y genere vacíos y desplazamiento de tierra, produciéndose un debilitamiento de las bases que podría generar su rompimiento y total caída. Adicionalmente, debido dicha subida del mar los finos podrían ceder y quitar soporte a la reja perimetral, lo cual provoca la caída de paños de reja.

Al igual que en el punto anterior, debido a las los peligros que esta problemática presenta para la situación del muelle su solución es de carácter prioritario.

- c) Presencia de sedimentación que reduce la capacidad de diez metros de profundidad

Al momento de ser entregado al Perú en marzo del 2000, el MASP contaba con una profundidad de diez metros. Sin embargo, al determinar la existencia de sedimento marítimo en el muelle, la Capitanía de Puerto de Arica estableció autorizar una profundidad de sitio de 9.05 metros, la cual rige en la actualidad.

La sedimentación se genera, entre otras razones, a causa de la carga de sedimento que trae el río San José en enero de cada año, la cual es vertida hacia el mar y arena la zona del muelle. El principal problema que ocasiona es que limita el ingreso de buques de mayor tamaño al puerto. Bajo la realidad actual, el calado de naves se limitaría a aquellas con una profundidad de 8 a 8.50 metros, ya que es deseable contar con aproximadamente un metro de liberalidad para que no exista el riesgo de rompimiento de quilla.

Debido a lo anterior, resultaría necesario realizar un proceso de dragado que permita extraer el sedimento marítimo para volver a establecer una profundidad de 10 metros del muelle. Previo a ello, sin embargo, debería realizarse un estudio batimétrico en aras de medir la actual profundidad marítima y su topografía.

Cabe destacar, asimismo, que los últimos trabajos de dragado en el MASP se realizaron hace más de diez años, siendo esa la principal razón por la que cual existe tanta sedimentación acumulada.

d) Asentamiento y deformación del relleno de la explanada del MASP

Como se mencionó anteriormente, los terremotos de 2011 y 2014 y otros movimientos sísmicos han causado el desplazamiento de rocas y tierra en el muelle de Arica. Ello ha causado que se formen vacíos entre sus grietas y que se presenten problemas de asentamiento y deformación del relleno conformante de la explanada del MASP, lo cual, a su vez, ha provocado ondulaciones y hundimientos en determinadas zonas de carga del muelle y en zonas de almacenaje descubiertas.

Los asentamientos y deformaciones podrían ocasionar caídas de la carga al mar, como ocurrió en el terremoto de 2014. Por estas razones, para dar solución a este tema resulta importante que estas deformaciones sean aplanadas.

e) Daños en la parte estructural de las oficinas administrativas

Como consecuencia de los terremotos de 2011 y 2014, las oficinas administrativas presentan daños en su parte estructural, como agrietamiento de pisos y vacíos en junta de dilatación, y fracturas en su red de agua. Aun cuando otros arreglos en la superestructura ya han sido realizados (paredes pintadas, juntas arregladas y bases cimentadas), se encuentran aún pendientes las reparaciones referidas a la infraestructura.

Asimismo, resulta importante que se realice una evaluación para determinar el estado real de la infraestructura de las oficinas,

dado que existe el riesgo, por ejemplo, de que un nuevo movimiento telúrico ceda sus finos. Para impedir ello, resultaría necesario, por ejemplo, llevar a cabo un estudio de suelos que permita conocer el estado actual del terreno sobre el que se ubican las oficinas.

f) Balanza de pesaje dañada

En la actualidad, la balanza de pesaje se encuentra en funcionamiento. Sin embargo, los terremotos de 2011 y 2014 generaron fisuras por debajo de la loza del muelle, lo que ha producido descuadres en la balanza y que se presenten alteraciones en las mediciones que se realicen. Debido a ello, cabe realizar una evaluación y reparación de las fisuras presentadas.

g) Red de desagüe reparada y operativa

La Dirección de Obras Portuarias de Chile (DOP) sustituyó la anterior red de desagüe, construida vía subterránea y que quedó inoperativa a partir del terremoto de 2014, por una nueva y más moderna, la cual fue instalada vía aérea y que quedó culminada en 2018.

2.2.1.2. Superestructura

Si bien al análisis del estado actual de la infraestructura del MASP reviste una mayor extensión y desarrollo debido a su

importancia y urgencias en ciertas reparaciones, el informe técnico de ENAPU (2019) presenta también una serie de recomendaciones técnicas y operativas a considerar sobre la base del estado actual de la superestructura del muelle, las cuales se mencionan a continuación:

- a) Pavimentación de las áreas de almacenaje descubiertas
- b) Cambio de puerta de ingreso al muelle
- c) Mejoramiento de los servicios y del sistema de iluminación de la instalación portuaria
- d) Cambio de reja de protección perimétrica de la instalación
- e) Abastecimiento de equipamiento portuario necesario para la operación en el MASP, como portacontenedores, elevadores y acarreadores
- f) Utilización del terreno adyacente al ferrocarril para el depósito de carga, servicios de consolidación y desconsolidación de contenedores y almacenaje
- g) Utilización y puesta en valor del Chinchorro, a fin de que pueda servir como una zona de extensión portuaria para el depósito de contenedores, como cochera de camiones con carga y abastecimiento de combustible

Habiendo culminado con el análisis de la situación actual de la infraestructura y superestructura del muelle, resulta propicio remarcar que una postergación de los trabajos de reparación y reacondicionamiento del MASP incrementa el riesgo de que se produzcan mayores deterioros y desgastes en su infraestructura u superestructura. Ello genera, como consecuencia, un incremento en sus costos de reparación y mantenimiento.

2.2.2. Estadísticas de operación

El MASP centra en la actualidad su modelo de negocio en brindar servicios de manipulación y almacenaje de contenedores, servicios de almacenamiento de mercaderías de terceros países y otros servicios a naves pesqueras menores.

A modo resumen se presenta una tabla comparativa de los ingresos obtenidos por el MASP en los últimos cinco años:

Comparativo de Ingresos MASP: 2014 – 2018 (en soles)

Año	Ingresos (S/)
2014	826 954
2015	1 037 479
2016	1 463 370
2017	1 827 898
2018	1 818 265

Fuente: Memorias anuales – ENAPU

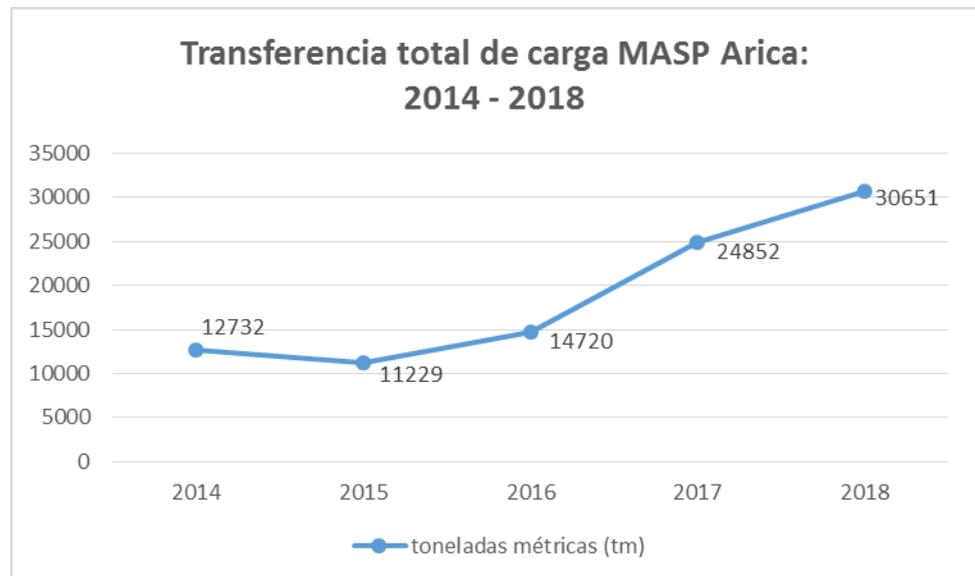
Elaboración: Propia

En los puntos siguientes se explican con mayor profundidad los servicios ofrecidos por el MASP y se brindan mayores alcances acerca del desempeño económico del muelle.

2.2.2.1. Servicios a la carga

Los servicios a la carga se relacionan, principalmente, con los servicios de uso de muelle, transferencia, manipuleo y almacenamiento de cargas, consolidado y desconsolidado de contenedores y recepción, pesaje y despacho. En la actualidad el modelo de negocio del MASP brinda los servicios de manipulación y almacenaje de contenedores con especial énfasis en aquellos con mercadería destinada a la ZOFRATACNA.

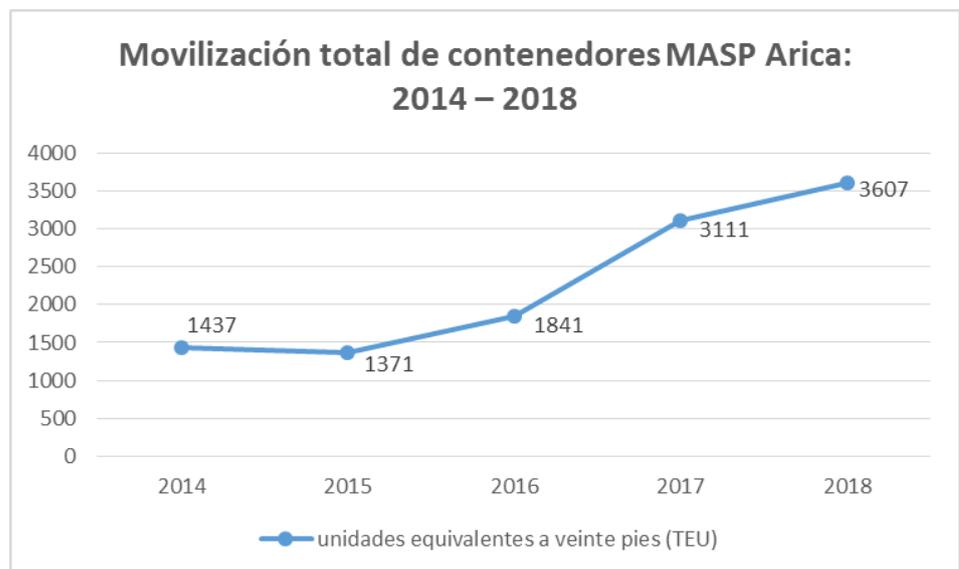
En el 2018 el MASP alcanzó un pico histórico al movilizar más de 30 000 toneladas métricas (tm), lo que significó un aumento en 23.3% respecto a cifras del año anterior.



Fuente: Memorias anuales – ENAPU

Elaboración: Propia

Asimismo, a partir del 2016 se produjo un importante aumento en la movilización total de contenedores del MASP. Tal es así que en 2018 se registró un récord histórico al haber manipulado 3 607 unidades equivalentes a veinte pies (TEU, por sus siglas en inglés), lo que constituyó un aumento en 15.9% respecto a las cifras del año anterior (ENAPU, 2018).



Fuente: Memorias anuales – ENAPU

Elaboración: Propia

Al respecto, ENAPU (2018) sostiene que la mayor movilización de carga en el último año se debió a las acciones realizadas por dicha entidad con miras a lograr una mayor captación de clientes, entre las que se incluyó una mejora en la presentación de las ventajas de los servicios a la carga a usuarios actuales y potenciales.

Por otro lado, es preciso añadir que gran parte del total de carga que moviliza el MASP se destina a la importación, la cual ha aumentado en los últimos tres años en más de 300%.

**Transferencia de carga del MASP por tipo de carga:
2014 – 2018**

TIPO DE CARGA (tm)	PERIODO				
	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	12 733	11 229	14 720	24 852	30 651
IMPORTACIÓN	9 533	8 779	12 698	23 527	29 394
EXPORTACIÓN	-	-	-	-	-
CABOTAJE-DESCARGA	-	-	-	-	-
CABOTAJE-EMBARQUE	-	-	-	-	-
TRANSBORDO	-	-	-	-	-
OTROS	3 200	2 450	2 022	1 325	1 257

Fuente: Memorias Anuales – ENAPU

Elaboración: Propia

Respecto a tales importaciones, en el 2017 se estimó que la ZOFRATACNA recibió aproximadamente el 80% del total de su mercadería proveniente del MASP, obteniendo el 20% restante de los puertos de Ilo y Matarani (ZOFRATACNA, 2017).

Cabe destacar que la carga que moviliza el MASP hacia la ZOFRATACNA en la actualidad proviene de los muelles de dicho puerto bajo la administración del TPA, y su aumento en los últimos años se ha debido a las razones señaladas en el título referido a las operaciones del puerto de Arica.

Desde otra perspectiva, en el 2018 el MASP recibió menos del 1% del volumen general de carga atendida en el puerto, aun cuando este muelle representa el 15% del área útil total destinada para el acoderamiento de naves.

**Comparación transferencia total de carga TPA – MASP:
2014 – 2018 (en tm)**

Año	Transferencia total de carga TPA (tm)	Transferencia total de carga MASP (tm)	Participación del MASP en transferencia total de carga del puerto (%)
2014	3 074 883	12 733	0.412%
2015	3 074 489	11 229	0.364%
2016	3 093 494	14 720	0.474%
2017	3 152 938	24 852	0.782%
2018	3 101 507	30 651	0.979%

Fuente: Memorias Integradas – TPA y Memorias Anuales – ENAPU

Elaboración: Propia

Tales cifras deben interpretarse a la luz del artículo 15° del Reglamento del Acta de Ejecución (1999), el cual establece que el MASP únicamente puede transferir cargas con destino u origen al Perú, a menos que la nave cuente con algún componente de carga peruana o que existan condiciones de congestión portuaria en los otros sitios del puerto de Arica, debiendo existir una previa solicitud de la Empresa Portuaria Arica y siempre que no interfiera en el desarrollo de sus actividades portuarias. Considerando que la mayor parte de la carga que moviliza el puerto de Arica tiene como origen o destino Bolivia, es esperable que el MASP cuente de por sí ya con volúmenes bajos de transferencia de carga.

Adicionalmente, se debe considerar que, si bien desde 1999 a la actualidad el volumen de carga en el puerto de Arica se ha incrementado en más de 200% y que, a pesar de alcanzar picos históricos en transferencia total de carga y movilización de contenedores en los últimos años, el MASP transfiere al Perú menos de la cuarta parte (19.73%) de la carga total transferida a este país desde el puerto de Arica. Ello aun cuando, de acuerdo con el Acta de Ejecución de 1999, dicho malecón de atraque se encuentra facultado para el servicio exclusivo de cargas cuyo origen o destino sea el Perú.

Participación del MASP en transferencia total de carga del puerto de Arica hacia el Perú: 2014 – 2018 (en tm)

Año	Transferencia de carga peruana - TPA (tm)	Transferencia de carga peruana - MASP (tm)	Participación (%)
2014	92 458	9 533	9.35%
2015	80 274	8 779	9.86%
2016	77 407	12 698	14.09%
2017	95 667	23 527	19.74%
2018	119 605	29 394	19.73%

Fuente: Memorias Integradas – Puerto Arica y Memorias Anuales – ENAPU

Elaboración: Propia

2.2.2.2. Servicios a la nave

Además de los servicios a la carga, el MASP percibe también ingresos por servicios de muelle y estadía de naves.

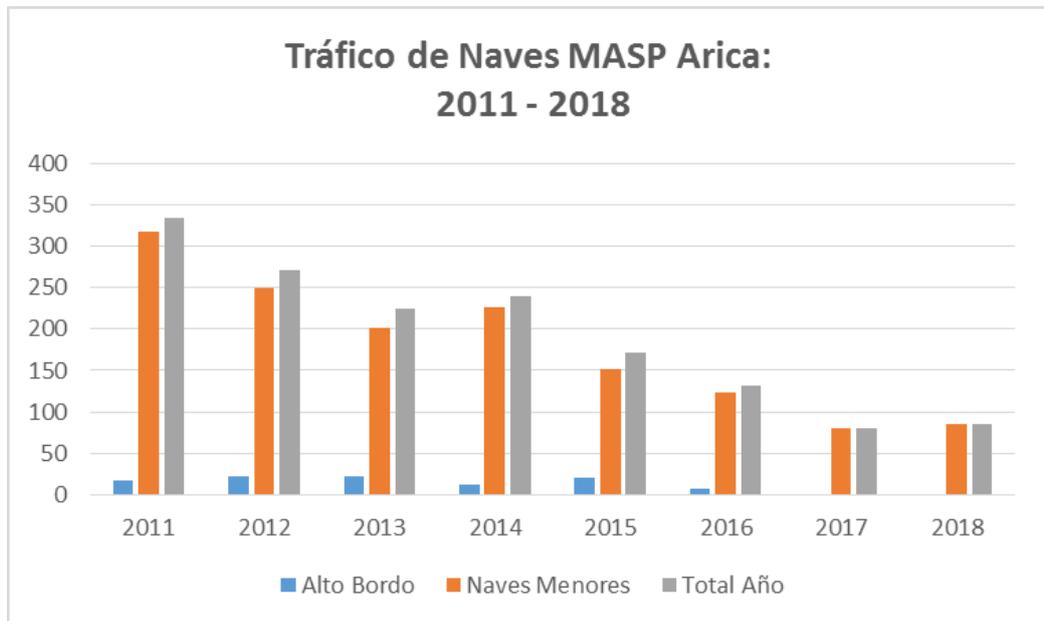
Tráfico de Naves MASP: 2011 – 2018 (unidades)

Año	Alto Bordo	Naves Menores	Total Año
2011	17	317	334
2012	22	249	271
2013	22	202	224
2014	12	227	239
2015	21	151	172
2016	8	124	132
2017	0	81	81
2018	0	85	85

Fuente: Memorias Anuales – ENAPU

Elaboración: Propia

(*): Naves menores: chatas, lanchones



Fuente: Memorias Anuales – ENAPU

Elaboración: Propia

Como se observa, en el año 2018 el MASP brindó servicios a 85 naves menores, mayoritariamente pesqueras, lo que representó un incremento de un 5% respecto a 2017, año en el que se atendieron 81 (ENAPU, 2018).

Sin embargo, cabe notar que el número de naves menores atendidas ha ido disminuyendo a partir de 2015 y que a partir de la entrada en vigor de la ley 30446 en junio de 2016 y hasta la fecha no han atracado en el MASP naves de alto bordo, limitándose únicamente a brindar servicios a naves menores, como chatas y lanchones.

Culminado el estudio de los principales datos estadísticos correspondientes al desempeño operativo del MASP y conociendo el estado de su infraestructura y superestructura, se presenta a continuación un análisis FODA a fin de analizar con mayor

profundidad su situación actual y a modo de ir delineando las propuestas de optimización que serán abordadas en el siguiente capítulo.

2.3. Análisis FODA

El análisis FODA (o DAFO), es una herramienta estratégica que permite conocer la situación real en la que se encuentra una organización, examinando sus principales fortalezas y debilidades, y posibilita la identificación de las principales amenazas y oportunidades que le brinda el mercado (Ministerio de Fomento de España, 2005). Así, sus fortalezas y debilidades se relacionan con sus dimensiones internas y controlables por sí misma, y sus oportunidades y amenazas con los factores del entorno.

2.3.1. Fortalezas

Las principales fortalezas que con las que cuenta el MASP en la actualidad se relacionan con la capacidad de su infraestructura portuaria, con los altos estándares de seguridad alcanzados en sus operaciones y con las ventajas que le genera su cercanía con la ciudad de Tacna y que lo posiciona como el puerto natural de dicha ciudad, otorgándole ventajas sobre los terminales portuarios de Ilo y Matarani, más alejados.

2.3.1.1. Capacidad de la infraestructura portuaria

La capacidad de la infraestructura portuaria del MASP en la actualidad le permite movilizar un total anual de 200 000 tm. de carga (ENAPU, 2019), lo que constituye una primera fortaleza de este muelle.

2.3.1.2. Seguridad en sus operaciones

El MASP, dentro del marco de seguridad en las operaciones, ha logrado refrendar el certificado de cumplimiento en el Código PBIP, lo cual significa que cuenta con altos estándares internacionales de seguridad portuaria que tiene un impacto positivo en el comercio exterior (ENAPU, 2017).

2.3.1.3. Cercanía con la ciudad de Tacna

El puerto de Arica es reconocido como el puerto natural de Tacna, debido a su cercanía física con dicha ciudad (54km) y a la relación histórica y complementariedad entre ambas. Como se mencionó en el marco histórico, uno de los objetivos del Perú durante las negociaciones para la suscripción del Tratado de Lima fue garantizar a la ciudad de Tacna un puerto que contribuya a su comercio, lo cual se hizo realidad con la entrega del MASP en el año 2000.

2.3.2. Oportunidades

Las oportunidades que se le presentan al MASP para optimizar su funcionamiento se basan, principalmente, en su reconocimiento como puerta de ingreso de carga dirigida a ZOFRATACNA, en el incremento de carga movilizada debido a un acuerdo interinstitucional entre TPA y ZOFRATACNA, en el uso e integración del terreno peruano ubicado al sur de la estación de la antigua estación del ferrocarril Tacna – Arica a la actividad portuaria, en el aprovechamiento de una nueva normativa nacional destinada a promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje, en la conectividad física y el alto potencial de carga del hinterland del MASP, y en aprovechar las ocasiones favorables que se le presenten producto de un mayor tráfico de carga del puerto de Ilo.

2.3.2.1. Reconocimiento como puerta de ingreso de carga dirigida a ZOFRATACNA

Una primera oportunidad con la que cuenta el MASP en el desarrollo de sus operaciones la constituye su reconocimiento, mediante la ley 27688 “Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna” (2002) y sus modificatorias, como una puerta de ingreso de bienes susceptibles de ser comercializados en la Zona Comercial de Tacna e internados mediante los depósitos francos de la ZOFRATACNA a dicha zona, con la respectivas exoneraciones del impuesto general a las ventas (IGV),

impuesto de promoción municipal (IPM) e impuesto selectivo al consumo (ISC), además de cualquier otro impuesto ya creado o por crearse y debiendo pagar únicamente un arancel especial.

Tal oportunidad proviene de una disposición gubernamental y le permite al MASP otorgar los servicios de manipulación y almacenamiento de carga dirigida a la ZOFRATACNA tal como lo hace en la actualidad, incluyendo aquella que recibe de los otros muelles del puerto de Arica. Asimismo, ha coadyuvado su consolidación como el hub más importante para la transferencia de carga hacia la ZOFRATACNA, que, por ejemplo, en 2017 recibió el 80% del total de su mercadería de dicho muelle (ZOFRATACNA, 2017).

2.3.2.2. Incremento de carga movilizada por acuerdo entre TPA y ZOFRATACNA

Otro hecho reciente y que ha generado un importante aumento en el volumen de carga movilizada por el MASP en los últimos años ha sido la suscripción de un acuerdo entre ZOFRATACNA y el TPA, en el año 2016, con miras a incentivar la actividad comercial y la promoción de importaciones y exportaciones, reduciendo los costos logísticos para las empresas (Mundo Marítimo, 2017) y los sobrecostos por concepto de cabotaje (Gómez, 2018).

Hay que destacar que el mencionado acuerdo se enmarca en el cambio de la normativa de ZOFRATACNA del mismo año, que autoriza la entrada de mercadería por el TPA bajo la condición

que sea trasladada posteriormente al MASP para su respectivo control aduanero y posterior transporte a la ZOFRATACNA (Ley 30446, 2016).

Así, el acuerdo entre ambas instituciones ha generado que el TPA presente una mayor transferencia de carga peruana, la misma que es enviada al MASP en cumplimiento con la disposición normativa antes mencionada.

Cabe destacar que, si bien de este acuerdo le ha generado al MASP la oportunidad de movilizar y almacenar mayor carga, también le ha significado una importante reducción en la cantidad de naves de alto bordo que atracan en dicho muelle, como será posteriormente analizado.

2.3.2.3. Integración del terreno ubicado al sur de la antigua estación del ferrocarril Tacna – Arica a la actividad portuaria

Una tercera oportunidad que se le presenta al MASP para optimizar sus operaciones es destinar el uso de un terreno, de propiedad peruana y ubicado al sur de la antigua estación del ferrocarril en la ciudad de Arica, para las operaciones de dicho malecón de atraque, integrándolo así a la actividad portuaria. La gama de posibilidades que ofrece su uso resulta bastante amplia e incluso se podrían considerar proyectos que relacionen dicho espacio con ambos MASP y ferrocarril Tacna – Arica.

Cabe señalar que los derechos del Perú sobre tal espacio, de aproximadamente 5200 m², guardan sustento en el Tratado de Lima de 1929 y en documentos anteriores de carácter privado.

2.3.2.4. Expedición de la nueva ley de cabotaje y su reglamento

Otra oportunidad que se le presenta al MASP para optimizar sus operaciones se da a partir de la aprobación de la nueva ley de cabotaje en setiembre de 2018 que tiene como objeto promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje con el objetivo de generar una alternativa competitiva para el transporte de pasajeros y de carga (Decreto Legislativo N° 1413, 2018), así como su reglamento, expedido en agosto de 2019.

Las normativas que rigen el cabotaje marítimo abren las posibilidades de transportar mercadería vía marítima a menores tiempos y fletes menos costosos en comparación con el transporte terrestre (Redacción El Comercio, 2018), y hacen posible la ejecución de nuevos y numerosos proyectos que utilicen dicho marco normativo.

Si bien es cierto que puede utilizarse esta nueva normativa con la intención de captar carga de importación o exportación a través del cabotaje, utilizando naves de travesía Callao – Arica y viceversa, y con la finalidad de buscar una mayor articulación de los puertos del sur, la realidad refleja que esto aún sería viable en un mediano o largo plazo. Se debe considerar que, a fin de realizar cabotaje, los puertos peruanos no solo necesitarían dedicar espacios exclusivos preferentes para naves de cabotaje,

sino que tendrían que pasar por un proceso de adaptación logística y cumplir con una serie de requisitos y plazos, lo cual toma tiempo.

2.3.2.5. Conectividad y alto potencial de carga del hinterland del MASP

El MASP cuenta con una amplia interconexión vial que lo conecta con su hinterland, constituido por regiones de la Macro Región Sur del Perú y por países como Bolivia, Brasil, Chile, Argentina y Paraguay. Algunos ejemplos de estas conexiones son la Carretera Arica – La Paz, la Carretera Binacional, la Carretera Interoceánica y la Carretera Tacna – La Paz, cuya construcción aún no culmina.

Lo mencionado anteriormente, sumado al hecho de que existe un alto potencial de carga en el hinterland del MASP producto de las propias necesidades de exportación e importación de las regiones peruanas y países antes mencionados, constituye una importante oportunidad para el MASP.

2.3.2.6. Mayor tráfico de carga del puerto de Ilo

Los acuerdos alcanzados entre el Perú y Bolivia por los cuales se le otorgan facilidades al país altiplánico para usar el puerto de Ilo para su comercio exterior, mediante la reducción de tarifas portuarias y de almacenamiento, ha producido un gran aumento

en la transferencia de carga de dicho puerto, habiendo duplicado, a junio de 2019, las cifras de 2018 (Reuters, 2019).

Asimismo, la suscripción de un contrato de servicios en marzo de 2018 entre las empresas Anglo American y Engie Energía Perú establece que el cobre extraído del yacimiento minero Quellaveco, en Moquegua, se embarque y se exporte a través del puerto de Ilo (Redacción La República, 2018).

Ante esta realidad, se le presenta la oportunidad al MASP para aprovechar la mayor carga y tráfico de mercancías que tendrá el puerto de Ilo como consecuencia de la mayor transferencia de carga boliviana y el referido proyecto minero a fin de potenciar sus operaciones para asumir las crecientes demandas de las regiones del sur del Perú.

2.3.3. Debilidades

Las principales debilidades del MASP guardan relación con la poca eficiencia de sus operaciones actuales, las tarifas por servicio de uso de muelle, la frecuencia irregular de naves que allí acoderan y los cierres de puerto recurrentes, los problemas que presenta su infraestructura en la actualidad, y con las y con las limitaciones propias del Acta de Ejecución respecto a la capacidad real de su infraestructura, las limitaciones para las mejoras e inversiones en ella y en su superestructura sujetas a autorización de las autoridades chilenas, y los límites que le establece para sus operaciones al establecer que la carga que maneja deba ser de origen o destino peruana.

2.3.3.1. Poca eficiencia en sus operaciones

Una primera debilidad del MASP es la poca eficiencia en sus operaciones en comparación con los muelles administrados por el TPA. Por ejemplo, el Plan Regional Exportador de Tacna (2018), identifica que existen retrasos en la entrega de la mercadería ya que se otorga una mayor prioridad a los servicios de carga de productos provenientes de Chile, lo cual incentiva que los empresarios decidan utilizar los servicios del TPA.

2.3.3.2. Tarifas por servicio de uso de muelle

El Manual de Servicios del TPA (2019) determina en su Título IV que los servicios de uso de muelle, de transferencia de carga, de servicios especiales, entre otros que se realicen en el puerto de Arica se cobrarán de acuerdo a determinadas tarifas.

Por ejemplo, para el caso de los servicios de uso de muelle a la nave, estos se cobrarán de acuerdo con la tarifa TSM-101, la cual establece el cobro de dos dólares por cada metro de eslora total y por cada hora del tiempo de ocupación de las naves que allí acoderen, considerando adicionalmente otros aspectos técnicos que allí se describen (ej. que el buque cuente con más de una amarra, que la embarcación recale y no transfiera carga, etc.) (Terminal Puerto Arica S.A., 2019).

Al respecto, el artículo 6° del Acta de Ejecución (1999) establece:

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. (p.3)

(Subrayado añadido)

Dicho artículo establece que ENAPU tendrá que incurrir en el pago de las respectivas tarifas portuarias como usuario del malecón de atraque.

Adicionalmente, deberán considerarse tales disposiciones a la hora de plantear alternativas que involucren una ampliación del espigón del MASP dado que, como se mencionó anteriormente, la tarifa de los servicios de uso de muelle a la nave se calcula sobre la base de los metros de eslora totales de las embarcaciones que allí acoderen.

2.3.3.3. Frecuencia irregular de naves y cierres de puerto recurrentes

Al ser el MASP un muelle menos moderno y activo que los demás del puerto de Arica, presenta una frecuencia irregular de naves. Ello implica que acoderar buques en dichos espacios genere mayores costos por concepto de fletes navieros y de transporte terrestre, debido a los mayores tiempos de atención

que se tendrían respecto a aquellos presentados en los muelles a cargo del TPA, que operan con mayor frecuencia.

Adicionalmente, se debe considerar que el MASP no opera la mayor parte del tiempo por las propias limitaciones de su infraestructura (ej. limitaciones para la recepción de buques de mayor eslora), y que presenta recurrentes cierres de puerto debido a necesidades de mantenimiento, por ejemplo. Tal realidad lo cual hace aún menos atractivo el atraque de naves en dicho muelle.

2.3.3.4. Situación de la infraestructura portuaria

Otra debilidad que presenta el MASP en la actualidad se relaciona con su infraestructura. Los terremotos en Chile del 2011 y 2014 han generado, como se detalló en la descripción de la situación actual, que el muelle no esté apto para operar en su total capacidad. Por ejemplo, la losa del muelle con ondulaciones, erosiones y agrietamientos y su talud de roca desconformado constituyen dos de sus problemas de mayor envergadura y requieren de una atención prioritaria, dado que aumentan las probabilidades de ocurrencia de siniestros y de daños estructurales al muelle inclusive.

De igual forma, la presencia de sedimentación que reduce la profundidad del muelle, el asentamiento y deformación del relleno de su explanada, los probables daños en las estructuras de las oficinas y los descuadres en la balanza de pesaje reducen la eficiencia en sus operaciones y constituyen aspectos urgentes

a solucionar. Además, considerando la antigüedad de su infraestructura, resulta perentorio optimizar su mantenimiento.

Por otro lado y más allá de los daños actuales, el MASP tampoco cuenta con tecnología adecuada para el embarque y desembarque de contenedores, ya que no dispone de grúas pórtico ni de equipos de manipuleo; y no cuenta con capacidad de expansión de sus zonas de almacenamiento. Tal realidad le presenta grandes limitaciones en su capacidad operativa.

Como último punto, es preciso reparar en que, a diferencia de los muelles chilenos que se sitúan en un puerto natural con rompeolas, el espigón del MASP no dispone de tales características, con lo cual no se cuenta con la garantía de tener aguas tranquilas durante todo el año.

2.3.3.5. Limitaciones para el atraque de buques mayores a 160 metros de eslora

Otra limitante del MASP es que su infraestructura solo le permite recibir buques de reducido calado, lo cual se refleja mediante una disposición de la Capitanía de Puerto de Arica (2015), por la que se autoriza al MASP a recibir buques con una eslora máxima de 160 metros. Considerando que los buques de tal tamaño están deviniendo en obsoletos, esta disposición reduce el universo potencial de naves que podría atender y le dificulta la suscripción de contratos con grandes empresas navieras.

La base legal de ello se encuentra en el artículo 7° del Acta de Ejecución (1999), el cual menciona que los establecimientos y zonas, al formar parte del complejo portuario, están sujetos a la normativa que aplica la Autoridad Marítima y la Empresa Portuaria Arica, cuyas competencias se ejercen en forma no discriminatoria.

En ese sentido, el artículo 17° del Reglamento del Acta de Ejecución (1999) detalla las leyes y reglamentos que conforman la normativa mencionada por el artículo 7° del Acta de Ejecución, entre los que se encuentran la Ley de Navegación, el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves, entre otros.

Dada tal realidad, resultaría conveniente que se lleve a cabo un estudio de maniobrabilidad, cuya aprobación debe estar a cargo de la Autoridad Marítima de Chile, a fin de analizar la posibilidad de permitir el atraque de naves de mayor tamaño. Sin embargo, en definitiva y de acuerdo con el artículo 6° del Acta de Ejecución (1999), en caso se considere necesario realizar mejoras en la infraestructura del muelle que permitan el acoderamiento de buques de mayor eslora, estas deberán ser convenidas entre ambos Gobiernos.

2.3.3.6. Dependencia de la aprobación de Chile para efectuar mejoras en su infraestructura

El Acta de Ejecución (1999) establece en su artículo 6° que las mejoras a la infraestructura deberán ser convenidas entre ambos Gobiernos, y que aquellas mejoras útiles y de recreo y ornato, así como las ampliaciones de la superestructura deben, de igual forma, ser convenidas con el Gobierno chileno. Asimismo, se especifica que estas mejoras no deberán implicar una modificación de destino de las zonas y establecimientos, ni afectar las actividades del puerto de Arica.

Lo anterior presenta una importante limitante para una potencial modernización u optimización de las actividades del MASP, dado que lo hace dependiente de las autorizaciones y plazos de tiempo que las autoridades chilenas establezcan para bien aceptar o no las propuestas de ampliaciones de infraestructura o superestructura, o, más simple aún, de aquellas mejoras útiles o de recreo u ornato que el Perú desee efectuar en dicho muelle.

2.3.3.7. Limitaciones a la captación de carga no peruana

Una debilidad adicional que presenta el MASP es su capacidad limitada de operación al encontrarse impedido de captar cargas de terceros países y competir de forma libre con los otros muelles de Arica y demás puertos chilenos (ENAPU, 2016).

Conforme con lo establecido en el Acta de Ejecución de 1999 y en su Reglamento, el MASP está facultado exclusivamente para recibir y embarcar cargas de origen o con destino al Perú. Ello implica que se encuentra imposibilitado de almacenar carga de otros países (ej. boliviana), debiendo ser retiradas o transferidas a otras zonas del puerto, a costo del usuario.

La excepción de lo anterior se da en caso se cumplan con los requisitos expresados en el artículo 15° del propio Reglamento del Acta de Ejecución (1999), el cual menciona que cuando la nave cuente con algún componente de carga peruana o en caso existan condiciones de congestión portuaria en los demás muelles del puerto (previa solicitud de la EPA a ENAPU y siempre que este lo autorice), el MASP podría almacenar carga de terceros países.

Cabe destacar además que, de acuerdo con el Tratado de 1904 entre Chile y Bolivia, el primero se obliga a otorgar facilidades portuarias y aduaneras al segundo en las zonas bajo su administración en el puerto de Arica. Ello hace aún más difícil que el MASP pueda movilizar carga boliviana con componente peruano, la cual representa la mayor parte de la carga movilizada por el puerto.

2.3.4. Amenazas

Finalmente, se detallan las principales amenazas y problemáticas potenciales que enfrenta el MASP. Entre las mencionadas a continuación se encuentran las consecuencias adversas de la ley

30446 para sus servicios a la nave, la creación de un terminal portuario en Tacna, las actividades de terminales de almacenamiento privados locales, y un posible cambio en la normativa de ZOFRATACNA que resulte negativo para el MASP.

2.3.4.1. Efectos de la ley que establece el marco legal complementario para las zonas especiales de desarrollo, la zona franca y la zona comercial de Tacna (ley 30446)

A pesar que anteriormente se explicaron ciertos efectos positivos que ha tenido su publicación, a partir de la entrada en vigor en mayo de 2016 de la ley 30446: “Ley que establece el marco legal complementario para las zonas especiales de desarrollo, la zona franca y la zona comercial de Tacna”, no han atracado naves de alto bordo en el MASP. Dicha normativa permite el desembarco de mercancías por otros muelles del puerto de Arica distintos al MASP, tal como lo menciona su artículo 18°, literal a): “(...) en el caso de mercancías desembarcadas en otro muelle del puerto de Arica, estas deberán ser trasladadas vía terrestre al muelle peruano en Arica, para su control aduanero y posterior transporte a la ZOFRATACNA” (Ley 30446, 2016, p. 2).

Tal disposición modificó la anterior normativa que establecía que toda mercadería dirigida a la Zona Comercial de Tacna debía necesariamente ser desembarcada en el MASP, minando así sus servicios portuarios a naves de alto bordo y limitando el foco de sus operaciones a la manipulación y almacenamiento de

carga enviada por los otros muelles de Arica, bajo la administración de TPA.

2.3.4.2. Creación de un terminal portuario en Tacna

Otra amenaza para las operaciones del MASP podría constituir la iniciativa del GRT para proceder con la creación de un terminal portuario en dicho departamento. Si bien dicho proyecto se presenta como una alternativa a Ilo para la captación de mayor carga boliviana y que ya se han realizado estudios de preinversión, en la actualidad no se encuentra en el Plan Maestro Portuario Nacional ni se ha ordenado aún la ejecución de la obra.

Más allá de los puntos a favor o en contra que se planteen para su establecimiento, de llevarse a cabo tal proyecto supondría una competencia directa al MASP pudiendo incluso promover cambios de normativa que terminen perjudicándolo en favor del nuevo complejo portuario, como algunas disposiciones referidas a la ZOFRATACNA.

2.3.4.3. Actividades de terminales de almacenamiento privados locales

La presencia de terminales de almacenamiento privados locales que ofrecen servicios integrales y adicionales a los del MASP constituye una competencia directa para las operaciones del

muelle. Incluso, si se considera que en la actualidad los principales servicios ofrecidos por el muelle son los de manejo y almacenamiento de carga, el problema resulta aún mayor.

2.3.4.4. Potencial cambio de normativa de ZOFRATACNA

Si bien no constituye propiamente una amenaza en la actualidad, resulta importante mencionar el potencial problema que hubiese generado la aprobación de la totalidad del Proyecto de ley N°1567/2016-CR para el MASP.

El Proyecto de ley N°1567/2016-CR “Ley que fomenta la diversificación productiva y de los servicios en la zona franca y zona comercial de Tacna (ZOFRATACNA), planteaba la modificación del primer párrafo del literal a) del artículo 18° de la ley 27688 “Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna”, por el cual se incluía al Complejo Fronterizo Santa Rosa como una vía de ingreso adicional a la Zona Comercial de Tacna.

Si bien, finalmente, la ley 30976 “Ley que modifica la Ley 27688, Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna” promulgada en julio de 2019 no modificó el artículo 18 de la ley 27688, quedó reflejada la voluntad de incluir el mencionado complejo fronterizo como vía de ingreso a la Zona Comercial de Tacna, lo cual, en caso se llegue a concretar en el futuro, representaría una amenaza para las operaciones del MASP.

A modo resumen, se presenta en la siguiente tabla el consolidado de las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas descritas:

	Aspectos positivos	Aspectos negativos
Factores Internos	<p style="text-align: center;">Fortalezas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Capacidad de la infraestructura portuaria 2) Seguridad en sus operaciones 3) Cercanía con la ciudad de Tacna 	<p style="text-align: center;">Debilidades</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Poca eficiencia en sus operaciones 2) Tarifas por servicio de uso de muelle 3) Frecuencia irregular de naves y cierres de puerto recurrentes 4) Situación de la infraestructura portuaria 5) Limitaciones para el atraque de buques mayores a 160 metros de eslora 6) Dependencia de la aprobación de Chile para efectuar mejoras en su infraestructura 7) Limitaciones a la captación de carga no peruana
Factores Externos	<p style="text-align: center;">Oportunidades</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Reconocimiento como puerta de ingreso de carga dirigida a ZOFRATACNA 2) Incremento de carga movilizada por acuerdo entre TPA y ZOFRATACNA 3) Integración del terreno ubicado al sur de la antigua estación del ferrocarril Tacna - Arica a la actividad portuaria 4) Expedición de la nueva ley de cabotaje y su reglamento 5) Conectividad y alto potencial de carga del hinterland del MASP 6) Mayor tráfico de carga del puerto de Ilo 	<p style="text-align: center;">Amenazas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Efectos de la ley que establece el marco legal complementario para las zonas especiales de desarrollo, la zona franca y la zona comercial de Tacna (ley 30446) 2) Creación de un terminal portuario en Tacna 3) Actividades de terminales de almacenamiento privados locales 4) Potencial cambio de normativa de ZOFRATACNA

Elaboración: Propia

Culminada la descripción de la situación actual del MASP y habiendo identificado sus principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, corresponde a continuación realizar el análisis propio para el ferrocarril Tacna – Arica, lo que constituye el último punto del presente capítulo.

3. EL FERROCARRIL TACNA – ARICA

El ferrocarril Tacna – Arica constituye una propiedad del Estado peruano cuya administración está a cargo del GRT desde el año 2005. Al igual que con el Malecón de Atraje al Servicio del Perú en Arica, el Acta de Ejecución de 1999 establece sus principios generales de funcionamiento conforme con los fundamentos jurídicos incluidos en el Tratado de Lima de 1929.

Construido en 1851 y nacionalizado en 1955, el histórico ferrocarril reinició operaciones en el 2016 tras su suspensión en 2012. En la actualidad, ofrece únicamente el servicio de transporte de pasajeros entre las ciudades de Tacna y Arica en un viaje aproximado de una hora con quince minutos, estableciendo dos salidas diarias en cada ciudad en un autovagón con capacidad para 48 personas, a un costo de 18 soles o 3800 pesos chilenos.

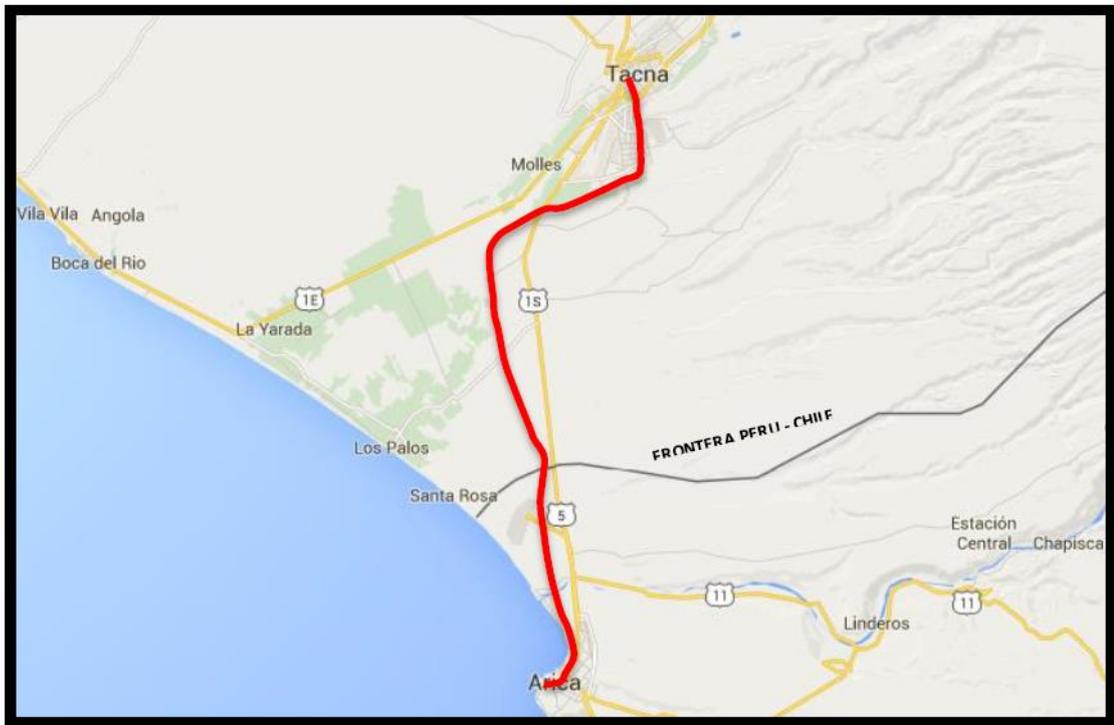
El ferrocarril Tacna – Arica es actualmente el más antiguo del Perú que continúa operando. Asimismo, es, junto con el ferrocarril Huancayo-Huancavelica, una de las dos líneas de la red ferroviaria nacional que no se encuentra concesionada y la única vía ferroviaria internacional del país.

A continuación se detallan algunas de sus principales características y se presenta un mapa referencial de su tramo:

Longitud	60 km
Vías	1
Ancho de vía	1.435 mm
Terminales	2
Estaciones	4
Puentes	5
Administración	Gobierno Regional de Tacna

Fuente: Anuario Estadístico 2017 – MTC

Elaboración: Propia



Fuente: Burgos (2015)

3.1. Situación actual

El presente apartado inicia con un análisis del estado actual de la infraestructura del ferrocarril Tacna – Arica y de algunas de sus estadísticas de operación, al ser dos puntos que guardan relación con los problemas actuales y potenciales que afronta y que serán posteriormente descritos.

3.1.1. Infraestructura y superestructura

La línea férrea del ferrocarril Tacna – Arica tiene una extensión de 60 km, si se considera únicamente la vía férrea principal, y un ancho de vía o ancho estándar de 1.435 mm.

En la actualidad, el ferrocarril Tacna – Arica cuenta con dos terminales en Tacna y Arica y cuatro estaciones (Km 42, Hospicio, Escritos y Chacalluta). Al no encontrarse operativas ninguna de las cuatro, el trayecto se realiza únicamente del terminal Tacna al terminal Arica y viceversa. Cabe destacar, asimismo, que la línea férrea posee una extensión de entrada al MASP (Sitio 7 del puerto de Arica) correspondiente a la agencia aduanera peruana.

El parque ferroviario del ferrocarril Tacna – Arica ha sufrido modificaciones a lo largo de los años. La siguiente tabla presenta dicha evolución en los últimos diez años:

Red Ferroviaria Ferrocarril Tacna – Arica: 2009 – 2018

Año	2009	2010	2011	2012*	2013*	2014*	2015*	2016	2017	2018
Locomotora	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
Autovagón	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
Autocarril	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-
Coche de pasajeros	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-
Vagón de carga	5	5	5	5	5	5	5	-	-	-

Fuente: MTC – Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Elaboración: Propia

* Durante los años 2012, 2013, 2014 y 2015 el Ferrocarril estuvo inoperativo

A partir de su reapertura en el año 2016 una vez concluidos los trabajos de mantenimiento de la vía férrea y la remodelación del autovagón del ferrocarril, el MTC y el GRT establecieron que el ferrocarril Tacna – Arica operaría con un único autovagón con capacidad para 48 personas con el objetivo de brindar un mejor servicio (Redacción El Comercio, 2015). Debe destacarse que el autovagón que opera desde su reapertura es un autovagón modelo 261, que data de 1936.

Adicionalmente, el ferrocarril cuenta con cinco puentes. La tabla a continuación muestra la situación actual de dicha infraestructura:

Nombre	Longitud	Ubicación	Estado
Lagartito	60 metros	Km 23 – Perú	Mal estado: deterioro de los durmientes, pérdida de material cerca de los pilares, robo de accesorios (fijaciones y pernos rieleros), falta de señalización
Hospicio	55 metros	Km 46 – Chile	Mal estado: deterioro de los durmientes, falta de señalización
Gallinazo	70 metros	Km 53 – Chile	Buen estado: falta de señalización
Chacalluta	80 metros	Km 55 – Chile	Buen estado: falta de señalización
San José	40 metros	Km 63 – Chile	Mal estado: deterioro en las vías férreas, acumulación de maleza en los pilares, erosión en los estribos, falta de señalización

Fuente: Burgos (2015)

Elaboración: Propia

Como se observa, tres de los cinco puentes se encuentran en mal estado y en todos ellos se observa falta de una correcta señalización.

Por otra parte, el ferrocarril cuenta con un museo ferroviario, inaugurado en 1978 y localizado en la antigua estación ferroviaria en Tacna, el cual se encuentra desde 2017 en remodelación como parte del Plan COPESCO Nacional, y cuya entidad responsable es el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).

Dicho museo cuenta con un área de máquinas donde se reúnen antiguos artefactos de operación como locomotoras, vagones y autocarriles. Adicionalmente, presenta en sus diferentes salones una vasta colección de documentos y fotografías que ilustran su evolución histórica desde el inicio de su servicio en 1856 hasta la actualidad, así como archivos históricos del departamento de Tacna.

3.1.2. Estadísticas de operación

Los ingresos totales del ferrocarril mostraron un incremento entre el periodo 2005 – 2010, disminuyendo en 2011. A partir del reinicio de operaciones se han alcanzado niveles similares a aquellos registrados diez años atrás.

Ingresos Totales, Ferrocarril Tacna – Arica: 2004 – 2016

Año	Ingresos Totales (en miles de S/)
2004	3
2005	266
2006	308

2007	398
2008	453
2009	363
2010	348
2011	11
2012	0
2013	0
2014	0
2015	0
2016	352

Fuente: MTC – Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Elaboración: Propia

3.1.2.1. Pasajeros

Desde el reinicio de sus operaciones en 2016, el ferrocarril Tacna – Arica se dedica exclusivamente a brindar servicios de transporte de pasajeros de la ciudad de Tacna a la ciudad de Arica y viceversa.

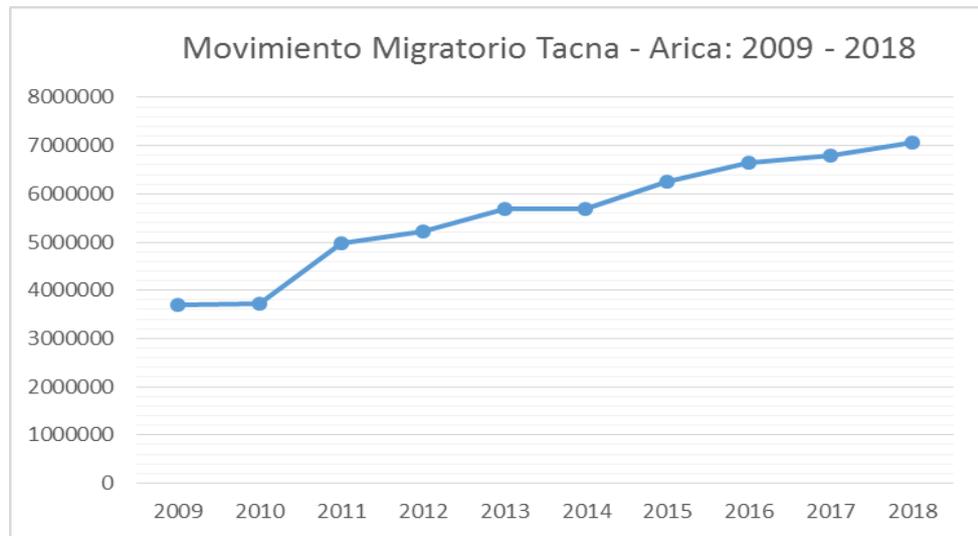
Antes de mostrar la evolución del tráfico de pasajeros vía ferrocarril entre ambas ciudades, es conveniente presentar su movimiento migratorio anual a través de los Puestos de Control Fronterizos de Santa Rosa (Tacna) y Chacalluta (Chile).

Movimiento Migratorio Tacna – Arica: 2009 – 2018

Año	Ingreso	Salida	Total
2009	1 850 959	1 872 532	3 687 437
2010	1 877 959	1 872 532	3 723 491
2011	2 516 666	2 448 577	4 965 243
2012	2 601 188	2 612 475	5 213 663
2013	2 840 401	2 851 427	5 691 828
2014	2 841 727	2 846 080	5 687 807
2015	3 116 191	3 148 289	6 264 480
2016	3 301 683	3 335 691	6 637 374
2017	3 329 399	3 455 193	6 784 592
2018	3 465 905	3 596 855	7 062 760

Fuente: Superintendencia Nacional de Migraciones – Oficina General de Tecnologías de Información, Comunicaciones y Estadística

Elaboración: Propia

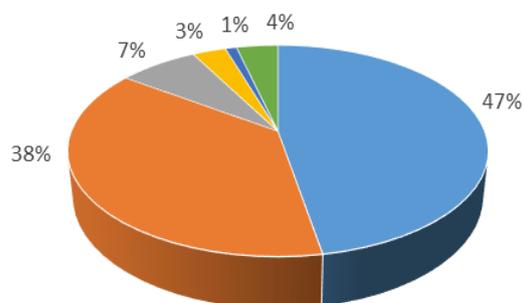


Fuente: Superintendencia Nacional de Migraciones – Oficina General de Tecnologías de Información, Comunicaciones y Estadística

Elaboración: Propia

Como se observa en los gráficos, el movimiento migratorio de los últimos diez años entre ambas ciudades ha ido en aumento, razón por la cual el PCF Santa Rosa se erige como el segundo mayor en movimientos migratorios a nivel nacional, siendo solo superado por el PCM Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima (Superintendencia Nacional de Migraciones, 2018).

Total de Ingresos y Salidas de peruanos y extranjeros a nivel nacional, según Puesto de Control - 2017



■ PCM A.I. Jorge Chavez Lima ■ PCF Santa Rosa Tacna ■ PCF Cebaf Tumbes
■ PCF Desaguadero Puno ■ PCF Kasani Puno ■ Otros

Fuente: Superintendencia Nacional de Migraciones – Oficina General de Tecnologías de Información, Comunicaciones y Estadística

Elaboración: Propia

Según datos de la Superintendencia Nacional de Migraciones (2019), los extranjeros con mayor cantidad de ingresos al Perú en 2018 por la frontera sur fueron ciudadanos chilenos, con 1 657 758 visitas. De igual manera, dentro del grupo de los extranjeros fueron los propios ciudadanos chilenos quienes tuvieron la mayor cantidad de salidas en 2018 con 1 656 312 registros.

La Superintendencia Nacional de Migraciones (2019) sostiene además que una gran cantidad de visitantes chilenos ingresa y sale del país el mismo día con la finalidad de realizar diversas actividades o de recibir algún servicio, por lo que deben ser considerados excursionistas y no turistas, de acuerdo con la definición de la Organización Mundial del Turismo.

Una vez repasado el movimiento migratorio general entre las ciudades de Tacna y Arica, se procede a detallar la evolución del tráfico de pasajeros del Ferrocarril Tacna – Arica, entre los años 2004 y 2018.

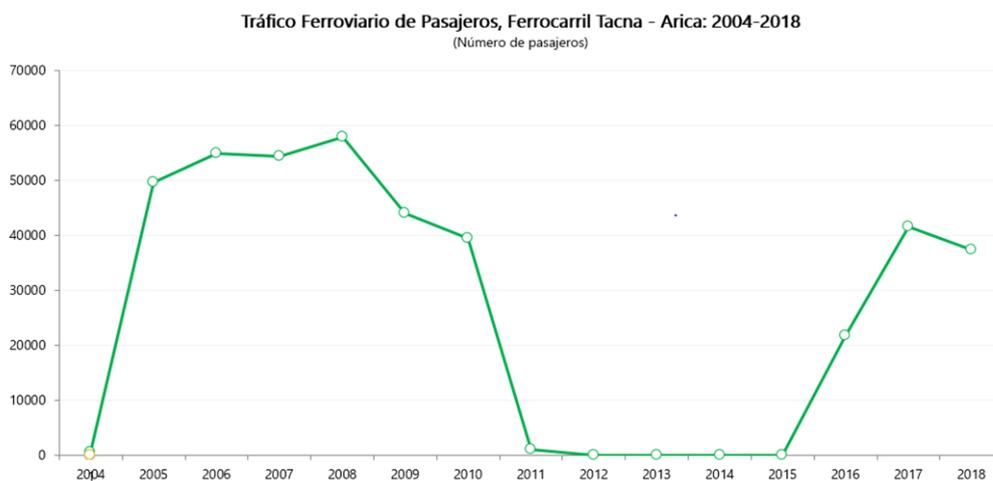
**Tráfico Ferroviario de Pasajeros, Ferrocarril Tacna – Arica:
2004 – 2018**

Año	Número de pasajeros
2004	470
2005	49 630
2006	54 918
2007	54 385
2008	57 899
2009	43 984
2010	39 536
2011	1 032
2012	0
2013	0
2014	0
2015	0

2016	21 714
2017	41 563
2018	37 395

Fuente: MTC – Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Elaboración: Propia



Fuente: Gobierno Regional de Tacna

Elaboración: MTC – OGPP – Oficina de Estadística

En el año 2005 se produjo un incremento considerable en la carga de pasajeros, manteniéndose las cifras en tales niveles hasta el 2010. Tras presentar una caída mayor al 90% en su servicio en 2011, el ferrocarril suspendió sus operaciones al año siguiente, volviendo a operar recién en el 2016.

Sobre las nacionalidades de los usuarios del ferrocarril, autoridades del GRT señalaron en 2017 que son los ciudadanos chilenos quienes más demandan sus servicios, estimando que aproximadamente el 90% de pasajeros que moviliza dicho medio de transporte son de tal nacionalidad (Redacción Web - Diario Sin Fronteras, 2017).

3.1.2.2. Carga

Si bien el ferrocarril Tacna – Arica brindó servicios de transporte de carga en 2006 y 2008 entre ambas ciudades, estos se produjeron únicamente en determinados meses y de forma discontinua, y hoy en día su operación se centra exclusivamente en el transporte de pasajeros.

A pesar de ello, como se señaló en el análisis de las operaciones del MASP, la transferencia de carga de dicho muelle ha incrementado en los últimos años. Asimismo, casi el total de carga que moviliza se destina a la importación, específicamente a la ZOFRATACNA. Así, al no contar con un transporte ferroviario habilitado para el traslado de carga, el Procedimiento General ZOFRATACNA y sus modificatorias (2016) establecen en la actualidad que la ruta de traslado de mercaderías desde el MASP hacia la ZOFRATACNA se efectúe vía Carretera Panamericana Sur.

Habiendo culminado con el repaso de la situación actual de la infraestructura del ferrocarril Tacna – Arica y de sus estadísticas de operación más relevantes, corresponde realizar un análisis de sus fortalezas, oportunidades de mejora y de las problemáticas actuales y potenciales que enfrenta en el desarrollo de sus funciones.

3.2. Análisis FODA

3.2.1. Fortalezas

Las fortalezas que presenta el ferrocarril Tacna – Arica en la actualidad se relacionan, principalmente, con los menores tiempos incurridos en controles migratorios, con sus tarifas competitivas y con el atractivo turístico de dicho medio de transporte frente a otros más convencionales.

3.2.1.1. Menores tiempos en controles migratorios y tarifas competitivas

Como se mencionó anteriormente, en la actualidad alrededor del 90% de los usuarios del ferrocarril son de nacionalidad chilena. Según opiniones de nacionales chilenos que residen en Arica, un aspecto muy valorado del ferrocarril es que les permite agilizar el proceso de cruzar la frontera al realizar el control migratorio directamente en las estaciones de partida (Tacna) y de llegada (Arica), lo que demora aproximadamente treinta

minutos, en lugar de realizarlo en los PCF de Santa Rosa o Chacalluta, que toman más tiempo (Trip Advisor, 2019).

Así, a pesar que el tránsito vía automóvil o bus es menor en distancia (aprox. 45 km vía Panamericana Sur) y permite viajar a una mayor velocidad (aprox. 90km/h frente a 60km/h del ferrocarril), el servicio del ferrocarril Tacna – Arica es preferido por varios usuarios a fin de evitar tiempos de espera mayores en los puestos de control fronterizo, al ser un viaje directo. Ello, sumado al precio económico de sus boletos (18 soles o 3800 pesos chilenos), constituyen ventajas de este servicio sobre otros medios de transporte.

3.2.1.2. Medio de transporte turístico

Una segunda fortaleza del ferrocarril Tacna – Arica la constituye la experiencia de tomar su servicio, al ser un medio de transporte que permite conocer los alrededores de ambas ciudades y que no resulta tan convencional como los automóviles (ej. servicios de taxi o colectivo). Dicha experiencia de viaje también se relaciona con el valor histórico que posee el ferrocarril, el cual lo vuelve un atractivo turístico tanto para extranjeros como nacionales.

Adicionalmente, el museo ferroviario con el que cuenta constituye el complemento ideal al ferrocarril con el objetivo de incentivar su uso turístico y captar un número más amplio de usuarios. Declarado Patrimonio Monumental de la Nación en 1980, dicho museo contiene artículos históricos de la segunda

mitad del s. XIX y repasa la evolución del mismo desde su inauguración en 1856 hasta la actualidad.

3.2.2. Oportunidades

Las oportunidades existentes para repotenciar el servicio del Ferrocarril Tacna – Arica guardan relación con la expedición de la ley que declara de necesidad pública y de interés nacional el mejoramiento del ferrocarril Tacna – Arica (ley 30634), con el aprovechamiento del elevado flujo migratorio actual entre Tacna y Arica, con el mercado potencial existente para el transporte de carga y su vinculación con ZOFRATACNA y el MASP, y con la puesta en valor del Museo Ferroviario Tacna – Arica.

3.2.2.1. Expedición de la ley que declara de necesidad pública y de interés nacional el mejoramiento del ferrocarril Tacna – Arica (ley 30634)

La expedición de la ley 30634, “Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional el mejoramiento del ferrocarril Tacna – Arica” en agosto de 2017, abre un abanico de oportunidades para repotenciar el servicio del ferrocarril e incentivar el comercio entre Tacna y Arica, fijando el marco jurídico y el curso de acción para la ejecución de un proyecto de inversión pública.

La norma establece, entre otras cosas, que la modalidad de ejecución del proyecto destinado a mejorar la infraestructura de dicho servicio de transporte se realice bajo la modalidad de asociaciones público privadas (APP), y designa a PROINVERSIÓN como la entidad competente para realizar el proceso de promoción de la inversión del proyecto (Ley 30634, 2017).

3.2.2.2. Elevado flujo migratorio entre Tacna y Arica

El elevado flujo migratorio entre las ciudades de Tacna y Arica, especialmente del número de ingresantes chilenos al Perú, constituye una oportunidad para desarrollar y optimizar el servicio del ferrocarril Tacna – Arica. En 2018 más de 3.3 millones de visitantes chilenos ingresaron y salieron del Perú por la frontera sur, y ese mismo año solo se contabilizaron 37 395 usuarios del ferrocarril, entre peruanos y chilenos. Asumiendo que el 90% de los pasajeros fueron de nacionalidad chilena (un total de 33 656), se estima que solo el 1% del total de ingresantes o salientes chilenos emplearon este servicio.

Considerando estas cifras, con la modernización de la infraestructura y superestructura del ferrocarril se podría movilizar un número bastante mayor de pasajeros de forma diaria.

3.2.2.3. Mercado potencial existente para el transporte de carga y vinculación con ZOFRATACNA y el MASP

Una tercera oportunidad para optimizar el funcionamiento del ferrocarril Tacna – Arica se basa en aprovechar el mercado potencial existente para el transporte de carga desde el MASP hasta Tacna, la cual se realiza en la actualidad vía terrestre (Panamericana Sur), considerando además que la estación terminal del ferrocarril en Arica se sitúa junto al patio de maniobras del MASP, lo que permitiría movilizar la carga sin incurrir en costos adicionales de transporte.

En este sentido, se podría aprovechar el interés del Directorio de ZOFRATACNA por repotenciar el ferrocarril Tacna – Arica empleándolo como vehículo de transporte de carga que conecte dicha zona con el MASP, como parte de su plan de repotenciación de la ZOFRATACNA al 2022. De esta forma, se reservaría dentro de su recinto un patio de maniobras de carga pesada, a fin que se encuentre conectado con el muelle al servicio del Perú en Arica (Redacción Gestión, 2019).

3.2.2.4. Puesta en valor del Museo Ferroviario Tacna – Arica

En el año 2017 se dio inicio al “Proyecto de Instalación, Mejoramiento y Ampliación de los Servicios Turísticos Públicos de la Estación del Ferrocarril Tacna – Arica en el Sector Museo Ferroviario, Distrito de Tacna – Provincia de Tacna – Tacna”, el cual tiene el objetivo de optimizar los servicios turísticos para los

visitantes del Museo Ferroviario Tacna – Arica (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - Plan COPESCO Nacional, 2017).

Al mejorar las condiciones actuales del museo, dicho proyecto apunta a lograr un aumento en su número de visitantes, lo cual podría también generar un impacto positivo sobre la demanda del servicio de transporte por ferrocarril.

3.2.3. Debilidades

En la actualidad, las principales debilidades que el Ferrocarril Tacna – Arica presenta se relacionan principalmente con el estado actual y la antigüedad de su infraestructura, y con deficiencias en la planificación de sus operaciones, desde los procesos de compra de boletos hasta las decisiones de establecimiento de horarios de operación.

3.2.3.1. Estado actual y antigüedad de la infraestructura del ferrocarril

La infraestructura del ferrocarril Tacna – Arica no solo data de varios años de antigüedad, lo cual limita su capacidad de operación, sino que actualmente solo cuenta con un autovagón con capacidad para 48 personas y que opera únicamente en cuatro turnos por día. Adicionalmente, continúan presentándose recurrentes paralizaciones en su servicio producto de su falta de

mantenimiento, a pesar de su reacondicionamiento y reapertura en 2016 (Radio Uno, 2019).

Por otro lado, las pérdidas de material en la estructura de algunos de sus puentes han afectado su capacidad para soportar cargas de tránsito ferroviarias, y la inoperatividad de sus estaciones intermedias limitan su capacidad de maniobra en la actualidad (Burgos, 2015).

3.2.3.2. Poca capacidad de planificación del servicio

Una segunda debilidad relacionada con el servicio que ofrece el ferrocarril es su poca capacidad de planificación, la cual, por ejemplo, hace necesario que los usuarios adquieran sus boletos hasta con dos días de anticipación.

De igual forma, tampoco existe una adecuada planificación respecto al establecimiento de horarios de salida y llegada. Ello se demuestra, por ejemplo, al ver que el último turno del ferrocarril (turno tarde, ruta Arica – Tacna), viaja prácticamente vacío, lo cual refleja la poca coordinación entre sus políticas de adquisición de infraestructura y una adecuada proyección de demanda de pasajeros.

Estos hechos reflejan la poca planificación del servicio, lo cual, a pesar de su alta demanda, también es percibido por sus clientes, como es posible observar en páginas como Trip Advisor.

3.2.4. Amenazas

Como último punto, se analizan las amenazas y problemas potenciales que afronta el MASP, entre los que se incluyen las limitaciones que la Constitución establece para la inversión extranjera en la zona de frontera y los riesgos de daños a su infraestructura producto de ciertas condiciones climáticas.

3.2.4.1. Limitaciones constitucionales para la inversión extranjera en la zona de frontera

El artículo 71° de la Constitución Política del Perú (1993) establece lo siguiente:

(...) dentro de cincuenta kilómetros de fronteras, los extranjeros no pueden adquirir ni poseer por título alguno, minas, tierras, bosques, aguas, combustibles ni fuentes de energía, directa ni indirectamente, individualmente ni en sociedad, bajo pena de perder, en beneficio del Estado, el derecho así adquirido. Se exceptúa el caso de necesidad pública expresamente declarada por decreto supremo aprobado por el Consejo de Ministros conforme a ley. (p. 16)

De esta manera, cualquier proyecto orientado a repotenciar el ferrocarril Tacna – Arica, como por ejemplo uno que busque su conexión con las operaciones de ZOFRATACNA y el MASP, deberá considerar tal disposición constitucional y las limitaciones que ella le podría representar.

3.2.4.2. Daños a su infraestructura como resultado de condiciones climáticas

Los desbordes del río San José, ubicado en territorio chileno, se producen principalmente en los meses de verano del hemisferio sur (enero, febrero y marzo) debido a que coincide con la temporada de lluvias y la aparición de huaicos. Tales desbordes han generado en múltiples ocasiones la suspensión del servicio ferroviario Tacna – Arica, así como daños al puente ferroviario (Mamani, 2019).

Tal hecho constituye una amenaza al normal funcionamiento del ferrocarril y será necesario tenerlo en cuenta al estudiar los proyectos futuros de modernización del servicio de ferrocarril tomando para ello las precauciones necesarias.

Concluido el análisis, se presenta a continuación una tabla que consolida las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del ferrocarril Tacna – Arica previamente mencionadas:

	Aspectos positivos	Aspectos negativos
Factores Internos	<p style="text-align: center;">Fortalezas</p> <p>1) Menores tiempos incurridos en controles migratorios y tarifas competitivas 2) Atractivo turístico</p>	<p style="text-align: center;">Debilidades</p> <p>1) Estado actual y antigüedad de la infraestructura del ferrocarril 2) Poca capacidad de planificación del servicio</p>
Factores Externos	<p style="text-align: center;">Oportunidades</p> <p>1) Expedición de la ley que declara de necesidad pública y de interés nacional el mejoramiento del ferrocarril Tacna - Arica (ley 30634) 2) Aprovechamiento del elevado flujo migratorio actual entre Tacna y Arica 3) Mercado potencial existente para el transporte de carga y su vinculación con ZOFRATACNA y el MASP 4) Puesta en valor del Museo Ferroviario Tacna - Arica</p>	<p style="text-align: center;">Amenazas</p> <p>1) Limitaciones constitucionales para la inversión extranjera en la zona de frontera 2) Daños a su infraestructura como resultado de condiciones climáticas</p>

Elaboración: Propia

CAPÍTULO III: ALTERNATIVAS PARA EL DESARROLLO DEL MALECÓN DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA (MASP) Y DEL FERROCARRIL TACNA – ARICA

Luego de haber analizado la situación actual tanto del MASP como del ferrocarril Tacna – Arica y habiendo identificado sus principales fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, el presente capítulo pretende abordar las modalidades y estrategias que se deberán seguir para la optimización de las operaciones de ambos. De esta forma, se esbozan algunos cursos de acción, considerando los desafíos existentes y el marco jurídico establecido.

1. RELEVANCIA DE LA OPTIMIZACIÓN DEL MASP Y DEL FERROCARRIL TACNA – ARICA PARA LA POLÍTICA EXTERIOR PERUANA

En los capítulos anteriores se incluyeron los marcos generales (conceptual, histórico y jurídico) que constituyen los puntos de referencia más importantes y sobre los que deben basarse cada una de las iniciativas futuras con miras a optimizar el MASP y el ferrocarril Tacna – Arica. Asimismo, se nombraron distintas entidades peruanas y chilenas que se relacionan con ambos, pudiendo estar involucradas con su administración (ENAPU, GRT), con sus operaciones (ZOFRATACNA, TPA, EPA), o con la provisión de autorizaciones (Capitanía de Puerto de Arica).

Dicho ello, cabe determinar cuál es el papel que le corresponde seguir al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, principal artífice y responsable

de las negociaciones con Chile por las que el Perú obtuvo un muelle a su servicio en Arica y derechos de servidumbre a su favor en la parte de la línea del ferrocarril Tacna – Arica que cruza por suelo chileno, en la gestión del MASP y del ferrocarril y en los proyectos de optimización que se presenten para ambos.

El MRE cuenta con la responsabilidad de incrementar y fortalecer la presencia peruana en una ciudad con fuertes vínculos históricos con el país como Arica, lo cual se refleja con la presencia del Chinchorro, la Casa Yanulaque y la Casa Bolognesi y a través de las operaciones del ferrocarril Tacna – Arica y del MASP. Asimismo, se debe considerar que, más allá de lo simbólico, se trata de una sociedad que se identifica con el Perú, estando cerca y viviendo entrelazada con Tacna, como lo demuestra el gran número de viajes diarios de ciudadanos chilenos a esta ciudad.

Así, un mayor posicionamiento del Perú en Arica podrá permitir, por ejemplo, el desarrollo de lazos comerciales, turísticos y culturales más profundos, en beneficio del país. De igual forma, lograr un mejor posicionamiento mediante una imagen y presencia peruanas más fuertes permitirá que, de cara al futuro, se pueda tener una mejor posición negociadora para asuntos concernientes, por ejemplo, a temas de integración y desarrollo fronterizo, entre otros.

Para lograr este posicionamiento, el MRE sugiere iniciativas dirigidas a mejorar las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica, en coordinación con actores nacionales involucrados (ENAPU, GRT, MINCETUR, etc.), y supervisa que tales cumplan con las pautas y condiciones establecidas en los documentos suscritos entre el Perú y Chile que rigen sus operaciones (Tratado de Lima de 1929 y Acta de Ejecución de 1999). Tal como lo establecen dichos documentos, por ejemplo, es el MRE, en representación del Estado peruano, la institución responsable de convenir con el Gobierno chileno lo relativo a mejoras en la infraestructura de los

establecimientos y zonas a los que hace referencia el Tratado de Lima de 1929, así como a las mejoras útiles y de recreo u ornato y las ampliaciones de su superestructura que deseen realizarse.

De forma muy sucinta, se procede a realizar un repaso del Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) de Relaciones Exteriores para el periodo 2015-2021, así como de los documentos de gestión institucional del Ministerio de Relaciones Exteriores: el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2022 y el Plan Operativo Institucional (POI) 2019, a fin de evidenciar con mayor precisión la importancia y trascendencia que la optimización de las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica presentan para la política exterior peruana.

1.1. El Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2015-2021 Relaciones Exteriores

El Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2015-2021 del sector Relaciones Exteriores representa un instrumento de planeamiento de mediano plazo, que incluye un marco estratégico sectorial, variables y objetivos estratégicos y acciones estratégicas prioritarias con sus correspondientes metas e indicadores (CEPLAN, 2014).

La optimización de las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica se enmarca dentro de las variables estratégicas del sector RR.EE. N°5 y N°6: relacionamiento bilateral político diplomático y las negociaciones multilaterales y bilaterales, respectivamente, las cuales a su vez se agrupan dentro del ámbito bilateral de acciones estratégicas de dicho sector.

Variable Estratégica	Definición
V5: Relacionamiento bilateral político diplomático	Gestión y acciones que realiza el Estado peruano con otros Estados, a través del establecimiento de relaciones diplomáticas y de la profundización de los vínculos ya existentes, con miras a fortalecer los mecanismos de la relación e implementar los compromisos establecidos por medio de los distintos instrumentos bilaterales suscritos por el Perú.
V6: Negociaciones multilaterales y bilaterales	Se entiende por negociaciones multilaterales y bilaterales a aquellas en las que el Perú participa con el objeto de suscribir acuerdos estratégicos, en base a los principales temas de la política exterior, que se consideren deben ser parte de los objetivos estratégicos del sector.

Fuente: PESEM RR.EE 2015-2021

Elaboración: Propia

Considerando las variables estratégicas antes mencionadas, se presentan los objetivos estratégicos vinculados a la optimización del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica, con sus indicadores pertinentes:

Objetivos Estratégicos	Indicador
1. Posicionar al Perú a nivel regional y global, como potencia regional emergente en los ámbitos bilateral y multilateral.	Intensidad de la relación bilateral político – diplomática

<p>2. Contribuir al fortalecimiento de la competitividad e imagen del país en el exterior a través de la promoción económica y cultural, y de la protección del patrimonio cultural.</p>	<p>Acciones de promoción económica por órgano de servicio exterior</p>
--	--

Fuente: PESEM RR.EE 2015-2021

Elaboración: Propia

El PESEM incluye además, como parte de un análisis prospectivo del proceso de planeamiento estratégico del sector, una evaluación de sus principales riesgos y oportunidades, realizado sobre la base de un análisis de escenarios. A continuación se muestran aquellos que se relacionan con las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica:



Fuente: PESEM RR.EE 2015-2021

Elaboración: Propia

1.2. El Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2022 Ministerio de Relaciones Exteriores

Para efectos del presente trabajo, se ha estimado conveniente considerar el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2022, considerando su pronta entrada en vigencia, en lugar de aquel de 2017-2019. Este documento constituye el instrumento de gestión institucional que define las orientaciones y perspectivas de mediano plazo del Ministerio de Relaciones Exteriores, y que a su vez dirige a los órganos y dependencias de esta entidad en el Perú y en el exterior tanto para el logro de los objetivos de política exterior como para la implementación de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019).

En primer lugar, observemos los objetivos estratégicos institucionales de la Cancillería que se conectan con el mejor aprovechamiento y optimización de las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica:

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	
Código	Descripción
OEI.01	Fortalecer y ampliar las relaciones bilaterales y multilaterales en regiones estratégicas
OEI.02	Promover oportunidades de comercio, inversión y turismo para el Perú en el ámbito internacional

Fuente: PEI RR.EE 2020-2022

Elaboración: Ministerio de RR.EE.

Sin duda, el fortalecimiento continuo de las relaciones bilaterales con Chile resulta indispensable para asegurar la actuación tanto del MASP como del ferrocarril Tacna – Arica, considerando que ambos se encuentran en parte o totalidad bajo soberanía chilena. Por ejemplo, de acuerdo con lo establecido en los documentos suscritos entre las partes, el Perú, mediante la Cancillería, debe acordar con el Gobierno chileno aspectos relativos a mejoras en la infraestructura y superestructura de los establecimientos y zonas definidos en el Tratado de Lima de 1929 y mencionados en el Acta de Ejecución de 1999 que considere necesarias para mejorar la eficiencia de sus operaciones e incrementar su competitividad.

A su vez, la promoción de oportunidades de comercio, inversión y turismo se enlaza con la coordinación de esfuerzos desde la Cancillería con otras entidades nacionales (por ejemplo, el MINCETUR, ENAPU, ZOFRATACNA, entre otros) con la finalidad de lograr que el MASP tenga una mayor actividad comercial, aprovechando las oportunidades propias del entorno y del mercado para el almacenamiento de carga y optimizando los tiempos de atención a los buques.

Asimismo, coadyuvar esfuerzos para asignarle un mayor uso al Ferrocarril Tacna – Arica, de modo que se lo habilite para el transporte de carga y se lo adecúe para recibir un número mayor de pasajeros conforme a la demanda presentada, fomentando el turismo hacia Tacna.

El PEI consolida, además, una serie de acciones estratégicas por cada uno de los objetivos institucionales que presenta, con sus respectivos indicadores. A continuación, se plantean aquellas que

mejor responden a los objetivos estratégicos N°1 y N°2 anteriormente mencionados, junto con las unidades operativas del MRE responsables de su ejecución:

Objetivo estratégico N°1		Nombre del Indicador	UO Responsable
Código	Descripción		
OEI.01	Fortalecer y ampliar las relaciones bilaterales y multilaterales en regiones estratégicas	Número de visitas y encuentros de jefes de Estado y/o Gobierno, altas autoridades y actores internacionales	
Acciones estratégicas del OEI.01			
AEI.01.02	Promover el desarrollo humano de la población fronteriza y la integración competitiva con los países limítrofes, a través de la articulación multisectorial e intergubernamental en el marco de la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas	Porcentaje de mecanismos de integración fronteriza activos en el período de reporte	-Dirección General de América -Órganos del Servicio Exterior -Oficinas desconcentradas
AEI.01.03	Fortalecer las relaciones para la integración y la cooperación con los países del hemisferio, en particular con los países limítrofes y con los Estados Unidos de América	Número de reuniones bilaterales y multilaterales con el hemisferio	-Dirección General de América -Órganos del Servicio Exterior -Oficinas desconcentradas

Fuente: PEI RR.EE 2020-2022

Elaboración: Propia

Objetivo estratégico N° 2		Nombre del Indicador	UO Responsable
Código	Descripción		
OEI.02	Promover oportunidades de comercio, inversión y turismo para el Perú en el ámbito internacional	Número de actividades de promoción económica	
Acciones estratégicas del OEI.02			
AEI.02.01	Promover las exportaciones de bienes y servicios peruanos mediante los órganos del servicio exterior	Número de actividades de promoción de la oferta exportable peruana	-Dirección General de Promoción Económica -Órganos del Servicio Exterior -Oficinas desconcentradas
AEI.02.02	Promover la identificación de fuentes de inversión productiva que contribuyan al desarrollo nacional	Número de actividades de promoción de inversiones	-Dirección General de Promoción Económica -Órganos del Servicio Exterior -Oficinas desconcentradas
AEI.02.03	Ampliar la promoción del turismo receptivo y la gastronomía peruana	Número de actividades de apoyo a la promoción del turismo y la gastronomía peruana	-Dirección General de Promoción Económica -Órganos del Servicio Exterior -Oficinas desconcentradas

Fuente: PEI RR.EE 2020-2022

Elaboración: Propia

La relación existente entre las actividades aquí descritas y la optimización de las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica será vista con mayor profundidad durante el desarrollo de las propuestas.

1.3. El Plan Operativo Institucional (POI) 2019 Ministerio de Relaciones Exteriores

El Plan Operativo Institucional (POI) del Ministerio de Relaciones Exteriores es un instrumento de gestión institucional que muestra la programación anual de las actividades propuestas por los órganos que lo componen, en lineamiento con los objetivos estratégicos institucionales (OEI) y las acciones estratégicas institucionales (AEI) contemplados en el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2022 de este Ministerio (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018).

Si bien en el POI 2019 no se indica directamente alguna actividad operativa destinada a trabajos de optimización, reparación o mantenimiento del MASP o del ferrocarril Tacna – Arica al no encontrarse dentro de su propia administración, sí se incluyen acciones orientadas al cumplimiento de los objetivos estratégicos N°1 y N°2, que, como se señaló con anterioridad, guardan relación con los derechos otorgados al Perú mediante el Tratado de Lima de 1929.

Centro de Costo: 02.04 - DIRECCION GENERAL DE AMERICA																		
OEI.01 FORTALECER Y AMPLIAR LAS RELACIONES BILATERALES Y MULTILATERALES EN REGIONES ESTRATEGICAS																		
AEI.01.02 PROMOVER EL DESARROLLO Y LA PROSPERIDAD DE LAS POBLACIONES DE LA FRONTERA E IMPULSAR SU INTEGRACION, CON BENEFICIOS MUTUOS, CON LAS POBLACIONES FRONTERIZAS DE LOS PAISES VECINOS, A TRAVES DE LA PRIORIZACION Y ARTICULACION DE ACCIONES DE LOS SECTORES Y GOBIERNOS SUBNACIONALES CORRESPONDIENTES.																		
COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000328347	GARANTIZAR PERMANENTEMENTE LA IMPLEMENTACION DE PLANES DE DESARROLLO DE FRONTERA	150101 : LIMA	12,519,968.00	001 : ACCION	0	2	6	5	2	11	6	6	9	4	4	12	67	1 : Muy Alta
OEI.01 FORTALECER Y AMPLIAR LAS RELACIONES BILATERALES Y MULTILATERALES EN REGIONES ESTRATEGICAS																		
AEI.01.03 FORTALECER LAS RELACIONES PARA LA INTEGRACION Y LA COOPERACION CON LOS PAISES DEL HEMISFERIO, EN PARTICULAR CON LOS PAISES LIMITROFES Y CON LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.																		
COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000339787	GARANTIZAR PERMANENTEMENTE LA ACCION DE FORTALECIMIENTO DE LAS RELACIONES CON LOS PAISES DEL HEMISFERIO	150101 : LIMA	4,631,002.98	001 : ACCION	1	4	1	5	0	2	3	8	2	5	0	8	39	1 : Muy Alta
19A0000372904	ACCIONES PARA LA PARTICIPACION DEL ESTADO PERUANO EN EVENTOS INTERNACIONALES (ORGANIZACION DE ENCUENTROS PRESIDENCIALES Y GABINETES BINACIONALES CON COLOMBIA, CHILE, BOLIVIA Y ECUADOR).	150101 : LIMA	3,401,680.00	117 : EVENTOS	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	4	1 : Muy Alta

Fuente: POI RR.EE 2019

Elaboración: Ministerio de RR.EE.

Centro de Costo: 02.11 - DIRECCION GENERAL DE PROMOCION ECONOMICA																		
OEI.02 PROMOVER OPORTUNIDADES DE COMERCIO, INVERSION Y TURISMO PARA EL PERU EN EL AMBITO INTERNACIONAL																		
AEI.02.01 PROMOVER LAS EXPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS PERUANOS MEDIANTE LOS ORGANOS DEL SERVICIO EXTERIOR.																		
COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000353547	GARANTIZAR PERMANENTEMENTE LA ACCION DE PROMOVER OPORTUNIDADES DE COMERCIO, INVERSION Y TURISMO DEL PERU EN EL AMBITO INTERNACIONAL.	150101 : LIMA	3,330,662.28	001 : ACCION	6	6	6	8	6	6	6	6	7	6	6	6	75	1 : Muy Alta
OEI.02 PROMOVER OPORTUNIDADES DE COMERCIO, INVERSION Y TURISMO PARA EL PERU EN EL AMBITO INTERNACIONAL																		
AEI.02.02 PROMOVER LA IDENTIFICACION DE FUENTES DE INVERSION PRODUCTIVA QUE CONTRIBUYAN AL DESARROLLO NACIONAL.																		
COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000353609	GARANTIZAR PERMANENTEMENTE LA ACCION DE IDENTIFICACION DE FUENTES DE INVERSION PRODUCTIVA	150101 : LIMA	460,660.00	001 : ACCION	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	72	1 : Muy Alta
OEI.02 PROMOVER OPORTUNIDADES DE COMERCIO, INVERSION Y TURISMO PARA EL PERU EN EL AMBITO INTERNACIONAL																		
AEI.02.03 AMPLIAR LA PROMOCION DEL TURISMO RECEPTIVO Y LA GASTRONOMIA PERUANA.																		
COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000353641	GARANTIZAR PERMANENTEMENTE LA ACCION DE AMPLIAR LA PROMOCION DEL TURISMO Y GASTRONOMIA DEL PERU	150101 : LIMA	657,181.72	001 : ACCION	7	6	7	6	7	6	7	6	7	6	6	7	78	1 : Muy Alta

Fuente: POI RR.EE 2019

Elaboración: Ministerio de RR.EE.

Por otro lado, el POI incorpora partidas destinadas a restaurar y poner en valor la Casa Yanulaque y a ampliar y mejorar la infraestructura del Complejo Chinchorro, dos de las propiedades peruanas en Arica, con la finalidad de emplearlas como sede del

consulado general y como soporte a los servicios consulares en dicha ciudad, respectivamente.

Centro de Costo: 02.12 - DIRECCION GENERAL DE COMUNIDADES PERUANAS EN EL EXTERIOR Y ASUNTOS CONSULARES

OEI.04 FORTALECER LA ATENCIÓN A LOS NACIONALES EN EL EXTERIOR, A FIN DE PROMOVER SU INSERCIÓN EN LOS PAÍSES DE DESTINO

AEI.04.01 MEJORAR LA ATENCIÓN EFICIENTE Y OPORTUNA DE LOS TRÁMITES CONSULARES EN EL EXTERIOR Y EN EL TERRITORIO NACIONAL.

COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000363879	GARANTIZAR PERMANENTEMENTE EL OTORGAMIENTO DE SERVICIOS CONSULARES	150101 : LIMA	123,590,264.01	001 : ACCION	34,457	34,457	34,463	34,467	34,464	34,467	34,464	34,458	34,460	34,463	34,458	34,453	413,521	1 : Muy Alta

OEI.04 FORTALECER LA ATENCIÓN A LOS NACIONALES EN EL EXTERIOR, A FIN DE PROMOVER SU INSERCIÓN EN LOS PAÍSES DE DESTINO

AEI.04.02 MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO DE LAS OFICINAS CONSULARES PARA LA ENTREGA DE SERVICIOS DE CALIDAD.

COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000363903	PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DE OFICINAS CONSULARES EN CONDICIONES ADECUADAS PARA OPTIMIZAR LA ATENCIÓN DE LOS CONNACIONALES	150101 : LIMA	643,227.00	230 : OFICINA	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	5	1 : Muy Alta
19A0000417940	INSTALACION DE INFRAESTRUCTURA ADMINISTRATIVA - RESTAURACION Y PUESTA EN VALOR DE LA CASA YANULACQUE COMO SEDE DEL CONSULADO GENERAL DEL PERU EN ARICA	150101 : LIMA	0.00	081 : OBRA	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1 : Muy Alta

Fuente: POI RR.EE 2019

Elaboración: Ministerio de RR.EE.

Centro de Costo: 03.04 - OF. GENERAL DE ADMINISTRACION

OEI.01 FORTALECER Y AMPLIAR LAS RELACIONES BILATERALES Y MULTILATERALES EN REGIONES ESTRATEGICAS

AEI.01.11 FORTALECER LA PRESENCIA DEL PERU EN EL SISTEMA DEL TRATADO ANTARTICO, PROMOVIEDO LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y LA GESTIÓN AMBIENTAL.

COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000602793	CREACIÓN DE NUEVA ESTACIÓN CIENTÍFICA ANTÁRTIDA MACHU PICHU DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES LIMA - DISTRITO DE LIMA - LIMA - LIMA)	150101 : LIMA	800,000.00	213 : ESTUDIO DE PREINVERSION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1 : Muy alta

OEI.04 FORTALECER LA ATENCIÓN A LOS NACIONALES EN EL EXTERIOR, A FIN DE PROMOVER SU INSERCIÓN EN LOS PAÍSES DE DESTINO

AEI.04.02 MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO DE LAS OFICINAS CONSULARES PARA LA ENTREGA DE SERVICIOS DE CALIDAD.

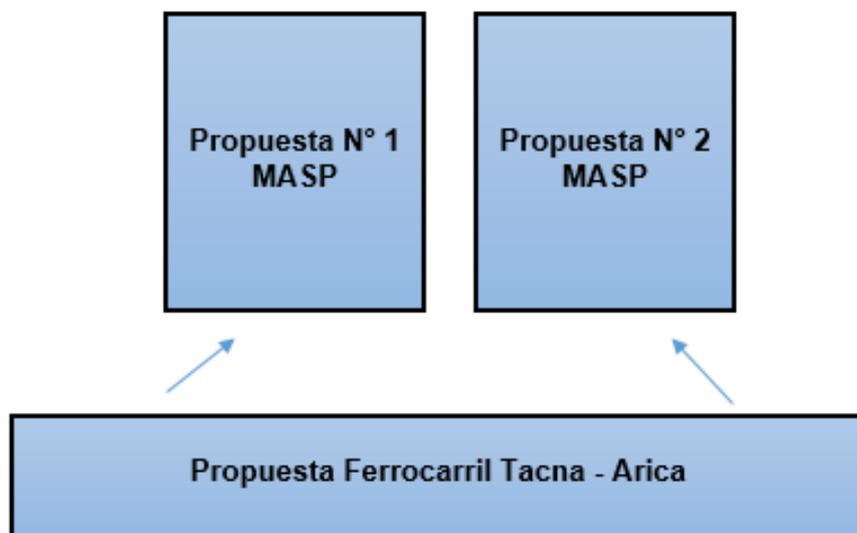
COD.	Actividad Operativa	Ubigeo	Meta Anual S/.	U.M.	PROGRAMACION												Meta Fisica Anual	Prioridad
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
19A0000602791	ESTUDIOS DE PRE-INVERSIÓN: AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE SOPORTE A LOS SERVICIOS CONSULARES EN CHILE - COMPLEJO CONSULAR CHINCHORRO C-ARICA	150101 : LIMA	2,310,000.00	213 : ESTUDIO DE PREINVERSION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1 : Muy alta

Fuente: POI RR.EE 2019

Elaboración: Ministerio de RR.EE.

2. MECANISMOS Y ESTRATEGIAS DE OPTIMIZACIÓN

Luego de exponer las implicancias que las operaciones del MASP y el ferrocarril tienen para el MRE y para la política exterior peruana, cabe entrar de lleno a la presentación y al análisis de las modalidades y estrategias, a seguir por la Cancillería, destinadas a optimizar sus operaciones. El siguiente esquema presenta gráficamente la estructura del planteamiento a realizar:



La estrategia planteada se divide en dos secciones: una primera en donde se especifican dos propuestas para, desde el rol del MRE, potenciar el uso del MASP; y una segunda referida a la mejora del servicio del ferrocarril Tacna – Arica que resulta transversal a las dos propuestas anteriores.

2.1. Propuesta N° 1 – MASP

La primera propuesta plantea que ENAPU alcance un acuerdo comercial con el TPA a fin de asumir aquellas cargas que, por estrategia comercial o capacidad operativa, el terminal chileno opte por dejar de recibir. Para ello se propone que se utilicen los espacios de almacenamiento disponibles con los que cuenta el Perú en Arica, como el terreno ubicado al sur de la antigua estación del ferrocarril y estudiar la posibilidad de habilitar una sección del complejo El Chinchorro para tales fines.

2.1.1. Descripción

La propuesta enunciada propone el desarrollo de una negociación entre ENAPU y la EPA con el objetivo de que el MASP asuma parte de la carga del terminal chileno, integrándose así a las operaciones del puerto y beneficiándose de sus movimientos de carga.

A modo de lograr ello, el MASP podría utilizar los almacenes con los que cuenta en la actualidad, los mismos que se encuentran habilitados para el almacenamiento de carga contenedorizada y a granel.

Asimismo, considerando los aumentos de carga movilizada por el MASP y TPA en los últimos años y conociendo las necesidades del puerto de Arica por contar con mayores espacios de almacenamiento, resultaría conveniente emplear el terreno de propiedad peruana (de 5200 m²), actualmente sin utilizar, ubicado al sur de la antigua estación del ferrocarril Tacna – Arica a fin de emplearlo como espacio de almacenamiento y donde se ofrezcan

servicios como consolidación y desconsolidación de contenedores, integrándolo así a la actividad portuaria.

Adicionalmente y por las mismas razones antes mencionadas, resultaría propicio evaluar la posibilidad de utilizar parte del terreno del complejo El Chinchorro, de 158,000 m² y también de propiedad peruana, como zona de extensión portuaria donde se brinden los servicios de depósito de contenedores, cochera de camiones con carga y como zona de abastecimiento de combustible.

Se debe tener en consideración que las tasas y plazos de operación así como las cantidades de carga que el MASP asumiría deberán ser definidos entre las partes, considerando factores como tiempos de operación y de transporte, flujos de llegada, entre otros.

De igual forma, cabe señalar que la suscripción de un acuerdo comercial entre ENAPU y EPA a fin de que el MASP almacene parte de la carga proveniente del terminal chileno será, en última instancia, decisión del propio ENAPU como empresa operadora del puerto.

2.1.2. Justificación

- a) Necesidad del TPA de optimizar y ampliar sus espacios de almacenamiento

En el capítulo anterior se evidenció el considerable incremento del total de carga movilizada por el TPA en la última década, así como sus perspectivas de crecimiento futuro.

Sin embargo, más allá de las ganancias comerciales que ello le trae al puerto, también podría generarle la necesidad de optimizar la carga que recibe y necesitar de mayores espacios de almacenamiento.

Así, por ejemplo, en abril de 2016 la Empresa Portuaria Arica inauguró una Zona de Respaldo ubicada a 1.5km. del Valle de Lluta, colindante al Antepuerto, a fin de incrementar su capacidad y que sirva como contingencia en caso el puerto colapse su capacidad como resultado de la gran necesidad y aumento de carga existente, tanto de llegada como de salida (Empresa Portuaria Arica, 2016). Tal decisión refleja el interés de la EPA por buscar nuevos espacios para el almacenamiento de carga.

Asimismo, resulta posible proyectar sobre la base de lo anterior que, con miras a optimizar la carga recibida, el TPA opte por prescindir de recibir buques de determinadas características o asumir ciertos tipos de carga que no les resulten tan rentables en términos monetarios o de almacenamiento o simplemente no tengan la capacidad de almacenar

De esta manera, se abre la posibilidad para que ENAPU pueda suscribir un acuerdo comercial con la EPA, a fin de que el MASP asuma el almacenamiento de carga dejada por el terminal chileno y que genere así un mayor movimiento comercial. Para ello, resultaría importante estimar la cantidad de carga que sería atendida por dicho muelle a fin de considerar destinar el terreno al sur de la antigua estación del ferrocarril o parte del complejo El Chinchorro para tales fines.

- b) Uso poco eficiente de espacios destinados al almacenamiento de carga a granel

Considerando el tamaño del puerto y las necesidades por optimizar sus espacios de almacenamiento, es posible que el TPA opte por manipular carga contenedorizada frente a carga a granel, dado que aprovecharía de manera más eficiente los espacios mediante una colocación más ordenada de carga.

Por ejemplo, para el caso de carga contenedorizada, es posible almacenarla una encima de otra de forma simple y segura, optimizando espacios, lo cual resulta más difícil de hacer con la carga a granel.

Adicionalmente, cabe observar que en el capítulo 2 se presentó un gráfico referido a la participación de cada tipo de carga sobre el total transferido por el TPA en los últimos cinco años (2014-2018), el cual mostró una ligera disminución de la participación de carga a granel en el 2018.

Considerando los argumentos expuestos, sería probable que dicha reducción se deba a una decisión del propio TPA de minorar paulatinamente la recepción de este tipo de carga, lo cual podría representar una oportunidad para que el MASP pueda asumirla.

2.1.3. Implicancias económicas

Antes de analizar las principales implicancias económicas de la propuesta presentada, es necesario destacar que la evaluación de su viabilidad económica debe depender de un análisis económico más exhaustivo que considere variables financieras, macroeconómicas, logísticas, entre otras.

Para abordar el asunto económico, se debe señalar que, en la actualidad, el principal negocio del MASP consiste en brindar servicios a la carga, es decir, aquellos referidos a la movilización y almacenamiento de carga, ya sea a granel o por contenedores. Así, a pesar del aumento de carga percibido en los últimos años, el MASP aún se encuentra operando por debajo de su capacidad, debido también a que desde mediados de 2016 no recibe buques de gran eslora.

Asimismo, según el Portal Web de ENAPU (2019), el MASP cuenta con un almacén de 2,077m² diseñado especialmente para el almacenamiento de carga general en sacos, mineral y trigo a granel, así como otras zonas de almacenamiento más amplias y un terreno al sur de la antigua estación del ferrocarril en Arica de 5200 m², donde podrían también almacenarse estos tipos de cargas.

Dicho ello, la principal implicancia económica para el MASP que resultaría de la suscripción de un acuerdo comercial entre ENAPU y el TPA sería poder incrementar sus ingresos económicos e incentivar la actividad comercial del muelle, mediante el incremento de la carga almacenada.

2.2. Propuesta N° 2 – MASP

La segunda propuesta se divide en dos partes. La primera plantea que el Perú establezca conversaciones con Chile a fin de obtener su compromiso para realizar los trabajos pendientes de mantenimiento y reparación de la infraestructura del MASP que le corresponden por el Acta de Ejecución de 1999 y su Reglamento, y que proceda a la instalación de una sexta bita de amarre, aprovechando los mecanismos de diálogo bilateral entre ambos países que resulten pertinentes para abordar tales temas, como los Gabinetes Binacionales.

La segunda parte plantea que, sobre la base de dichos mecanismos, el Perú gestione llevar a cabo un estudio de maniobrabilidad en el MASP a fin de evaluar si se encuentra capacitado para captar embarcaciones de esloras mayores a las que se permiten en la actualidad (160 metros). En caso tal estudio determine que resultaría posible que el malecón reciba buques de mayor eslora (ej. de 180 metros), se plantea solicitar a las autoridades portuarias chilenas respectivas los permisos necesarios para la operación de embarcaciones de tales medidas en dicho malecón de atraque.

Debe considerarse que, a fin de contar con un muelle operativo para brindar servicios a la nave con normalidad, resultará necesario que se realicen en primer lugar las reparaciones en su infraestructura que se precisen más urgentes y necesarias, a modo de disminuir los riesgos de la operación portuaria.

2.2.1. Descripción

La primera parte de la propuesta versa sobre las reparaciones pendientes en la infraestructura del MASP. Con respecto a ello, cabe citar nuevamente lo señalado por el artículo 6° del Acta de Ejecución (1999), en referencia a las responsabilidades de reparación, mantenimiento y mejoras de los establecimientos y zonas establecidos en el Tratado de Lima de 1929 y de las instalaciones ferroviarias:

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 convenidas 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 u ornato, así como las ampliaciones de la 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. (p. 2-3)

(Subrayado añadido)

Como se ha mencionado a lo largo de este trabajo de investigación, el marco jurídico que rige las operaciones del MASP indica que es menester de Chile realizar las labores relativas al mantenimiento, conservación y contratación de seguros de su infraestructura.

Por el lado de la sexta bita, la propuesta considera necesaria la instalación de un fierro de amarre con la finalidad de que las embarcaciones que acoderen en el muelle no se vean afectadas por el movimiento de la marea, oleaje, etc. Al no contar con una sexta bita, se podría dificultar el estibo y desestibo de la carga, aumentando, por ejemplo, la posibilidad de caídas o pérdidas, o simplemente generando que barcos de tráfico internacional eviten atracar en el muelle.

La segunda parte de la propuesta plantea que se realice un estudio de maniobrabilidad en el MASP, con la supervisión de las autoridades chilenas competentes, una vez ya realizados los trabajos de dragado y otros que puedan resultar pertinentes. Mediante este estudio técnico se busca evaluar la capacidad real del espigón del MASP para el atraque de naves de determinado tamaño. Así, en caso se determine que resulta posible que embarcaciones de eslora mayores a 160 metros puedan acoderar en el malecón (medida permitida en la actualidad), se deberá solicitar a las autoridades portuarias chilenas respectivas los permisos y autorizaciones necesarias para que el MASP pueda brindar servicios a naves de tales medidas.

A modo de repaso histórico, es preciso recordar que el Gobierno peruano, a fin de dar inicio a los trabajos de construcción del MASP, aprobó los estudios técnicos realizados por Chile en 1965, culminándose las obras recién hacia 1987. Es factible considerar que, para aquella época, resultaba viable contar con un muelle que permitiera el atraque de buques de eslora de 160 metros, de uso extendido en aquellos años.

La realidad actual indica que la Capitanía de Puerto de Arica emitió una disposición en el año 2015 por la que autorizaba al MASP a recibir buques con una eslora máxima de 160 metros, aun cuando la extensión total del espigón es de 214.7 metros. Al día de hoy, sin embargo, resulta improbable que barcos de tal tamaño acoderen allí ya que los avances tecnológicos han generado que queden obsoletos, lo cual hace necesaria la realización de dicho estudio.

Cabe señalar que las responsabilidades, plazos y costos de realizar aquel estudio de maniobrabilidad deberán ser acordados entre ambos países.

Acerca de los espacios propicios para abordar este tema, resultaría conveniente, como se señaló anteriormente, que este asunto sea añadido a la agenda de mecanismos de diálogo bilateral de alto nivel como los Gabinetes Binacionales. Se debe considerar que en el III Gabinete Binacional de octubre de 2019 se abordaron asuntos que revistieron de una mayor complejidad para ambos países, en línea similar a lo que el Perú se encuentra realizando en otros Gabinetes Binacionales (ej. Perú – Ecuador y Perú – Bolivia), y a diferencia de las ediciones anteriores donde las partes abordaban casi únicamente puntos relativos a su agenda positiva.

Así, las conversaciones deberán efectuarse bajo los términos que acuerden ambas partes respecto a plazos y costos, responsabilidades de estudios técnicos, entre otros.

2.2.2. Justificación

a) Estado actual de la infraestructura del MASP

En el capítulo II se manifestó que el estado presente de la infraestructura del MASP no es el idóneo y que limita gran parte de sus operaciones. A continuación, se presenta un recuento de sus principales problemas respecto a la situación física de su infraestructura y los efectos que ello genera sobre sus operaciones:

Situación física (infraestructura)	Implicancias
Losa del muelle con ondulaciones, erosiones y agrietamientos	Hundimiento parcial o total de la losa del muelle, con riesgo a que se hundan camiones con carga, contenedores, etc.
Talud de roca desconformado	Posibilidad de que el muelle sufra daños estructurales o que se desplome, al debilitarse y romperse sus bases
Presencia de sedimentación que reduce la capacidad de 10m. de profundidad	Limitación a naves con profundidad de hasta 8-8.50m.
Asentamiento y deformación del relleno de la explanada del MASP	Ondulaciones y hundimientos de determinadas zonas de carga, con riesgo de caídas de carga al mar
Riesgo de daños estructurales en las oficinas	Si la oficina presenta daños estructurales, un nuevo movimiento telúrico podría hacer ceder sus finos, produciéndose el derrumbe de su estructura
Balanza de pesaje dañada	Descuadres en la balanza y alteraciones en las mediciones realizadas

Fuente: ENAPU – Informe Técnico del MASP 2019

Elaboración: Propia

Como se observa, el estado actual de la infraestructura del MASP le ocasiona importantes limitaciones en sus procedimientos y hasta le suscita riesgos de operación, algunos mayores que otros y que podrían conllevar incluso a un desplome total del muelle. En el capítulo previo se mencionó también que el estado precario de las estructuras del MASP se debe, en gran medida, a los terremotos del 2011 y 2014 que afectaron al norte de Chile y produjeron daños al puerto de Arica. Podría decirse incluso que los principales daños mencionados fueron originados por estos y, como se advierte, a la fecha las reparaciones continúan pendientes.

De esta forma, resulta de vital urgencia e importancia realizar aquellas reparaciones y labores de mantenimiento necesarias para garantizar la subsistencia y normal operación del MASP, dado que la postergación de estos trabajos produce riesgos de mayores deterioros en su infraestructura y el incremento de los costos de mantenimiento y reparación.

b) Movilización mínima de carga del MASP

En la actualidad el MASP está capacitado para recibir buques de hasta 12 000 o 13 000 toneladas, cifra bastante menor en comparación a los que acoderan en el TPA (50 000 a 70 000 toneladas). De esta manera, la capacidad del muelle le reduce el universo potencial de naves que podría atender y le dificulta la suscripción de contratos con grandes empresas navieras que le generen un mayor movimiento de carga y que, en definitiva,

le signifiquen mayores ingresos. Inclusive, se debe considerar que a partir de la modificación de la ley de ZOFRATACNA a mediados de 2016 no han vuelto a atracar naves de alto bordo en el MASP.

Si bien el movimiento de carga del muelle ha venido en aumento en los últimos años producto de la carga que le transfiere el TPA (principalmente boliviana), esta se mantiene en niveles mínimos en comparación con el resto de muelles del puerto y con los puertos del sur del Perú, como Ilo y Matarani.

La propuesta de reparar su infraestructura, instalar una sexta bita de amarre y ejecutar un estudio de maniobrabilidad sobre el malecón que permita demostrar la posibilidad de acoderar buques mayores a 160 metros de eslora busca, precisamente, incrementar la carga movilizada por el MASP mediante servicios a la nave que generen mayores ingresos.

Resulta importante considerar también que los servicios a la nave, a fin de lograr su propósito, deben ser realizados de forma eficiente, con precios y fletes competitivos y optimizando las operaciones de modo que se logren reducir los tiempos de atención de embarcaciones, haciendo la oferta del MASP más atractiva.

c) Oportunidad para hacer al MASP un muelle especializado

Considerando la capacidad limitada de la infraestructura del MASP, se presenta la oportunidad para viabilizar su uso como un muelle especializado para la importación o exportación de

determinados tipos de productos, los cuales podrían ir variando con el tiempo.

Así, por ejemplo, sería conveniente analizar tanto las estadísticas de producción como los déficits y necesidades de departamentos de la Macro Región Sur como Tacna, Moquegua y Arequipa, a fin de constatar la existencia tanto de un potencial exportador a ser atendido por el MASP, como una demanda por determinados productos que puedan ser importados por medio de este muelle.

A continuación se muestra un resumen del breve análisis comercial de estos tres departamentos realizado en el capítulo anterior:

Departamentos de Tacna, Moquegua y Arequipa (2018)

Sectores de mayor impacto económico	<ol style="list-style-type: none"> 1. Minería e hidrocarburos 2. Otros servicios 3. Construcción
Principales exportaciones tradicionales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mineras
Principales exportaciones no tradicionales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Textiles 2. Agropecuarias 3. Químicas
Principales importaciones	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diésel (2 y B5) 2. Vehículos para transporte y volquetes automotores 3. Partes destinadas a las máquinas (grúas) 4. Trigo 5. Calzado 6. Manzanas frescas

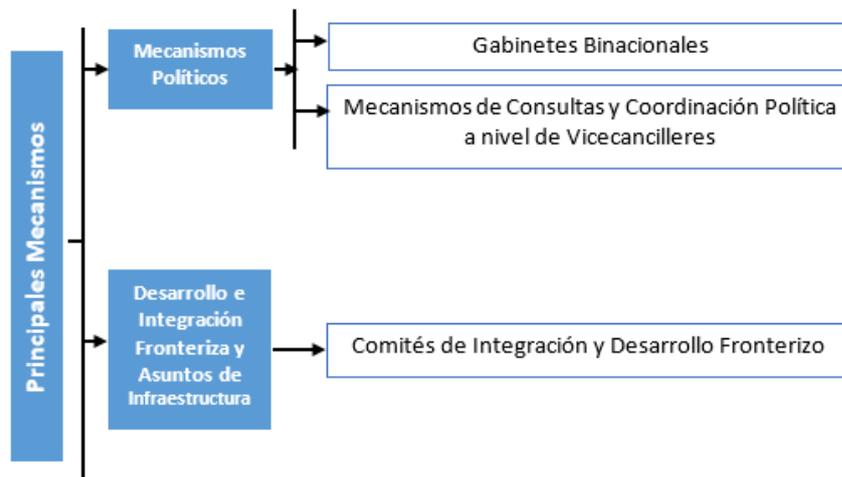
Elaboración: Propia

Definitivamente, admitir carga mineral, de derivados de petróleo o de gran tamaño (ej. grúas) requeriría que el MASP cuente con una infraestructura portuaria mucho más amplia, por lo que tales opciones quedarían inicialmente descartadas. Sin embargo, resultaría conveniente realizar mayores estudios a fin de considerar la posibilidad de que pueda exportar o importar algunas de las otras mercaderías mencionadas.

Resultaría adecuado también considerar los resultados del Índice de Competitividad Regional – INCORE 2019 sobre estos tres departamentos preparado por el Instituto Peruano de Economía, mostrados en el capítulo anterior, a fin de vincular sus deficiencias en competitividad y el cierre de brechas de estas regiones con, por ejemplo, las mercaderías a importar a través del MASP.

- d) Éxito del III Gabinete Binacional Perú – Chile (2019) al obtener el compromiso chileno de cumplir con sus obligaciones contempladas en el Acta de Ejecución de 1999 y su Reglamento

La iniciativa presentada sugiere que, dentro de la estrategia empleada por el MRE a fin de obtener el compromiso de Chile de realizar los trabajos de mantenimiento y reparación de la infraestructura del MASP, de instalar una sexta bita de amarre y de supervisar la ejecución de un estudio de maniobrabilidad en el malecón de atraque, se debería considerar aprovechar los mecanismos de diálogo bilateral entre ambos países que resulten pertinentes para abordar dichos temas.



Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores

Elaboración: Propia

Mecanismo	Principales Objetivos
Gabinetes Binacionales	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar las relaciones bilaterales con Chile, con una visión de largo plazo. • Ordenar la agenda bilateral, convirtiéndose en el marco de referencia y la instancia principal de vinculación entre ambos países.
Mecanismos de Consultas y Coordinación Política a nivel de Vicecancilleres	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar las relaciones bilaterales y otros temas de carácter regional e internacional de interés para ambas Cancillerías.
Comités de Integración y Desarrollo Fronterizo (CIDF)	<ul style="list-style-type: none"> • Promover el desarrollo y la integración fronteriza. • Fomentar la agilización de trámites sobre el movimiento de personas, vehículos y mercaderías.

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores

Elaboración: Propia

Ahora bien, a partir del 2014 el Gobierno de Chile asumió los siguientes compromisos relacionados con la reparación de la infraestructura del MASP:

a. Reparación de la red de desagüe, afectada por el terremoto. Por medio de la Dirección de Obras Portuarias de Chile (DOP), se reemplazó la anterior red, construida vía subterránea, por una nueva y más moderna instalada vía aérea, finalizándola en 2018 (ENAPU, 2019).

b. Estableció el compromiso para adjudicar, durante el 2019, la licitación del diseño de la conservación del dragado del MASP, el cual se estima llevar a cabo durante el 2020 y cuyos avances deberán reportarse en el próximo Gabinete Binacional (Plan de Acción de Paracas - Compromiso 18, 2019).

Cabe resaltar que el segundo compromiso mencionado se obtuvo en el marco del III Gabinete Binacional realizado en octubre de 2019 en Paracas (Perú). Ello constituye un reflejo de la eficiencia de este mecanismo para conseguir el compromiso chileno de realizar las reparaciones en la infraestructura del MASP, al menos en un punto en concreto.

Considerando lo señalado previamente, resultaría recomendable que las conversaciones para abordar los temas mencionados (reparación de la infraestructura, instalación de sexta bita de amarre y estudio de maniobrabilidad) se aborden en un próximo Gabinete Binacional, ya que existe un precedente positivo reciente el cual debe aprovecharse favorablemente.

2.2.3. Implicancias económicas

Como se mencionó anteriormente, el principal negocio del MASP en la actualidad consiste en ofrecer servicios de almacenamiento de carga, debido a que desde mediados del 2016 no recibe naves de gran calado, por lo que solo brinda servicios a lanchones y naves pesqueras. Aun cuando el almacenamiento de carga ha aumentado en los últimos años, en definitiva el muelle no está cumpliendo su función central referida a la atención de buques.

Dicho ello, el cumplimiento por parte de Chile de las labores de reparación y mantenimiento de la infraestructura del malecón, la instalación de una sexta bita de amarre y la ejecución de un estudio de maniobrabilidad sobre el muelle que pueda brindar el sustento técnico de que resulta posible acoderar en él buques mayores de 160 metros de eslora, constituyen elementos orientados a habilitar el MASP para brindar servicios a naves de alto bordo. Ello le permitiría percibir mayores ingresos económicos, incentivando su actividad comercial por medio del incremento de los servicios a la nave.

Por otro lado, cabe recordar que el convenio existente entre ZOFRATACNA y el TPA ha venido producido un importante aumento de la carga peruana movilizada por el puerto de Arica, lo cual también ha beneficiado al MASP. De esta forma, de contar con la infraestructura requerida para brindar servicios a naves de alto bordo, siendo eficiente en sus operaciones y ofreciendo costos competitivos, el MASP podría lograr una mayor vinculación con el

puerto de Arica que le permita, por ejemplo, asumir mayor cantidad de carga y compartir sus beneficios económicos.

Asimismo, en caso se le vincule con algunos departamentos de la Macro Región Sur para canalizar sus exportaciones y/o importaciones, contribuiría, de igual forma, con el desarrollo comercial y el cierre de brechas en tales regiones del país.

Finalmente, sobre estos últimos puntos es necesario remarcar que resultará imprescindible ejecutar un análisis más extenso de la viabilidad económica de su vinculación con ZOFRATACNA y el TPA, considerando variables macroeconómicas, financieras y logísticas, así como otras que se consideren pertinentes.

2.3. Propuesta N° 3 – Ferrocarril Tacna – Arica

La tercera propuesta plantea brindar en concesión el Ferrocarril Tacna – Arica a fin de garantizar una mayor eficiencia en sus operaciones, habilitarlo para el transporte de carga mediante una integración con las operaciones del MASP y de ZOFRATACNA, y hacerlo apto para recibir mayores flujos de pasajeros.

2.3.1. Descripción

La tercera propuesta se basa en lo establecido por la ley 30634 (2017), “Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional el mejoramiento del ferrocarril Tacna – Arica”, la cual menciona que el proyecto de mejoramiento de su infraestructura deberá ejecutarse

de manera preferente en el marco de lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1224, Marco de Promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos, y sus modificatorias.

De tal marco legal se desprende que debe ser PROINVERSION la entidad a cargo del proceso de promoción de la inversión del proyecto de concesión, requiriendo de una coordinación conjunta con el GRT, actual administrador del ferrocarril; el MTC, futuro administrador del mismo en caso de aprobarse un convenio de cooperación interinstitucional con el GRT; y la Cancillería, a fin de establecer los plazos y condiciones para la concesión del proyecto.

La participación de la Cancillería busca asegurar que el proyecto que sea finalmente elegido cumpla con respetar los derechos y servidumbres consagrados en favor del Perú mediante el Tratado de Lima de 1929 y su Acta de Ejecución, considerando además la excepción constitucional del artículo 71 y otras normativas que sean relevantes.

Por otro lado, en relación con la evaluación de los alcances técnicos y económicos de la propuesta resulta conveniente revisar las tesis de Burgos (2015), Vega (2017) y Coaquera (2017), las cuales sugieren modalidades para la optimización del ferrocarril a fin de adaptarlo para el transporte de carga y para la recepción de un número mayor de pasajeros nacionales y extranjeros, al presentar estudios técnicos y económicos del caso.

El transporte por ferrocarril, ya sea de carga o pasajeros, cuenta con ventajas frente al transporte vía carretera respecto, por ejemplo, a sus menores tiempos de recorrido y a sus costos de uso

reducidos. Adicionalmente, la vida útil del ferrocarril y su frecuencia de mantenimiento son mayores en comparación con las de la carretera.

A continuación se presenta un cuadro comparativo que ilustra las ventajas mencionadas frente a la alternativa actual:

CONCEPTO COMPARATIVO	CARRETERA TACNA – ARICA	FERROCARRIL TACNA - ARICA
NUMERO DE CARRILES	02	01
ANCHO DE CALZADA	6.00 ml	3.04 ml
LONGITUD	45 km	64 km
VELOCIDAD PERMITIDA	90 km/h	60 km/h
TIEMPO RECORRIDO	4 – 5 horas	1.5 horas
VIDA UTIL	25 Años	> 50 años
BASE - CONSTRUCCION	Necesita mayores cantidades de materiales granulares	Emplea menos cantidades de materiales granulares
MANTENIMIENTO	Se realiza desde los 2 a 5 años	Se realiza a los 10 años
COSTO PASAJE	S/. 15.00	S/. 8.00
FRECUENCIA DE VIAJES	Aleatoria	Cada 1.5 horas

Fuente y elaboración: Burgos (2015)

Como se indicó en el capítulo anterior, el estado actual del ferrocarril no le permite operar con eficiencia, tanto por las limitaciones en la infraestructura que presenta como por la continua suspensión de sus operaciones. Así, resulta necesario optimizar su uso sobre la base de dos servicios:

a) Servicio de carga

En primer lugar, la propuesta plantea trasladar carga desde el puerto de Arica, vía ferrocarril, hacia ZOFRATACNA y viceversa, aprovechando el amplio patio de maniobras con conexión al MASP con el que cuenta la estación del ferrocarril en Arica y el patio de maniobras dentro del complejo de ZOFRATACNA.

De esta forma, se vincularía el ferrocarril con las operaciones del puerto, teniendo una frecuencia de carga establecida que movilice carga contenedorizada o a granel desde el puerto de Arica a ZOFRATACNA, y retorne desde allí con, por ejemplo, productos fabricados y procesados en tal complejo.

b) Servicio de transporte de excursionistas y turistas

En segundo lugar, se propone habilitar el ferrocarril para movilizar un mayor número de excursionistas y turistas en la ruta Tacna – Arica. Para lograr ello, se deberá adquirir una mayor infraestructura y modernizar la existente, de modo que el ferrocarril se encuentre apto para operar en mayores turnos y pueda captar más usuarios.

2.3.2. Justificación

a) Estado deficiente de la infraestructura y recurrentes suspensiones del servicio

Aun cuando se han sido presentadas múltiples iniciativas dirigidas a modernizar el servicio del ferrocarril Tacna – Arica, lo

cierto es que este continúa operando en la actualidad en condiciones poco óptimas y con continuas interrupciones de su servicio.

En la actualidad, el ferrocarril opera con un único autovagón que data del año 1936, el cual genera recurrentes paralizaciones del servicio debido a su falta de mantenimiento. Ante la necesidad de contar con el ferrocarril operativo para brindar servicios a los clientes, tales trabajos de mantenimiento son realizados en varias oportunidades por los mismos trabajadores del ferrocarril bajo condiciones poco adecuadas.

Adicionalmente, algunos de los puentes ferroviarios con los que opera el ferrocarril se encuentran en mal estado, con problemas de deterioro en vías férreas y durmientes, erosión en los estribos, robo de accesorios y falta de señalización. Este hecho ocasiona limitaciones en su capacidad de maniobra y afecta su capacidad para trasladar cargas de tránsito ferroviarias (Palacios, 2017).

Debido a tal realidad, resulta urgente considerar una renovación de la infraestructura ferroviaria actual si se desea hacer al ferrocarril más operativo. Para ello, la propuesta considera que una concesión del ferrocarril, propiedad del GRT desde el 2005, resulta ser la vía adecuada para asegurar una real optimización de sus operaciones, donde exista una mejor administración de sus recursos y repotenciándolo tanto para el transporte de carga como de pasajeros.

b) Tráfico de carga creciente

La utilización del ferrocarril como medio de transporte de carga se justifica, principalmente, por el incremento de transferencia de carga del MASP en los últimos años, la cual podría ser movilizadora vía ferrocarril con las ventajas en tiempos y costos señaladas en la descripción de la propuesta.

De forma adicional, cabe considerar que existe la oportunidad de capitalizar los continuos intereses de directivos de ZOFRATACNA por repotenciar el ferrocarril para el transporte de carga y por emplearlo como vínculo entre el patio de maniobras dentro de su complejo con el patio de maniobras del MASP.

c) Alta demanda del servicio de transporte de pasajeros en la ruta Tacna – Arica

En el capítulo anterior se mostró el incremento del flujo migratorio entre las ciudades de Tacna y Arica en los últimos años.

Asimismo, se estimó que aproximadamente un 90% de usuarios del ferrocarril son de nacionalidad chilena, que emplean el ferrocarril para recibir determinados servicios en Tacna y regresan a Arica el mismo día.

En relación con ello, si bien en la actualidad el servicio del ferrocarril opera a máxima capacidad en su mayoría de horarios, se estima que solo un 1% del total de ingresantes o salientes

chilenos del país utilizaron este servicio. Ello probaría la existencia de una gran demanda potencial de pasajeros no atendida, por lo que una ampliación y mejoramiento de su infraestructura permitiría cubrir tal demanda y obtener mayores ingresos.

d) Demanda de pasajeros no atendida en distritos de Tacna

Un aspecto adicional a incorporar dentro de la propuesta es la instalación de una o más estaciones férreas en determinados distritos de la ciudad de Tacna, a fin de integrarlas al sistema ferroviario existente. De esta forma, se lograría cubrir una potencial demanda no satisfecha de pasajeros de los distritos de Tacna más alejados del centro de la ciudad y de la estación del ferrocarril Tacna – Arica.

Para analizar la viabilidad de dicha alternativa, se recomienda revisar el trabajo de Coaquera (2017), quien realiza un completo análisis técnico y económico sobre las ventajas y el impacto que traería la instalación de una estación central férrea en un distrito determinado de la ciudad de Tacna para sus habitantes.

2.3.3. Implicancias económicas

Como se mencionó en las implicancias económicas de las propuestas del MASP, se requerirá de un análisis económico completo que mida los principales efectos y consecuencias económicos de una hipotética concesión del ferrocarril orientada a optimizar su funcionamiento. En ese sentido, los análisis

económicos y las proyecciones y estimaciones de pasajeros y de carga realizados en los trabajos de Burgos (2015) y Vega (2017) constituyen documentos de importante consulta a fin de calcular el impacto económico que la modernización del ferrocarril Tacna – Arica traería principalmente a la ciudad de Tacna y a las operaciones del MASP.

Dicho ello, en líneas generales y sobre la base del análisis de la situación actual del ferrocarril, resulta evidente que existe una subutilización producto del estado de su infraestructura, por no encontrarse habilitado para el transporte de carga y al verse impedido de cubrir la demanda existente por su servicio, tanto de usuarios extranjeros como nacionales.

Así, una potencial concesión vía asociación público – privada del ferrocarril que involucre la modernización de su infraestructura y su habilitación para el transporte de carga y de un mayor número de pasajeros, no solo le traería mayores ingresos económicos al propio ferrocarril, sino que permitiría una mejora en las operaciones del MASP producto de un mayor vínculo con ZOFRATACNA vía el ferrocarril. De igual forma, facultaría a sus usuarios optimizar tiempos y costos usando este medio frente a otras alternativas más convencionales como los automóviles.

3. ANÁLISIS POLÍTICO – DIPLOMÁTICO

Tras desarrollar las propuestas referidas a la optimización de las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica y luego de mencionar sus principales implicancias económicas, llega el momento de realizar un análisis de las mismas que examine su viabilidad e impacto en términos políticos – diplomáticos.

3.1. Antecedentes

Antes de iniciar con el análisis, es necesario hacer referencia a las negociaciones que antecedieron a la firma del Acta de Ejecución de 1999, las cuales se detallan a profundidad en el marco histórico del primer capítulo. Al iniciarse esta negociación, el Perú contaba con dos precedentes que presentaban diferentes visiones de lo que se quería conseguir, respecto a los derechos y servidumbres conferidos por Chile en el Tratado de Lima de 1929 y en su Protocolo Complementario:

	Acta de Lima de 1985	Convenciones de Lima de 1993
Visión	Buscar el reconocimiento chileno de la existencia de un sistema integrado de servicios, conformado por el malecón de atraque, la explanada y la estación terminal del ferrocarril Tacna – Arica, donde el Perú ejerza los derechos y servidumbres consagrados a su favor	Asegurar la viabilidad económica del MASP

Fuente: Novak (2000)

Elaboración: Propia

Así, las negociaciones que derivaron en el la firma del Acta de Lima de 1985 (negociaciones Wagner – Del Valle), presentaban una visión orientada principalmente a obtener el reconocimiento chileno de la existencia de un sistema integrado de servicios (conformado por el malecón de atraque, la explanada y la estación terminal del ferrocarril Tacna – Arica), donde el Perú debía ejercer los derechos y servidumbres consagrados a su favor en el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario.

Por el otro lado, las negociaciones que concluyeron en la firma de las Convenciones de Lima de 1993 se dirigían más bien a asegurar que el muelle resulte económicamente viable. Quizás el ejemplo que más ilustra dicha visión fue la disposición para que el MASP, cumpliendo una serie de requisitos, pueda despachar carga desde cualquier país para cualquier país.

Finalmente y como es de común conocimiento, ninguno de los documentos fue ratificado. Sin embargo, resulta importante analizar las visiones e intereses detrás de estas negociaciones a fin de relacionarlos con aquellos detrás de la suscripción del Acta de Ejecución de 1999.

3.2. Acta de Ejecución de 1999

Se debe considerar que el contexto histórico en el que se desarrollaron las conversaciones que antecedieron a su suscripción demandaba poner fin a los estancamientos de años anteriores. De esta forma, dichas negociaciones buscaban asegurar que todo a lo

que se había comprometido Chile según el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario se respetara escrupulosamente, restándole prioridad a visiones más bien enfocadas en asegurar la viabilidad económica de los derechos y servidumbres otorgados, como aquellas que imperaron en las Convenciones de Lima de 1993. Ello queda demostrado, por ejemplo, al observar el acuerdo alcanzado entre las partes por la que se le impedía al MASP movilizar carga que no tuviera componentes peruanos, a diferencia de lo que se consideró en las negociaciones de años atrás.

Otro aspecto a evaluar es si existía en realidad un interés del Gobierno peruano por desarrollar económicamente una servidumbre peruana en Chile, dado que, finalmente, su progreso también beneficiaría al puerto de Arica, rival económico de los puertos del sur del Perú. Considerando que el propio Gobierno del presidente Fujimori había firmado antes los Convenios de Ilo con Bolivia (finalmente no ratificados), puede advertirse que el desarrollo del puerto de Ilo constituía un eje de la política de Gobierno. Ello podría suponer una explicación a las razones por las que no se buscaron incluir mayores disposiciones, durante las negociaciones del Acta de Ejecución de 1999, orientadas a otorgarle al MASP mayores ventajas para su desarrollo.

Finalmente, debe abordarse el tema de las limitaciones en la infraestructura del MASP al momento de las negociaciones del Acta de Ejecución. Hay que considerar que existían limitaciones que no dependían de las negociaciones, sino de la situación de la infraestructura del MASP y, particularmente, de la estructura del espigón. Así, debe resaltarse que el diseño del muelle fue aceptado en 1965 por la Marina de Guerra del Perú, luego de un proceso de negociación largo e intermitente referido a las características

técnicas de las obras que Chile debía construir para uso exclusivo del Perú (De la Puente, 1994). Dicho ello, cabe resaltar que el diseño y características técnicas del espigón, así como del resto de la infraestructura, no eran materia de debate al momento de realizarse tales negociaciones.

3.3. Propuestas

Las propuestas descritas anteriormente responden a la voluntad de la Cancillería peruana por mejorar las condiciones y la explotación económica tanto del MASP como del ferrocarril Tacna – Arica. Considerando que existen diversas voces y perspectivas sobre este tema, se ha buscado que las propuestas presentadas se sitúen en un punto medio, donde se viabilice económicamente al MASP y al ferrocarril respetando las disposiciones del Acta de Ejecución y su Reglamento, y sin buscar modificaciones de dichos documentos.

En el presente apartado se realiza un análisis político – diplomático de las propuestas desarrolladas anteriormente considerando sus principales beneficios, riesgos e implicancias sobre la política exterior peruana que, en definitiva, decidirán su viabilidad.

Propuesta N°1:

Acuerdo comercial entre ENAPU y el Terminal Puerto Arica (TPA), a fin de asumir aquellas cargas que, por estrategia comercial o capacidad operativa, el terminal chileno opte por dejar de recibir; utilizando los espacios de almacenamiento disponibles con los que cuenta el Perú en Arica

Propuesta N°2:

En el marco de mecanismos de diálogo bilateral pertinentes para abordar tales temas:

a) Establecer conversaciones con Chile a fin de obtener su compromiso para realizar los trabajos pendientes de mantenimiento y reparación de la infraestructura del MASP, y solicitar la instalación de una sexta bita de amarre en el muelle

b) Gestionar llevar a cabo un estudio de maniobrabilidad en el MASP bajo la supervisión de Chile a fin de evaluar si se encuentra capacitado para captar embarcaciones de esloras mayores a las que se permiten en la actualidad (160 metros); y, de ser así, solicitar a las respectivas autoridades portuarias chilenas los permisos necesarios para que el MASP brinde servicios a naves de tales medidas

Propuesta N°3:

Brindar en concesión el Ferrocarril Tacna – Arica a fin de garantizar una mayor eficiencia en sus operaciones, habilitarlo para el transporte de carga mediante una integración con las operaciones del MASP y de ZOFRATACNA, y hacerlo apto para recibir mayores flujos de pasajeros

Si bien las propuestas presentadas pueden aplicarse por separado, para efectos del análisis de los beneficios y riesgos se ha decidido analizarlas como un todo.

3.3.1. Análisis de beneficios

La siguiente tabla consolida los principales beneficios político – diplomáticos de las propuestas para la optimización del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica, bajo una mirada a largo plazo:

BENEFICIOS
a) Fortalecimiento y ampliación de las relaciones bilaterales con Chile
b) Incremento y fortalecimiento la presencia peruana en Arica
c) Promoción de oportunidades de comercio, inversión para y turismo para el Perú en Arica
d) Incremento de la posición negociadora del Perú

Fuente y elaboración: Propia

- a) Fortalecimiento y ampliación de las relaciones bilaterales con Chile

En términos generales, las iniciativas orientadas a la cooperación bilateral y al desarrollo compartido entre dos países vecinos con el objeto obtener beneficios conjuntos resulta en un fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre ambos. Las propuestas para la optimización del MASP y el ferrocarril, según se vio en su análisis económico, están pensadas para otorgar beneficios a ambos países y para fortalecer los lazos de cooperación y amistad que los unen.

b) Incrementar y fortalecer la presencia peruana en Arica

Como se mencionó en el primer apartado del presente capítulo, la optimización de las operaciones del MASP y del ferrocarril permitirá incrementar y fortalecer la presencia peruana en Arica, ciudad que comparte profundos lazos históricos con el Perú. Un mayor posicionamiento en dicha ciudad podrá permitir, por ejemplo, el desarrollo de lazos comerciales, turísticos y culturales más profundos, en beneficio del país; así como obtener una mejor posición negociadora para asuntos concernientes, por ejemplo, a temas de integración y desarrollo fronterizos.

c) Promoción de oportunidades de comercio, inversión y turismo para el Perú en Arica

Las propuestas presentadas buscar promover oportunidades de comercio, inversión y turismo entre Tacna y Arica, al fomentar la vinculación del MASP con ZOFRATACNA mediante el ferrocarril, con la intención que este transporte la carga importada o a ser exportada desde este muelle. Asimismo, mediante un contrato de concesión se busca impulsar a que el ferrocarril cuente con la capacidad de transportar un mayor número de pasajeros que viajan diariamente de Arica a Tacna, fomentando el turismo en zona de frontera.

d) Fortalecimiento de la posición negociadora del Perú

El hecho de que el MASP empiece a almacenar mayores cantidades de carga provenientes del TPA empleando para ello sus propios almacenes y el terreno ubicado al sur de la antigua estación del ferrocarril o, incluso, parte del Complejo El Chinchorro, generaría un fortalecimiento de la posición negociadora del Perú, al existir una mayor vinculación entre el TPA y ENAPU por el manejo de su carga y la generación de ingresos.

Con mayor razón, considerando que en la actualidad el TPA se encuentra en la búsqueda de optimizar sus espacios de almacenamiento debido a los incrementos en las cantidades de carga que moviliza y a las limitaciones que se presentan para la expansión del puerto de Arica, la posición negociadora del Perú se fortalece aún más.

Dicho fortalecimiento podría verse reflejado, por ejemplo, en futuras solicitudes que el Perú realice a Chile a fin de mejorar la infraestructura del MASP (ej. ampliación del tamaño del espigón de atraque).

3.3.2. Análisis de riesgos

La siguiente tabla consolida los principales riesgos político – diplomáticos de las propuestas para la optimización del MASP, bajo una mirada a largo plazo:

RIESGOS POLÍTICO - DIPLOMÁTICOS	
Llevar a cabo las propuestas	No llevar a cabo las propuestas
Fortalecimiento del puerto de Arica, competencia directa del puerto de Ilo	Aislamiento económico del MASP producto de un hipotético traslado del puerto a la zona norte de Arica como resultado del colapso de su capacidad
Uso indebido de espacios considerados como parte de los derechos y servidumbres del Perú	Creciente interés de Chile para la obtención de mayores facilidades de almacenamiento por parte del Perú
Sensibilidades de la población tacneña frente a la concesión del ferrocarril	Imagen negativa producto del estado de la infraestructura del MASP y ferrocarril

Fuente y elaboración: Propia

3.3.2.1. Riesgos de llevar a cabo las propuestas

a) Fortalecimiento del puerto de Arica

Anteriormente se mencionó que una optimización de las operaciones del MASP y su desarrollo económico supondrían un beneficio para el puerto de Arica en su conjunto. Considerando ello como cierto, dado que, aun cuando se trata de una servidumbre peruana, el MASP se encuentra bajo territorio chileno y está ligado a las operaciones del puerto (ej. transferencia de carga desde el TPA), cabe preguntarse si es

que es conveniente o no buscar una optimización del MASP, de tal forma que esta también genere un impacto positivo para el puerto en su conjunto.

Hay que recordar, en este punto, que existe una competencia entre los puertos del sur del Perú con el puerto de Arica, principalmente por parte del puerto de Ilo por la recepción de carga boliviana, que representa aproximadamente el 80% del total movilizadado por el puerto de Arica. Dicho ello, la realidad actual indica que Ilo está empezando a asumir cada vez mayor cantidad de carga boliviana y Arica menos, a causa principalmente del enfriamiento en las relaciones bilaterales entre Bolivia y Chile (Redacción El Comercio, 2019).

En tal sentido, no existiría en realidad una afectación a las operaciones del puerto de Ilo producto de una optimización del MASP que también favorezca al desarrollo del puerto de Arica, dado que el destino de la carga boliviana responde a un tema político y no guarda relación con las operaciones del malecón de atraque. Además, se debe considerar que el MASP es un muelle pequeño, y que el impacto económico que le generaría el MASP al puerto de Arica al movilizar parte de su carga no sería comparable con aquel que le generaría reducir la transferencia de carga boliviana.

Ahora bien, el puerto de Arica ha movilizadado en los últimos años mayor carga peruana producto de un convenio establecido entre ZOFRATACNA y el TPA en 2016. Tal acuerdo ha generado grandes beneficios no solo para ambas entidades sino también para la ciudad de Tacna, habiéndole permitido exportar productos como aceitunas, orégano, aceite de oliva y productos

hidrobiológicos por esa vía en condiciones bastante favorables (Asociación Peruana de Agentes Marítimos, 2018).

De esta forma sí resultaría de interés del Perú buscar el desarrollo del MASP, buscando integrarlo a las operaciones del puerto de Arica a fin de beneficiarse económicamente y contribuir directamente con el desarrollo de Tacna.

b) Uso indebido de espacios considerados como parte de los derechos y servidumbres del Perú

Si bien remota, podría existir la posibilidad de que, una vez llevada a cabo la primera propuesta y lográndose una mayor integración del MASP a las actividades del puerto de Arica, pueda darse un uso indebido a los espacios considerados como parte de los derechos y servidumbres del Perú, los cuales se establecen en el Tratado de Lima y en su Acta de Ejecución.

Al respecto, cabe señalar que las propuestas presentadas no sugieren de ninguna forma alguna modificación o alteración de dichos documentos, ni plantea alguna negociación orientada a ello. Más aún, tales propuestas han sido elaboradas sobre la base de varios de sus artículos.

Así, en una hipotética ejecución de las propuestas planteadas deberá garantizarse el respeto a la totalidad de derechos y servidumbres del Perú en Arica conferidos mediante el Tratado de Lima y su Acta de Ejecución, lo cual la Cancillería peruana ha venido realizando de forma exitosa.

c) Sensibilidades de la población tacneña frente a la concesión del ferrocarril

El ferrocarril Tacna – Arica constituye la vía férrea más antigua del Perú que se encuentre operando y la única internacional, además de ser, junto con el tren Huancayo – Huancavelica, una de las dos líneas ferroviarias no concesionadas del país.

La tercera propuesta plantea su concesión, en el marco de la ley 30643, “Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional el mejoramiento del ferrocarril Tacna – Arica”, con la participación de PROINVERSIÓN, el GRT, el MTC y bajo la supervisión de la Cancillería.

En ese sentido, debería tenerse una especial atención al momento de decidir otorgarlo en concesión, al deber considerar la opinión de los ciudadanos tacneños y de distintas asociaciones patrióticas, como la Asociación de Explebiscitarios de Tacna y Arica y otras sociedades patrióticas, los mismos que podrían mostrarse en contra de la concesión del ferrocarril a alguna empresa de capitales chilenos. Así, de corroborarse ello, resultaría preferible que el ferrocarril no sea concesionado a una empresa de capitales chilenos, dado que podría herir sensibilidades y causar rechazos y reclamaciones por parte de la población tacneña.

3.3.2.2. Riesgos de no llevar a cabo las propuestas

a) Traslado del puerto de Arica a la zona norte (Chacalluta)

En 2014 el Gobierno chileno publicó un informe donde detallaba la realización de un estudio de factibilidad para evaluar la posibilidad de trasladar el puerto de Arica 15km al norte, en los alrededores del aeropuerto de Chacalluta, debido a los riesgos y daños que podrían generar las cargas y contenedores de dicho puerto ante un terremoto en la ciudad, así como a raíz de la congestión y contaminación sonora y sus efectos sobre el centro de Arica producto de las operaciones portuarias (Mundo Marítimo, 2014).

Los efectos que generaría tal traslado hipotético sobre el MASP serían muy negativos, dado que quedaría totalmente aislado y ya no recibiría carga que en la actualidad le es transferida desde el TPA por la exigencia de la normativa de ZOFRATACNA.

Debido a ello, resulta importante su integración en un corto plazo de tiempo a las actividades portuarias, a modo de otorgarle viabilidad económica al menos hasta que el puerto se traslade. Incluso, podría caber la posibilidad de que, en caso termine siendo un muelle importante para las operaciones portuarias, se tome la decisión de no movilizar el puerto.

- b) Creciente interés de Chile para la obtención de mayores facilidades de almacenamiento por parte del Perú

La urgente necesidad del TPA por contar con mayores espacios para el almacenamiento de carga en el puerto de Arica lo ha motivado a solicitar al Perú el alquiler del terreno ubicado al sur de la antigua estación del ferrocarril Tacna – Arica y de los propios almacenes de ENAPU, e incluso ha mostrado interés por emplear los espacios acuáticos del muelle para sus operaciones portuarias.

Debido a que tales solicitudes no han sido aceptadas hasta el momento por la parte peruana y considerando que el aumento de carga y su alta demanda tiene al puerto de Arica prácticamente copado, podría presentarse la posibilidad de que distintas instituciones chilenas (ej. EPA, Capitanía de Puerto de Arica, etc.), busquen que el Perú brinde mayores facilidades de almacenamiento. Ello podría verse, por ejemplo, mediante acciones destinadas a incrementar los plazos para efectuar las reparaciones pendientes en la infraestructura del MASP, que le corresponden realizar a Chile según el Acta de Ejecución de 1999.

Dicha posibilidad representaría, de tal forma, un factor adicional a considerar con miras a buscar una mayor integración del MASP con las operaciones del puerto de Arica.

c) Imagen negativa para el Perú producto del estado de la infraestructura del ferrocarril Tacna – Arica

En el capítulo anterior se detalló el estado precario del ferrocarril Tacna – Arica, que opera en la actualidad de manera muy limitada y con continuas suspensiones de servicio producto de su falta de mantenimiento y antigüedad de su infraestructura.

Definitivamente, considerando que constituye la única vía férrea internacional del país y que es empleado diariamente por un número importante de usuarios extranjeros, su estado actual refleja una imagen negativa, más aún al tratarse de un medio de transporte tan importante para la historia peruana.

Aun cuando se ha buscado optimizarlo de forma recurrente desde hace varios años, lo cierto es que ello no se ha conseguido, motivo por el cual la tercera propuesta sugiere su concesión a modo de adecuarlo para el transporte de carga y de un número mayor de pasajeros, considerando la demanda existente.

CONCLUSIONES

1. La búsqueda por hacer más eficientes las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica constituye un asunto de interés para el país, particularmente para la Cancillería, al guardar relación con los objetivos de política exterior de incrementar y fortalecer la presencia peruana en Arica y de promover oportunidades de comercio, inversión y turismo para el Perú en dicha ciudad, en el marco del fortalecimiento de las relaciones bilaterales con Chile.
2. Las operaciones del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica se encuentran dirigidas por el marco jurídico establecido en el Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario, y en su Acta de Ejecución de 1999 y su Reglamento. Tal régimen jurídico presenta y desarrolla los conceptos y principios referidos al libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos; a la independencia propia del más amplio puerto libre; a los derechos de propiedad sobre el ferrocarril; al derecho más amplio de servidumbre; y a una serie de disposiciones y normas complementarias, los mismos que rigen la actuación del MASP y del ferrocarril Tacna – Arica en territorio bajo soberanía chilena.
3. Las limitaciones físicas y los daños que presenta en su infraestructura, así como su menor eficiencia en comparación con los otros muelles del puerto de Arica le genera al MASP efectos negativos sobre sus operaciones presentes y futuras, impidiéndole, por ejemplo, la recepción de embarcaciones de alto bordo y movilizar mayores cantidades de carga. Así, aun cuando la transferencia total de carga del MASP se incrementó en más de 140% en los últimos cinco años (2014 – 2018), en la actualidad la participación de dicho muelle en la transferencia total de carga del puerto no supera el 1%, y su

participación en la carga total dirigida hacia el Perú apenas constituye una quinta parte del total.

4. Existen oportunidades que se le presentan al MASP para optimizar sus operaciones, las cuales deben aprovecharse con miras a lograr una mayor vinculación con ZOFRATACNA y el puerto de Arica y a fin de compartir los beneficios del crecimiento y desarrollo de ambos. Para ello, es menester otorgarle un uso eficiente a los recursos y capacidades con los que cuenta el Perú, como el terreno al sur de la estación del ferrocarril Tacna – Arica y los demás espacios de almacenamiento de carga con los que se cuentan.
5. Distintos factores como tener disponible un único autovagón para el transporte de pasajeros, la antigüedad y las condiciones poco óptimas de su infraestructura, los pocos turnos en los que opera y las continuas suspensiones del servicio del ferrocarril Tacna – Arica le impiden contar con un flujo mayor de pasajeros, permitiéndole movilizar únicamente alrededor de 40 000 personas por año, lo cual representa poco más del 0.5% del total del movimiento migratorio entre Tacna y Arica (cifras del 2018). Ello podría constituir un indicador que acredite la existencia de una demanda potencial no satisfecha, lo cual deberá ser corroborado con un análisis de demanda a fin de idear una estrategia y desarrollar un proyecto de inversión orientado a la optimización del servicio del ferrocarril.
6. El ferrocarril Tacna – Arica posee un amplio patio de maniobras conectado al MASP (Muelle Norte del puerto) como parte de su infraestructura, el mismo que permite la entrada y salida de carga embarcada y desembarcada vía tal muelle. Considerando que la carga movilizadora por el MASP ha venido aumentando de forma sostenida en los últimos años, resulta conveniente habilitar el ferrocarril para el

transporte de carga, integrándolo a las operaciones del puerto y buscando su vinculación con el patio de maniobras dentro del complejo de ZOFRATACNA.

7. Las estrategias a seguir para optimizar las operaciones del MASP toman como base el establecimiento de conversaciones entre el Perú y Chile en el marco de mecanismos de diálogo bilateral como los gabinetes binacionales, a fin de llegar a acuerdos que beneficien a ambas partes y coadyuven a alcanzar sus objetivos. Así, la primera propuesta plantea el establecimiento de un acuerdo interinstitucional entre ENAPU y EPA a fin de que el MASP almacene carga que el TPA, por estrategia comercial o capacidad operativa, opte por no recibir. Por su parte, la segunda sugiere el establecimiento de conversaciones entre ambos con el objetivo de lograr el compromiso chileno de efectuar los trabajos de mantenimiento y reparación de la infraestructura del malecón de atraque pendientes, de proceder con la instalación de una sexta bita de amarre, y de aprobar la ejecución de un estudio de maniobrabilidad en el muelle comprometiéndose a aceptar, en caso dicho estudio lo determine posible, de que en el MASP acoderen embarcaciones mayores a 160 metros de eslora. Cabe destacar que las propuestas sugieren que las condiciones, costos y plazos bajo los que se desarrollen tales iniciativas deberán ser estudiados y definidos entre ambas partes.
8. Brindar en concesión el ferrocarril Tacna – Arica constituye el eje de la tercera propuesta, al resultar la vía más adecuada para garantizar una mayor eficiencia en sus operaciones, haciéndolo apto para recibir mayores flujos de pasajeros y habilitándolo para el transporte de carga mediante su integración con las operaciones del MASP y ZOFRATACNA. El proyecto de concesión deberá ejecutarse cumpliendo con las disposiciones de la normativa vigente respecto a

las entidades participantes así como a las condiciones y plazos específicos a cumplirse, y considerando que se respeten los derechos y servidumbres contemplados en el Tratado de Lima de 1929 y su Acta de Ejecución de 1999. Asimismo, deben considerarse las opiniones de los ciudadanos tacneños y de asociaciones patrióticas frente a la concesión, a fin de asegurar que esta no genere sensibilidades ni que provoque rechazos o reclamaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- Acta de Ejecución del Tratado de Lima de 1929*. (1999).
Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados.
(1930).
- Arévalo, C. (2002). *Evolución de las relaciones peruano - chilenas: una aproximación contemporánea. Trabajo de investigación presentado para la obtención del título de Magíster en Diplomacia y el título de Diplomático de Carrera*. Lima.
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos. (8 de Agosto de 2018). *Asociación Peruana de Agentes Marítimos: TPA: Nuestras importaciones representan un 75% de toda la carga Perú mientras el 25% corresponde a exportaciones mayoritariamente de Tacna*. Obtenido de <http://www.apam-peru.com/web/tpa-nuestras-importaciones-representan-un-75-de-toda-la-carga-peru-mientras-el-25-corresponde-a-exportaciones-mayoritariamente-de-tacna/>
- Bákula, J. M. (2002). *Perú: Entre la realidad y la utopía. 180 años de política exterior*. Lima: Fondo de Cultura Económica.
- Barros Jarpa, E. (1959). *Derecho Internacional Público*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.
- Bavaresco, A. (2003). La crisis del estado-nación y la teoría de la soberanía en Hegel. *Revista de pensament i anàlisi*, 55-80.
- Brousset, J. (1989). Ejecución de las cláusulas pendientes del Tratado de 1929. En E. Ferrero, *Relaciones del Perú con Chile y Bolivia* (pág. 143). Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales - CEPEI.
- Burgos, C. (2015). *Rehabilitación del Ferrocarril Tacna - Arica: Tesis para optar el Título de Ingeniero Civil*. Lima.
- Calderón, F. (2000). *El Tratado de 1929. La otra historia*. Lima: Fondo Editorial Congreso del Perú.
- Capitanía de Puerto de Arica. (4 de Febrero de 2015). *Resolución de Habilitación del Puerto de Arica - Ord. N°12.600/_04_VRS*. Arica. Obtenido de https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170206/asocfile/20170206124544/12600_04_040215_arica_cb1.pdf
- CEPLAN. (2014). *Plan Estratégico Sectorial Multianual - PESEM 2015-2021 Relaciones Exteriores*. Obtenido de <http://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/22-planes-y-politicas/222-documentos-de-planificacion/plan-estrategico-sectorial-multianual-pesem/ano-2016/8105-plan-estrategico-sectorial-multianual-del-sector-relaciones-exteriores>
- Coaquera, M. (2017). *Estación central férrea para mejorar el transporte urbano de pasajeros del distrito Coronel Gregorio Albarracín Lanchipa: Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecta*. Tacna.
- Constitución Política del Perú. (1993).

- Contrato de Construcción y Explotación del ferrocarril Tacna – Arica.* (1852).
- Couturier, H. (Abril - Junio de 1993). Los acuerdos entre Perú y Chile para la ejecución de las cláusulas pendientes del Tratado de 1929. *Análisis Internacional*, 21.
- De la Puente, J. (1994). Apuntes sobre las relaciones internacionales entre el Perú y Chile, en los últimos 100 años y sobre la Convención de Lima de 1993. *Agenda Internacional*.
- Decreto Legislativo N° 1413. (13 de Setiembre de 2018).
- Decreto Supremo N° 028-91 TC. (1991).
- Diario El Mercurio de Chile. (17 de Marzo de 2019). Terminal Puerto Arica moviliza más de 110,000 toneladas de carga peruana al año. *Diario Gestión*.
Obtenido de <https://gestion.pe/economia/empresas/terminal-puerto-arica-moviliza-110-000-toneladas-carga-peruana-ano-261602-noticia/>
- Diario El Peruano. (28 de Enero de 2014). La Haya reconoce más de 50,000km2 de mar al Perú. *Diario El Peruano*. Obtenido de <https://elperuano.pe/noticia.aspx?id=14893>
- Díez De Velasco, M. (1963). *Curso de Derecho Internacional Público*. Madrid: Editorial Tecnos S.A.
- Drucker, P. (1999). *Sociedad pós-capitalista* (Séptima ed.). Sao Paulo: Pioneira.
- Empresa Portuaria Arica. (27 de Abril de 2016). Puerto Arica inaugura primera etapa de zona de respaldo portuaria. Obtenido de <http://puertoarica.cl/index.php/es/novedad/puerto-arica-inaugura-primera-etapa-de-zona-de-respaldo-portuaria>
- Empresa Portuaria Arica. (2018). *Memoria Integrada*.
- ENAPU. (2016). *Memoria Anual*.
- ENAPU. (2017). *Memoria Anual*.
- ENAPU. (2018). *Memoria Anual*.
- ENAPU. (Enero de 2019). Informe técnico del Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica.
- ENAPU. (2019). *Portal web - ENAPU*. Obtenido de http://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-arica/
- Fenwick, C. G. (1963). *Derecho Internacional*. Buenos Aires: Editorial Bibliográfica Argentina .
- Gobierno Regional de Tacna. (2014). *Plan de Desarrollo Regional Concertado Tacna hacia el 2021*. Tacna, Perú.
- Gómez, D. (02 de Julio de 2018). Alianza entre Zofratacna y TPA produjo un incremento en el ingreso de carga de 250%. *Perú 21*. Obtenido de <https://peru21.pe/economia/alianza-zofratacna-tpa-produjo-incremento-ingreso-carga-250-412470-noticia/?foto=1>
- Instituto Peruano de Economía. (2019). *Índice de Competitividad Regional* . Lima. Ley 27688. (28 de Marzo de 2002).
- Ley 30446. (3 de Junio de 2016).
- Ley 30634. (10 de Agosto de 2017).

- Mamani, R. (2 de Febrero de 2019). Ferrocarril Tacna - Arica suspende servicio por desborde de río en Chile. *La República*. Obtenido de <https://larepublica.pe/sociedad/1405951-ferrocarril-tacna-arica-suspende-servicio-desborde-rio-chile/>
- Méndez, E. (1994). El muelle norte en la Convención de Lima: Algunos puntos de reflexión sobre la empresa concesionaria. *Derecho & Sociedad - Pontificia Universidad Católica del Perú*.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - Plan COPESCO Nacional. (2017). *Estudio de Pre Inversión a Nivel de Perfil "Instalación, Mejoramiento y Ampliación de los Servicios Turísticos Públicos de la Estación de Ferrocarril Tacna - Arica en el Sector Museo Ferroviario, Distrito de Tacna - Provincia Tacna - Tacna"*.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2018). *Plan Regional Exportador - PERX Tacna*. Lima.
- Ministerio de Fomento de España. (2005). *Elaboración de un análisis DAFO en organizaciones de transportes*. Obtenido de <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/286FB432-2D3C-4596-94B3-1B2D96AF526D/19424/IVA3.pdf>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018). *Plan Operativo Institucional - POI Ministerio de Relaciones Exteriores (2019)*. Obtenido de <http://transparencia.rree.gob.pe/index.php/2-planeamiento-y-organizacion/22-planes-y-politicas/222-documentos-de-planificacion/plan-operativo-institucional-poi/poi-2019-1/12258-poi-2019-programado/file>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019). *Plan Estratégico Institucional - PEI Ministerio de Relaciones Exteriores (2020-2022)*. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/351057/PEI_2020-2022_RM__0536-RE-2019.pdf
- Moreno Quintana, L. (1963). *Tratado de Derecho Internacional* (Vol. I). Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Mundo Marítimo. (27 de Octubre de 2014). Ante riesgos estudian traslado del Puerto de Arica a Chacalluta . Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/ante-riesgos-estudian-traslado-del-puerto-de-arica-a-chacalluta>
- Mundo Marítimo. (2 de Mayo de 2017). *TPA firma acuerdo con Zofratacna en favor del comercio exterior de Chile y Perú*. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/tpa-firma-acuerdo-con-zofratacna-en-favor-del-comercio-exterior-de-chile-y-peru>
- Novak, F. (2000). *Las Conversaciones entre Perú y Chile para la Ejecución del Tratado de 1929*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Oficina de Imagen y Comunicación Estratégica - Superintendencia Nacional de Migraciones. (30 de Enero de 2019). *Superintendencia Nacional De Migraciones*. Obtenido de <https://www.migraciones.gob.pe/index.php/frontera-chile/>

- Oppenheim, L. (1948). *International Law*. (Séptima ed., Vol. I). Longmans, Green and Co.
- Organización Mundial del Comercio. (Mayo de 1998). *Organización Mundial del Comercio - Portal Web*. Recuperado el 1 de Agosto de 2019, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/sps_s/spsund_s.htm
- Organización Mundial del Comercio. (2019). Obtenido de Organización Mundial del Comercio - Portal Web: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm
- Palacios, A. (19 de Agosto de 2017). Histórico Ferrocarril Tacna-Arica: Situación. *Diario Expreso*.
- PERUCÁMARAS. (18 de Enero de 2019). El crecimiento moderado no basta para disminuir la pobreza. Obtenido de <http://www.perucamaras.org.pe/nt105.html>
- PERUCÁMARAS. (21 de Enero de 2019). Pobreza alcanzó al 20,7% de la población del sur del país. Obtenido de <http://www.perucamaras.org.pe/nt106.html>
- Plan de Acción de Paracas - Compromiso 18. (2019). *III Gabinete Binacional Perú - Chile*. Paracas.
- Protocolo Complementario al Tratado de Lima*. (1929).
- Protocolo de Liquidación de Obligaciones*. (1934).
- Protocolo de Washington*. (1922).
- Quispe, M. (1998). *La interpretación y aplicación de la Servidumbre Internacional incluida en las obligaciones pendientes de cumplimiento del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario. Trabajo de Investigación para optar el Grado de Maestría en Diplomacia*. Lima: Academia Diplomática del Perú.
- Radio Uno*. (15 de Agosto de 2019). Obtenido de <http://radiouno.pe/noticias/80717/ferrocarril-tacnaarica-esta-paralizado-por-falta-mantenimiento>
- Real Academia Española. (2019). *Diccionario de la lengua española*. Madrid, España.
- Redacción El Comercio. (25 de Agosto de 2015). Tacna y Arica volverán a estar unidas por ferrocarril. *Diario El Comercio*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/peru/tacna/tacna-arica-volveran-unidas-ferrocarril-203192>
- Redacción El Comercio. (13 de Setiembre de 2018). Ley de cabotaje: Se podrán reducir costos de transporte por vía marítima. *Diario El Comercio*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/economia/peru/ley-cabotaje-podran-reducir-costos-transporte-via-maritima-nndc-noticia-557049>
- Redacción El Comercio. (5 de Julio de 2019). ¿Está listo el puerto peruano de Ilo para convertirse en un megapuerto para Bolivia? *Diario El Comercio*. Obtenido de <https://rpp.pe/peru/moquegua/esta-listo-el-puerto-peruano-de-ilo-para-convertirse-en-un-megapuerto-para-bolivia-noticia-1206997?ref=rpp>
- Redacción Gestión. (4 de Abril de 2019). ZofraTacna insistirá para que Gobierno autorice inversiones extranjeras en complejo industrial. *Diario Gestión*.

Obtenido de <https://gestion.pe/economia/zofratacna-insistira-gobierno-autorice-inversiones-extranjeras-complejo-industrial-264755-noticia/>
 Redacción La República. (9 de Marzo de 2018). Quellaveco sacará mineral que extraiga por el puerto de Ilo. *Diario La República*. Obtenido de <https://larepublica.pe/economia/1209211-quellaveco-sacara-mineral-que-extraiga-por-el-puerto-de-ilo/>

Redacción Web - Diario Sin Fronteras. (17 de Junio de 2017). El 90% de pasajeros de autovagón son chilenos. *Sin Fronteras - Diario Regional*. Obtenido de <http://www.diariosinfronteras.pe/2017/06/17/el-90-de-pasajeros-de-autovagon-son-chilenos/>

Reglamento del Acta de Ejecución del Tratado de Lima de 1929. (1999). Remiro Brotóns, A. (1997). *Derecho Internacional*. Madrid: Mc Graw-Hill.

Reuters. (25 de Junio de 2019). Bolivia busca exrpotar más por puertos de Perú como alternativa a Chile. Lima. Obtenido de <https://lta.reuters.com/articulo/peru-bolivia-idLTAKCN1TQ2DU-OUHLT>

Rousseau, C. (1966). *Derecho Internacional Público* (Tercera ed.). Barcelona: Ediciones Ariel.

Sandoval, O. (2000). *Perú - Chile: Instrumentos Jurídicos Internacionales para el establecimiento de su frontera territorial (1883-1999)*. (O. Sandoval Aguirre, Ed.)

Sistema de Empresas: Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile. (2019). Obtenido de http://www.sepchile.cl/empresas-sep/portuario/empresa-portuaria-arica-epa/?no_cache=1

Solari, L. (1994). *Derecho Internacional Público*. Lima: Ediciones Studium.

Sorensen, M. (Ed.). (1973). *Manual de Derecho Internacional Público*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

SUNAT. (2016). *Procedimiento General "ZOFRATACNA" aprobado con Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N.º 204-2012/SUNAT/A y modificado por Resolución de Intendencia Nacional Nº 22-2016/SUNAT/5F0000*.

Superintendencia Nacional de Migraciones. (2018). *Boletín estadístico migratorio*.

Terminal Puerto Arica S.A. (2019). *Manual de Servicios*. Obtenido de <http://portal.tpa.cl/tpaweb/wp-content/uploads/2019/09/Manual-de-Servicios-2019.pdf>

Tratado de Lima . (1929).

Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia. (1904).

Trip Advisor. (2019). Recuperado el 03 de Setiembre de 2019, de https://www.tripadvisor.com.pe/Attraction_Review-g297395-d7743375-Reviews-Ferrocarril_Arica_Tacna-Arica_Arica_and_Parinacota_Region.html#REVIEWS

Ulloa, A. (1941). *Posición Internacional del Perú*. Lima: Fondo Editorial del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.

Ulloa, A. (1957). *Derecho Internacional Público* (Cuarta ed., Vol. I). Madrid: Ediciones Iberoamericanas S.A.

- Vega, E. (2017). *Propuesta de Infraestructura para la Estación Ferroviaria de Tacna para solucionar el transporte férreo de carga y pasajeros ubicado en ZOFRATACNA: Tesis para optar el Título Profesional de Arquitecto*. Tacna.
- Wagner de Reyna, A. (1965). *Historia Diplomática del Perú: 1900-1945*. Lima: Fondo Editorial del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.
- Yepes, E. (1993). *Cómo se negoció el Tratado de 1929: Para que no se repita*. Lima: Ediciones Análisis.
- ZOFRATACNA. (2017). *Guía del Inversionista*.

ANEXOS

ANEXO 1

TRATADO DE LIMA y su PROTOCOLO COMPLEMENTARIO (Lima, 03 de Junio de 1929)

Los Gobiernos de las Repúblicas del Perú y de Chile, 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 los Estados Unidos de América, en ejercicio de buenos oficios solicitados por las Partes, y guiándose por los arreglos directos concertados entre ellas, ha propuesto como bases finales para resolver el problema de Tacna y Arica, y al efecto han nombrado Plenipotenciarios, a saber: Su Excelencia el Presidente del Perú al Excelentísimo Señor Doctor don Pedro José Rada y Gamio, su Ministro de Relaciones Exteriores, y Su Excelencia el Presidente de la República de Chile, al Excelentísimo señor don Emiliano Figueroa Larraín, su Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Perú; quienes después de canjear sus Plenos Poderes y encontrándolos en debida forma, han convenido los artículos siguientes:

Artículo Primero

Queda definitivamente resuelta la controversia originada por el Artículo Tercero del Tratado de Paz y Amistad del veinte de octubre de mil ochocientos ochenta 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 partes y, en consecuencia, la frontera entre los territorios del Perú y de Chile, 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 la demarcación, los accidentes geográficos cercanos que permitan 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 el Perú y la otra en Chile. Chile cede a perpetuidad a favor del Perú, todos sus derechos sobre los canales de Uchusuma y del Mauri, llamado también Azucarero, sin perjuicio de la soberanía que le corresponderá ejercer sobre la parte de dichos acueductos que queden 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 de 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 del 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 de 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 designado 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 ratificaciones del presente tratado, los territorios que, según él, deben quedar en poder del Perú. Se firmará por Plenipotenciarios de las citadas Partes Contratantes, un 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 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.

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 éste último Gobierno, todas las obras públicas ya ejecutadas o en construcción y bienes raíces de propiedad fiscal ubicados en los territorios que, conforme al presente Tratado, quedarán bajo la soberanía peruana.

Artículo Séptimo

Los Gobiernos del Perú y de Chile respetarán los derechos privados legalmente adquiridos en los territorios que quedan bajo sus respectivas soberanías entre los

que figura 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 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.

Artículo Octavo

Los Gobiernos del Perú y de Chile condonarán recíprocamente toda obligación pecuniaria pendiente entre ellos ya sea que derive o no del Tratado de Ancón.

Artículo Noveno

Las Altas Partes Contratantes celebrarán un convenio de policía fronteriza para la seguridad pública de los respectivos territorios adyacentes a la línea divisoria. Este convenio deberá entrar en vigencia tan pronto como la Provincia de Tacna pase a la soberanía del Perú.

Artículo Décimo

Los hijos de los peruanos nacidos en Arica, se considerarán peruanos hasta los veintiún años de edad, 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 Perú y de Chile, 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 del Perú y de Chile, no estuvieren 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 pudiesen ponerse de acuerdo, decidirá el Presidente de los Estados Unidos de América la controversia.

Artículo Decimotercero

El presente Tratado será ratificado y sus ratificaciones serán canjeadas en Santiago tan pronto 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 veintinueve.

(L.S.) Pedro José Rada y Gamio
(L.S.) E. Figueroa.

Lima, 03 de junio de 1929.

PROCOLO COMPLEMENTARIO

Los Gobiernos del Perú y de Chile 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 del Perú y de Chile 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.

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 de Chile 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.

(L.S.) Pedro José Rada y Gamio
(L.S.) E. Figueroa

Lima, 3 de junio de 1929

ANEXO 2

Acta de Ejecución del Artículo 5°, del Tratado de 1929, suscrita en 1999

ACTA DE EJECUCIÓN

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 y 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 estos 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 prestación 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 la bodega 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 la 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 de 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 estas empresas sea modificado o éstas dejen de existir, lo que se pondrá en conocimiento del Gobierno de Chile, las entidades que las reemplacen, para 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 de 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 la 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 ha venido efectuando.

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

El Gobierno de Chile, a través de su 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 esta 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 trabajo 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 convenidas 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 u ornato, así como las ampliaciones de la 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 de las instalaciones ferroviarias y todas las construcciones que se encuentren sobre aquéllos. 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 de las instalaciones ferroviarias e incluye, la cimentación que soporta al 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 sujetos a la normativa a que se refiere el Reglamento adjunto, que aplica la Autoridad Marítima y la Empresa Portuaria Arica, cuyas competencias se ejercen en forma no discriminatoria, respetando las funciones que corresponde ejercer a ENAFER, 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 a la 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 mercaderías 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 un 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 generen 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 mercaderías y armamentos están exentos del Impuesto al Valor Agregado.

11.- Las mercaderías en tránsito podrán permanecer en la bodega y en las 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 del Perú.

Con miras a asegurar los requerimientos fito y zoonosanitarios, 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 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 del Perú.

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

En el caso de mercaderías con destino a Tacna en contenedores sellados y precintados, la verificación fito y zoosanitaria se realizará en forma externa, al momento en que éstas abandonen el recinto portuario. Tratándose de mercaderías en tránsito con destino a Tacna que no vengán en contenedores sellados y precintados, el reconocimiento fito y zoosanitario de verificación se efectuará en la fecha de su arribo y antes de que éstas abandonen el recinto portuario, con el objeto de evitar el riesgo fito y zoosanitario 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 Zoosanitario expedido por el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA), cuya copia será entregada al representante del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), en la estación ferroviaria.

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

12.- Las mercaderías en tránsito que tengan la calificación de "peligrosas", deberán ser tratadas como descarga directa o despacho inmediato. Son mercaderías "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 la soberanía de Chile y, en consecuencia, están sometidos 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 a 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 Chile y Perú dejan constancia que simultáneamente a la firma de la presente Acta y su Reglamento, ENAPU, ENAFER, Aduanas del Perú y la Empresa Portuaria 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 Chile y Perú el 21 de noviembre de 1933. Ambos Gobiernos expresan su voluntad que el Morro de Arica constituya auténtico símbolo de la 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.

ANEXO 3

REGLAMENTO DEL 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 el 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 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 se brinden a las naves con el destino al malecón de atraque se sujetarán al respeto pleno de principios de igualdad de trato y no discriminación con respecto a las mismas labores ejercidas en el resto del Puerto de Arica.
- 5.** Para efectos del 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 por ésta a la Aduana de Chile al ingreso o a la salida del ferrocarril del 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 1988 y el Convenio Administrativo peruano-chileno sobre la misma materia de 1990, coordinarán las acciones que correspondan 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 para 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 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 SAG y SENASA, que consta en el Anexo N° 6 del Acuerdo de Complementación Económica Perú-Chile N° 38, de 1998, y en caso de 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 ENAFER según corresponda, para que aplique prontamente tales medidas, en resguardo de la seguridad fito y zoonosanitaria 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 deberán 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 riesgos fito o zoonosanitarios, 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 del Comercio (OCM), y teniendo presente el Acuerdo de Cooperación citado en el Artículo 10 de este Reglamento.

En 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:	Cinco días
Papas para consumo y semillas:	Doce días
Bulbos, rizomas, cromos y cualquier otra estructura botánica subterránea destinada al consumo:	Doce días
Graneles para consumo o industrialización hospedantes de Gorgojo Kapra:	Cinco días
Plantas y partes de plantas y elementos de reproducción vegetativa:	Cinco días
Semillas:	Treinta días
Especies aromáticas frescas para consumo:	Cinco días
Productos de naturaleza seca para consumo:	Treinta días
Flores cortadas:	Cinco días
Subproductos de cereales y otras gramíneas, leguminosas, fibras vegetales y bruto y otras similares, hospedantes y no hospedantes de Gorgojo Kapra:	Treinta días
Maderas simplemente aserradas y en trozas de coníferas hospedantes de Sirex Noctileo y/o Bursaphelenchus Xylophilus:	Treinta días
Maderas aserradas y en trozas de salicáceas y eucaliptus ssp. Hospedantes de Platypus Surcatus:	Treinta días
Maderas simplemente aserradas y en trozas pertenecientes a especies arbóreas distintas a las detalladas a los puntos anteriores:	Treinta 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 desembarque en el malecón de atraque al servicio del Perú o, que embarque en dicho malecón con destino al Perú.

14. Las naves cuya totalidad de las cargas a desembarcar en Arica tengan como destino el territorio peruano, atracarán en el malecón al servicio del Perú. Del mismo modo, atracarán en dicho malecón aquellas naves con o sin cargar, 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 el 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 el territorio peruano que utilicen cualquiera de los sitios del puerto de Arica, incluyendo el malecón de atraque al servicio el Perú, podrán ser transportadas por carretera de conformidad con las disposiciones generales de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de 1 de enero de 1990.

El transporte de carretera se llevará a cabo sobre la base de los principios de libre competencia y no discriminación.

17. Conforme al Artículo 7 del Acta de Ejecución, se aplica como normativa vigente la que rige a la autoridad marítima y a la Empresa Portuaria 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 Agente 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 sus eventuales modificaciones. La aplicación de esta norma 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 o del presente Reglamento, serán objeto de recomendación por la Comisión mencionadas en el Acuerdo Internacional sobre Solución de Controversias, a fin que las respectivas Cancillerías convengan las medidas pertinentes, de estimarlo conveniente.

19. Los equipajes de las personas y los envíos o despachos postales en libre tránsito desde o hacia el Perú, estarán sujetos al mismo régimen contemplado para las mercaderías y armamentos, señalado 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 que éstos se encuentren en perfecto estado al momento de su recepción. Durante este período,

ENAPU, ENAFER y Aduanas del Perú realizarán con la Empresa Portuaria Arica las coordinaciones que fueren pertinentes para tal fin.

ANEXO 4

PLANO MASP – ACTA DE EJECUCIÓN 1999

