

LOS CONVENIOS PERU-BOLIVIANOS DE 1992 ACERCA DE ZONA FRANCA INDUSTRIAL
Y ZONA TURISTICA EN EL PUERTO DE ILO

PERIODO
PRESIDENCIAL
003545
ARCHIVO

30. marzo 92.

EL PRESENTE INFORME BUSCA DEFINIR LA SITUACIÓN DE CHILE EN RELACIÓN A LAS FACILIDADES CONCEDIDAS A BOLIVIA, ASÍ COMO TAMBIÉN, APRECIAR LAS POSIBLES PROYECCIONES PERUANAS Y LAS DE NUESTRO PAIS. RESPECTO DE EJERCER UN POSIBLE ROL VINCULADOR ENTRE LA CUENCA DEL PACÍFICO Y LOS PAÍSES ATLÁNTICOS DEL CONO SUR SUDAMERICANO.

INDICE

2.- LOS CONVENIOS PERU-BOLIVIANOS DE 1992 ACERCA DE ZONA FRANCA INDUSTRIAL Y ZONA TURISTICA EN EL PUERTO DE ILO.

2.1. Sentido y Alcance de las cláusulas.

2.2. Reseña 1905-1992 acerca de las facilidades peruanas para Bolivia.

3.- COMPARACION ENTRE LAS FACILIDADES CHILENAS Y PERUANAS PARA BOLIVIA.

3.1. Acuerdos Bilaterales

3.2. Sistemas de transporte en el área:

a. Puertos

a.1 Puertos Peruanos

a.2 Puertos Chilenos

a.4 Conclusiones

b. Vías Terrestres

b.1 Caminos

b.2 Ferrocarriles

c. Aeropuertos

c.1 Perú

c.2 Chile

c.3 Conclusiones

4.- LA CUENCA DEL PACIFICO

4.1. Fajas Bioceánicas

4.2. Descripción de los enlaces terrestres transcontinentales Pacífico-Atlántico de la faja norte.

4.3. Ferrocarriles

5.- CONCLUSIONES GENERALES

CONVENIOS SUSCRITOS EN 1992

Los presidentes Fujimori del Perú y Paz Zamora de Bolivia, firmaron en el Puerto de Ilo, en enero de 1992, un Convenio Marco "Proyecto Binacional Mariscal Andrés de Santa Cruz", cuya finalidad es profundizar la integración y la complementación entre ambos países". Establece que Perú concederá el libre uso de sus instalaciones portuarias; el desarrollo de una Zona Franca Industrial y una Zona Franca Turística de Playa en el Puerto de Ilo; convienen que entre ambos países se reconocerá el derecho al libre tránsito de personas, el que será regulado mediante un acuerdo específico.

Asímismo, encargan a los respectivos Ministros de RR.EE. que suscriban varios otros Convenios, entre ellos los de Zona Franca Industrial y Zona Franca Turística, que se analizan en el presente Informe.

2.1. Sentido y alcance de las cláusulas.

- 2.1.1. El Convenio sobre la participación boliviana en la Zona Franca Industrial de Ilo establece que Bolivia debe designar una empresa Promotora que participará en dicha zona. La Empresa deberá ser de propiedad mayoritaria boliviana y la Junta de Administración de la Zona Franca de Ilo le cederá la administración de un terreno de alrededor de 163,5 hectáreas, por un período de 50 años renovables. La superficie definitiva del terreno dependerá de un estudio de factibilidad y, en el intertanto, se concederá un área que sea indispensable para su administración.

Las atribuciones y facultades de la Empresa Promotora boliviana estarán limitadas exclusivamente al área concedida en administración.

Sus atribuciones están normadas por la legislación peruana, en particular, el Decreto 704, relativo a las Zonas Francas. Las inversiones bolivianas quedan garantizadas por la legislación peruana correspondiente.

Junto con conceder, bajo régimen especial, las más amplias facilidades para la utilización del Puerto de Ilo, se prevé la necesidad de equipar debidamente dicho Puerto, para lo cual Bolivia deberá coadyuvar a la captación del financiamiento por parte de las instituciones multilaterales o comerciales de crédito.

Ambos gobiernos adquieren el compromiso de darse facilidades de tránsito y se establece el propósito de mejorar la infraestructura del transporte existente.

Bolivia, a su vez, se obliga a conceder al Perú una Zona Franca de características similares en Puerto Suárez.

- 2.1.2. El Convenio sobre la participación boliviana en la Zona Franca Turística de Playa en Ilo, define la participación de Bolivia en una franja de cinco kilómetros de longitud en el Litoral, cuya anchura no ha sido determinada y quedaría contigua a la Zona Industrial y aeropuerto.

La Empresa Promotora, los regímenes tributarios y de inversiones son similares a los de la Zona Franca Industrial, pero la concesión de la administración es por 99 años renovable mediante acuerdo de ambas Partes.

- 2.1.3. Los convenios citados establecen condiciones y garantías regidas por las respectivas legislaciones nacionales.

Las partes no obtienen acceso directo a la propiedad de inmuebles en el territorio de la otra parte; se adquieren sólo derechos de administración o concesión por un plazo determinado, pero renovables de común acuerdo.

Los derechos anteriores deben ser necesariamente ejercidos por una empresa determinada.

Bolivia se obliga a coadyuvar en los compromisos de financiamiento de las obras portuarias e infraestructura del Puerto de Ilo y se compromete a obtener créditos internacionales para mejorar las vías de comunicación entre Ilo y La Paz.

- 2.2. Reseña 1905-1992 acerca de las facilidades peruanas para Bolivia.

El 27 de noviembre de 1905, Bolivia firmó con Perú un Tratado de Comercio y Aduanas y, desde esa fecha, comenzó su política de hacer presente los hipotéticos perjuicios que le producía a su desarrollo el aislamiento causado por su condición de país mediterráneo. Con ello ha logrado obtener concesiones de países vecinos y apoyo de algunos estados latinoamericanos para su objetivo nacional de lograr una salida soberana al Océano Pacífico por territorio chileno.

En 1948 Perú y Bolivia suscribieron una serie de Convenios-Tratado Comercial y Económico; Convenio de Tránsito; Convenio de Intercambio Cultural. Acuerdo sobre Pasaportes y Salvoconductos y Convenio de Sanidad Animal y Vegetal, Caza, Pesca y Forestación.

Ambos países se concedían una serie de beneficios, a saber: cláusula de nación más favorecida; no discriminación respecto de los bienes y negocios de los nacionales de un país en el otro, régimen irrestricto de libre tránsito para toda clase de cargas, efectos y materiales; régimen especial para zonas fronterizas; apertura de establecimientos, sucursales y agencias de instituciones industriales, comerciales y bancarias; régimen especial para inversiones y repatriación del capital, utilidades y construcción de vías férreas y caminos.

Ninguno de los Instrumentos mencionados fué ratificado.

En 1957, se firmó un Convenio para la ejecución inmediata de la carretera La Paz-Ilo, que fue ratificado en febrero de 1961. A la fecha, la vía tiene un estandar por demás precario, según se expone más adelante.

3. COMPARACIÓN ENTRE LAS FACILIDADES CHILENAS Y PERUANAS, PARA BOLIVIA.

3.1. ACUERDOS BILATERALES

3.1.1. Por el Tratado de 1904 y acuerdos posteriores, Chile concedió a Bolivia las más amplias facilidades de libre tránsito las que pueden hacerse efectivas por todos nuestros puertos. Estas facilidades son más beneficiosas y amplias que las otorgadas a los países sin litoral por convenciones multilaterales suscritas dentro del marco de la Organización de Las Naciones Unidas o de las que Bolivia ha obtenido de sus otros países limítrofes. Anexo 2.d.

3.1.2. En la Zona Franca de Iquique, cualquier empresa boliviana -y sin la limitación de una Empresa Promotora como lo es la acordada con Perú- podría obtener una concesión para instalarse y operar en dicha Zona Franca.

3.1.3. Las personas naturales y jurídicas bolivianas pueden adquirir inmuebles -no sólo turísticos- en el litoral nacional, salvo en aquellas áreas declaradas Zonas Fronteriza o tierras fiscales en la faja costera de 5 km de ancho, dispuesta en el DFL 1939, de 1977.

3.2 SISTEMAS DE TRANSPORTE EN EL AREA

a. PUERTOS (Anexos 3a al 3g)

a.1. PUERTOS PERUANOS

a.1.1 El puerto de Ilo (Plano general Anexo 3.b.) está en el Sur del Perú, Región de Mariátegui, subregión Moquegua. Es punto de transformación de los productos peruanos de la zona y es considerado en las rutas de navegación internacionales, en relación a los mercados del sur del Perú, Bolivia, Brasil y N. de Chile.

a.1.2 Cuenta con dos muelles de tipo espigón. Uno pertenece a la empresa Southern Copper Corporation (SPCC) localizado al Sur de la rada. Por él se exportan anualmente alrededor de 250.000 toneladas de cobre.

El otro muelle es de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU s.a.) inaugurado en 1970, que constituye la instalación portuaria involucrada en el Convenio

Tiene 302 mts. de largo, 25 mts. de ancho y 5 mts. de elevación. Sus amarraderos permiten el acoderamiento de 2 buques de hasta 30.000 toneladas y dos adicionales de menor tonelaje. Otros equipos y facilidades se indican en Anexo 3.a.

Por otra parte los terrenos de la zona franca dispuesta para Ilo, se encuentran a 7 km. al S.O. del puerto, en un lugar denominado Pampa de Palo, siendo el área disponible de 327 hectáreas.

Actualmente se termina la primera etapa de habilitación de la zona franca que comprende la dotación de servicios de energía eléctrica, agua y desagues.

a.1.3 El terminal portuario peruano requeriría de un equipamiento adecuado para movilizar la carga boliviana, lo que demandaría una inversión estimada en 100 millones de dólares para así quedar en condiciones de competir con Arica, ello sin contar con 200 millones adicionales necesarios para habilitar los acuerdos de Zona Franca y "Boliviamar".

a.1.4 El muelle fiscal del puerto de Ilo tiene una capacidad estimada de 300.000 toneladas por año y registra un movimiento de 98.000 toneladas promedio habiendo alcanzado un máximo de 107.000 toneladas en 1985 según datos disponibles. (Anexo 3.c.)

Respecto del movimiento de carga destinada a Bolivia, en 1990 no existen registros de importaciones ni exportaciones, salvo algunos embarques de minerales, lo que cuantitativamente fueron poco significativos.

a.2 PUERTOS CHILENOS

a.2.1 Bolivia utiliza fundamental e históricamente el Puerto de Arica (Plano general Anexo 3.d.) donde, en 1991, se movilizaron 499.000 toneladas entre importaciones y exportaciones, lo que representa aproximadamente el 50% del volumen total del comercio exterior de Bolivia y un 58% del movimiento portuario de Arica en ese año. Equipamiento y facilidades en Anexo 3.a.

Por Arica, Bolivia exporta minerales, castañas, maderas, soya y café, e importa químicos, maquinarias, vehículos harina y trigo entre otros productos.

El puerto de Arica tiene capacidad para movilizar 1.300.000 toneladas anuales. En 1991 alcanzó la cifra máxima histórica con 861.035 toneladas. (Anexos 3a. y 3g.)

1.300.000

1.400.000

2.200.000

4.900.000 toneladas

a.2.2. En Iquique (Plano general Anexo 3.e.) las operaciones comerciales se realizan vía zona franca, de allí que tanto la mercancía que importa Bolivia como la que exporta, ingresa y sale del puerto como carga chilena. Estimaciones bolivianas han establecido que por lo menos un 40 o 45% del volumen de ventas de ZOFRI se destina a Bolivia. Equipamiento y facilidades en Anexo 3.a.

Consultada la ZOFRI acerca de su juicio respecto de lo anterior, proporcionó las cifras concretas de sus ventas en el período 1987-1991:

El promedio anual ascendió a 964 millones de dólares, de los cuales 392 millones fueron producto de ventas al extranjero. Bolivia compró 220 millones de dólares, lo que significa el 56.1% de éstas últimas ventas, pero solamente el 22.8% en promedio, de las ventas totales en el período analizado.

Iquique tiene una capacidad estimada de 1.400.000 toneladas (Anexos 3a y 3g).

a.2.3 El puerto de Antofagasta registra un movimiento de mercaderías de más de 1.000.000 de toneladas anuales, habiéndose alcanzado un máximo de 1.926.533 tons. durante el año 1989. Su capacidad operativa es del orden de las 2.200.000 toneladas anuales (anexo 3a y 3g).

El movimiento de carga boliviana por el puerto de Antofagasta (Plano general Anexo 3f), en total, no supera las 200 mil toneladas. Se estima que las importaciones llegan a unas 80.000 tons. básicamente trigo y las exportaciones a más 100.000 tons. de minerales (concentrados de plomo y zinc; Antimonio y estaño). Equipamiento y facilidades del puerto en Anexo 3a.

a.3. Autoridades de las empresas portuarias de Chile y Perú, EMPORCHI y ENAPU respectivamente, han coincidido al comparar la situación actual de las instalaciones portuarias del Norte Chileno y Sur Peruano, en que el Acuerdo de Amistad, Integración y Cooperación que otorga una zona franca a Bolivia en el puerto de Ilo, no debería afectar significativamente en el corto plazo la actividad portuaria del norte de Chile, en especial por la capacidad de sus

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION NACIONAL DE FRONTERAS Y LIMITES DEL ESTADO

puertos, eficiencia en su administración y por el menor costo de operación por tonelada transferida el que es inferior en US\$ 10, entre los puertos del Norte Chileno, en comparación a sus homólogos del sur peruano.

Consultadas las Empresas Aseguradoras que se indican, se puede proporcionar la siguiente información de costos por toneladas (minerales y granos) actualizados a Enero de 1992.

EMPRESA	CHILE	PERU
Cruz del Sur	US\$ 0.25	Entre US\$ 2.5 a US\$ 3.00
AETNA	US\$ 0.28	US\$ 2.5

El mayor valor de las primas para puertos peruanos (10 veces las chilenas), permite además apreciar, entre otros factores, una calificación de seguridad para los puertos nacionales significativamente superior a la de los puertos peruanos.

a.4. CONCLUSIONES:

a.4.1. Las capacidades portuarias sumadas de Arica, Iquique y Antofagasta arrojan un total de 4.900.000 toneladas, 16 veces superior a la que ofrece Perú.

a.4.2. Restando para cada puerto los movimientos de carga máximos registrados hasta hoy, de las respectivas capacidades totales se tiene, con las actuales instalaciones, los siguientes volúmenes de toneladas por año:

	CHILE	PERU
ARICA	440.000	193.000
IQUIQUE	593.000	
ANTOFAGASTA	<u>274.000</u>	<u> </u>
T O T A L	1.307.000 ton. por año	193.000 ton. por año

De acuerdo a las cifras anteriores, los puertos chilenos nombrados poseen hoy, 6.78 veces más de saldo en capacidad de absorción de cargas futuras, que el puerto de Ilo.

a.4.3. Los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta, por sus mejores niveles de operación y seguridad así como por sus costos inferiores, respecto del puerto de Ilo, deberían ser preferentemente utilizados por Bolivia.

b VÍAS TERRESTRES

b.1 CAMINOS (Anexo 3.i.)

b.1.1 CAMINOS PERÚ - BOLIVIA.

b.1.1.a. Las carreteras que unen los puertos de Ilo y Matarani con las ciudades de Moquegua y Arequipa y las conexiones de estas con la carretera panamericana que corre de Sur a Norte desde Tacna -continuación de su similar en territorio chileno- están pavimentadas y con capacidad para resistir adecuadamente el tránsito de vehículos de alto tonelaje. Constituyen el 30% de la red total del área sur en comento.

b.1.1.b. Desde Tacna, Moquegua y Arequipa nacen caminos de penetración hacia la sierra peruana y altiplano Boliviano, cuya característica principal es la de ser ripiados, de difícil trazado, con tramos de fuertes pendientes, que se internan en la sierra hasta alcanzar alturas de 3.800 mts o más, como es el que conecta Puno con Desaguadero, que corre paralelo al lago Titicaca, así como su conexión a la Paz -vía Guasqui- con 102 Kms de carretera precaria.

b.1.1.c. De los tramos carreteros indicados en el Anexo.3.i. el correspondiente a Ilo-Mazocruz-Desaguadero es el consignado en el Convenio como enlace terrestre con Bolivia. Tiene 380 Kms. de longitud, de los cuales están pavimentados 27 Km.

Perú ha destinado US\$ 2 millones a invertir en 1992, de un total de US\$ 6 millones necesarios para faenas de mantención de los 283 Kms. ripiados restantes.

b.1.1.d. En territorio Boliviano, la vía se extiende desde Desaguadero en la frontera peruana hasta La Paz con una longitud total de 115 kms. ripiados. Para su pavimentación se precisan US\$ 43 millones, que se enterarían con aportes del B.I.D. (US\$ 28 millones), Alemania (US\$ 10 millones) y Bolivia (US\$ 5 millones).

Cabe señalar que gremios bolivianos del rodado han expresado preferir el camino La Paz-Desaguadero-Mazocruz-Tacna- Ilo, que no figura en el Convenio.

b.1.2. CAMINOS CHILE - BOLIVIA

b.1.2.a. El puerto de Arica cuenta con un camino que lo une con el paso de Tambo Quemado. De una extensión total de 232 kms. hasta la frontera, están pavimentados 140 kms. y el resto, vale decir 92 kms, están actualmente ripiados y se completaría su pavimentación en el curso de 1993.

La Paz
 380
 115
 total 495
 pav. 97 *peruano*
 398

Arica-La Paz
 232
 220
 104
 tot. 556
 Pav. 140 *dul.*
 104 *rip.*
244
 ripio 312

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION NACIONAL DE FRONTERAS Y LIMITES DEL ESTADO

En territorio Boliviano, existe un camino de tierra (220 kms.) desde Tambo Quemado hasta Patacamaya, lugar donde empalma con la carretera pavimentada La Paz-Oruro. Desde Patacamaya a La Paz hay 104 Km y a Oruro 126 Km. Por lo tanto, Arica-La Paz son 556 km y Arica-Oruro 578 km.

El Gobierno Boliviano ha manifestado que los créditos internacionales gestionados para consolidar el tramo Tambo Quemado-Patacamaya, se materializarán en el curso del presente año.

- b.1.2.b. El Puerto de Iquique cuenta con un camino de 190 kms. de extensión que llega hasta el límite con Bolivia en el Paso Cerrito Prieto. En Huara el camino se desprende de la carretera panamericana norte y su trazado hacia la frontera continúa con 18 kms. pavimentados, 8 kms. ripiados y el resto (164 kms) es de tierra en regular y mal estado. Por estar clasificado como camino regional secundario, sólo tiene mantención y proyectos para su mejoramiento.

A partir de la frontera en Pisiga (Bolivia) existe un camino de tierra, utilizado básicamente por comerciantes bolivianos que se abastecen en la Zona Franca de Iquique.

Zofri ha informado que intereses orureños están invirtiendo en el mejoramiento del camino, en territorio boliviano lo cual se ha traducido en reducir el tiempo de recorrido hasta Iquique, en 4 hrs (de 17 hrs han bajado a 11 hrs).

- b.1.2.c. El puerto de Antofagasta se conecta con Bolivia por una ruta que sigue la dirección general Calama-Ollaque-Oruro, de 1133 kms. de longitud.

El camino en territorio chileno, tiene 200 kms pavimentados de Antofagasta a Calama y 198 kms. ripiados y en regular estado, hasta Ollaque en la frontera con Bolivia.

En territorio Boliviano, la carretera es de tierra, de precarias condiciones hasta Challapata, y cubre una distancia de 619 kms. De allí continúa hacia el Norte con 89 kms de camino ripiado, bordeando el lago Poopó hasta Macha Camarca, donde conecta con un tramo pavimentado de 27 kms hasta Oruro.

- b.1.2.d. Antecedentes estadísticos recogidos en los controles fronterizos, permiten señalar que por el paso de Tambo Quemado se controló un tráfico de pasajeros y carga que alcanzó a 15984 y 20924 vehículos registrados en 1990 y 1991 respectivamente (Anexo 3 h 1 y 2).

Los datos obtenidos en Colchane, límite con Bolivia frente a Iquique, son marcadamente inferiores, ya que sólo alcanzan a 191 y 198 vehículos controlados en 1990 y en 1991 respectivamente (Anexo 3 h 3 y 4).

*Verificación vehículos
Arica Bolivia : 16 a 20 mil
Iquique " 190 + -*

No hay datos significativos de tráfico en la frontera chileno-boliviana en Ollagüe.

b.1.3 CONCLUSIONES.

b.1.3.a. Los caminos para el tráfico de mercaderías desde y hacia Bolivia, que unen los puertos del S. peruano y del N. chileno con la Paz, en su trazado enfrentan numerosas dificultades debido a las características topográficas de los territorios que atraviesan.

De éstos, considerando distancias y trazado, en territorio peruano, aparece como más viable el de Ilo-Desaguadero-La Paz y, en Chile, el camino Arica-Tambo Quemado-La Paz.

b.1.3.b. En principio, la ruta Ilo-La Paz se ve favorecida respecto a la carretera Arica-Paz, por ser 61 km más corta.

No obstante, la ruta chilena tiene 147 kms más de pavimento y 86 kms menos de calzada ripiada, lo que deriva en una mejor transitabilidad y en una operación más económica.

b.1.3.c. Las dos rutas señaladas anteriormente, requieren de una inversión importante de recursos para mejorar el trazado, y pavimentar la calzada:

Sobre la base de un costo de US\$ 400 mil dólares el kilómetro, se obtienen los siguientes valores necesarios a invertir para reemplazar la calzada ripiada y/o de tierra por pavimento, en las rutas que se señalan:

	COSTO KM US\$	POR PAVIMENTAR KMTS	COSTO US\$
Ilo-Desaguadero-La Paz	400000	398	160.000.000
Arica-T.Quemado-La Paz	400000	312	125.000.000
		DIFERENCIA	35.000.000

La menor inversión requerida para el camino Arica-La Paz hacen de esta carretera un proyecto más viable que el camino por Ilo, para su transformación en una real ruta internacional.

b.1.3.d. En consecuencia, dentro de una lógica económica Bolivia debería continuar -e incluso incrementar- la utilización de la ruta por Tambo Quemado, pues -como se consignó anteriormente-, accede además a instalaciones portuarias de mayor magnitud y eficiencia, así como también de menores costos, que las peruanas.

b.2. FERROCARRILES (Anexo 3.j)

b.2.1. PERÚ - BOLIVIA.

La unión ferroviaria entre Perú y Bolivia consiste en una línea de trocha de 1,42 metros, que iniciándose en Matarani (Mollendo), pasa por Arequipa, cruza la Cordillera de los Andes a 4470 mts sobre el nivel del mar y después de atravesar la zona montañosa y árida de la puna, llega a Juliaca a 385 kms. Desde este lugar, sale un ramal a Puno, 65 kms al Sur, completando 450 kms de desarrollo en total.

Puno es el punto de embarque en el lago Titicaca a 3815 mts sobre el nivel del mar. Luego de una navegación de alrededor de 120 kms se alcanza Guaqui, en Bolivia donde se reanuda el Ferrocarril con trocha de un metro hasta Viacha, distante aproximadamente, 107 kms.

Desde el nudo ferroviario de Viacha a la Paz hay 33 kms y a Oruro 230 kms.

En síntesis, el ferrocarril Matarani-La Paz tiene un desarrollo de 712 kms. y el de Matarani-Oruro de 910 kms.

El Puerto de Ilo no está conectado al sistema ferroviario descrito.

b.2.2. CHILE - BOLIVIA.

b.2.2.a El ferrocarril de Arica a La Paz es de trocha de 1 metro y su trazado sigue la dirección general Arica-Visviri-Viacha-La Paz. Tiene un desarrollo de 439 kms. de los cuales 207 transcurren en territorio chileno. La sección boliviana tiene 232 kms.

El tramo chileno del ferrocarril tiene una administración que depende de FF.CC. del Estado, pero con un régimen propio establecido en el Decreto Supremo N° 2250 de 1943. El sector boliviano es operado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE).

La carga que moviliza el ferrocarril es fundamentalmente de importaciones a Bolivia con un movimiento estimado de 7500 toneladas mensuales.

La capacidad actual del ferrocarril es de unas 120.000 toneladas anuales.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION NACIONAL DE FRONTERAS Y LIMITES DEL ESTADO

Conviene destacar que empresarios bolivianos de Santa Cruz representaron al Director General de FF.CC. de Chile, su interés por utilizar el ferrocarril a Arica para, por este puerto, efectuar exportaciones de Soya que, a la fecha, son embarcadas en Paranagua (Brasil) proponiendo la privatización del ferrocarril. Sobre este aspecto, se ha elevado un informe favorable, elaborado por la Empresa de FF.CC. del Estado y DIFROL, incluyendo antecedentes proporcionados por nuestro Cónsul General en La Paz.

b.2.2.b. El Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia pertenece a una empresa privada.

El sector chileno (Antofagasta-Baquesano-Calama-Ollagüe) tiene 444 kms de largo, trocha de 1 metro y 3% de pendiente.

El tramo boliviano (Ollagüe-Uyuni-Oruro-La Paz) tiene 729 kms de longitud, la misma trocha y 1,19% de pendiente.

El ferrocarril moviliza entre 300000 y 400000 toneladas al año. Además transporta una muy importante carga local en Chile proveniente de Chuquicamata, la que es aproximadamente dos veces mayor que la carga boliviana.

b.2.3. CONCLUSIONES.

b.2.3.a. Desde el punto de vista ferroviario la situación existente favorece netamente a Chile que cuenta con dos sistemas en operación de suficiente capacidad de transporte.

b.2.3.b. La oferta para el comercio exterior boliviano por medio del ferrocarril de Matarani a La Paz, para el efecto de su utilización dentro del acuerdo suscrito que otorga a Bolivia una zona franca en Ilo, tiene tres agravantes básicas: un largo trazado 712 kms, un tramo de trasbordo y navegación por el lago Titicaca y desvinculación física con el puerto de Ilo; aspectos que dificultan el transporte de mercaderías y encarecen su costo.

b.2.3.c. Sin perjuicio de lo anterior, es conveniente y aún necesario mantener y acrecentar las ventajas comparativas que favorecen a nuestro país, mediante la aplicación de medidas que minimicen los costos de transporte y que contribuyan a optimizar el Servicio general en coordinación con EMPORCHI.

C. AEROPUERTOS (Anexo 3.j.)

c.1 PERÚ

c.1.1. El aeródromo de ILo tiene una pista de asfalto utilizable todo el año sólo por aviones a hélice. Ubicado a 2 Kms del puerto y a 45 mts sobre el nivel del mar.

La pista tiene 3000 por 30 mts., cuenta con una sola radio ayuda para la navegación, catavientos y luces en los cabezales.

c.1.2. El aeródromo "Coronel FAP Carlos Ciriani Santa Rosa" de Tacna, tiene una pista de asfalto utilizable todo el año. Se encuentra ubicado a 5 Kms del centro de la ciudad.

La pista tiene 2500 por 45 mts. y está dotado de ayudas para la navegación. Su empleo fundamental es el transporte nacional de pasajeros y circunstancialmente de carga.

c.2. CHILE

c.2.1. Chacalluta en Arica tiene características técnicas de aeropuerto internacional si bien, carece aún de la infraestructura suficiente para la carga y descarga de aeronaves. Ubicado a 14 Kms al Norte de Arica y a 63 mts sobre el nivel del mar. Cuenta con una pista de asfalto de 2175 por 45 mts. Apto para la operación de todo tipo de aviones en cualquier época del año.

c.2.2. Chucumata en Iquique tiene características técnicas de aeropuerto internacional. Ubicado a 32 Kms al Sur de Iquique y a 290 mts sobre el nivel del mar. Posee una pista de concreto de 2480 mts por 45 mts. Apto para la operación de todo tipo de aeronaves en cualquier época del año.

c.2.3. Cerro Moreno en Antofagasta tiene características técnicas de aeropuerto internacional. Ubicado a 28 Kms al Norte de Antofagasta y a 132 mts sobre el nivel del mar. Posee una pista de concreto de 2050 mts por 45 mts. Apto para la operación de todo tipo de aeronaves en cualquier época del año.

c.3. CONCLUSIONES

c.3.1 Los aeropuertos nacionales próximos a las ciudades de Arica Iquique y Antofagasta poseen -según los antecedentes expuestos- condiciones técnicas para operar con eficacia las demandas de transporte aéreo pesado que pudiere a futuro requerir el desarrollo del comercio exterior. A la fecha, sólo Iquique tiene movimiento de carga internacional llegada y salida desde este aeropuerto. Anexo 3.k.

c.3.2 En el área en estudio, la infraestructura de las instalaciones existentes para la aeronavegación en territorio chileno, comparativamente enfrentadas a las peruanas, son cualitativa y cuantitativamente superiores.

4.- LA CUENCA DEL PACIFICO

4.1 El territorio del Cono Sur Sudamericano contiene dos fajas bioceánicas de interés prioritario -hoy y en el futuro previsible- pues concentran los procesos de mayor desarrollo del área (Anexo 4.b.)

4.1.1 FAJA NORTE

Como límite Norte se considera el Paralelo 18° L.S. Hacia el sur se extiende hasta el Trópico de Capricornio.

Entre ambas líneas, su costado oriental abarca desde las cercanías de Tacna, en Perú, hasta el puerto de Antofagasta en Chile y, en el oriental, con el litoral brasileño que va desde Caravelas, en el norte, a Sao Paulo-Santos.

4.1.2. FAJA CENTRAL

A partir del Trópico de Capricornio, alcanza, por el sur hasta el Paralelo 33° L.S, con un costado en el Océano Pacífico, entre Antofagasta y Valparaíso y, en el Atlántico, entre Santos y el extremo norte del Estuario del Río de la Plata.

4.1.3. De ambas Fajas, la Norte es la que se analiza en este Informe. La calidad relacionadora entre La Cuenca del Pacífico y la zona interior y Atlántica del Cono Sur Sudamericano contenidas en la Faja Norte involucra, geográficamente, a los territorios peruanos y chilenos ya identificados.

Se desarrollará a continuación, una estimación comparativa entre las conexiones terrestres transcontinentales que conectan las instalaciones portuarias y aéreas que poseen ambos países, ya descritas en la primera parte de este Informe.

4.2. DESCRIPCION DE LOS ENLACES TERRESTRES TRANSCONTINENTALES PACIFICO-ATLANTICO DE LA FAJA NORTE.

Se distinguen dos ejes principales (Anexo 4b):

4.2.a. Desde el puerto de Santos, Brasil se inicia un camino que lo conecta, en líneas generales, con Corumbá (frontera con Bolivia) -Puerto Suarez(lugar donde Bolivia concede franquicias al Perú, en reciprocidad por las recibidas en Ilo) -Santa Cruz -Cochabamba -Patacamaya. En este último punto, el eje tiene dos alternativas: a Arica por Tambo Quemado y hacia Ilo por la Paz, donde se une al camino ya mencionado, entre esta ciudad y el puerto peruano.

Entre Santos y Corumbá hay 1363 km. de camino de tierra, salvo un terreno pavimentado de 78 km a partir de Santos.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION NACIONAL DE FRONTERAS Y LIMITES DEL ESTADO

Entre Corumbá y Santa Cruz (Bolivia), se extiende en 560 km. un camino precario cuya construcción definitiva irrogaría un costo de US\$ 140 millones (en estudio por el BID).

Desde Santa Cruz a Patacamaya (700 Km), el camino está pavimentado. La continuación de la ruta hacia Ilo es de 598 Km. pavimentados hasta La Paz continuando de ripio hasta 97 km antes de acceder a Ilo, que también están pavimentados.

En resumen, entre Santos (Brasil) e Ilo (Perú), el camino tiene una longitud de 3221 km., de los cuales están pavimentados 979 km (30.40%).

El Tramo Patacamaya-Arica, ya descrito anteriormente, tiene una extensión de 452 km.

La longitud total de la ruta Arica-Santos es de 3226 km. de los cuales están pavimentados 1252 km (38.8%).

4.2.b. El segundo eje transcontinental. se extiende entre Santos (Brasil) y Antofagasta y son practicables dos recorridos parciales:

4.2.b.1. Santos-Curitiba-Asunción (Paraguay)-Resistencia (Argentina). Son 1291 km, pavimentados.

4.2.b.2. Santos-Curitiba-Posadas (Argentina)- Resistencia. Son 1308 km. pavimentados.

A partir de Resistencia. la vía se unifica hasta la localidad de Güemes (674 km pavimentados), lugar desde el cual hay dos alternativas; una por Salta y la otra por San Salvador de Jujuy.

Basándose en Informes y reconocimientos en terreno, cabe afirmar que la ruta claramente aconsejable es la de Jujuy.

Entre Güemes y Jujuy hay 96 km, pavimentados. En Jujuy se inicia el camino hacia Chile. Se trata de una ruta, que si bien tiene pavimentados sólo los primeros 61 km. el resto (309 km) es ripiado de muy buen estándar (11 mt. de ancho y pendientes no superiores al 7%).

Cabe hacer presente que está por definir el paso preferencial hacia Chile, pues está el de Jama y. 90 km al sur de éste, el de Sico.

Por Sico, la ruta hasta Antofagasta es de 620 km y por Jama, 469 km.

Los tramos de ambos pasos hasta San Pedro de Atacama (217 km por Sico y 156 km por Jama), presentan características más bien precarias. Desde San Pedro hasta Antofagasta (313 km) el camino está pavimentado.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION NACIONAL DE FRONTERAS Y LIMITES DEL ESTADO

- 4.2.c. En síntesis, se tiene el siguiente cuadro de vías
- 4.2.c.1. Santos-Asunción-Paso Sico-Antofagasta: 3281 km, de los cuales están pavimentados 2722 km a 98.3%).
- 4.2.c.2. Santos-Asunción-Paso Jama-Antofagasta: 3130 km (87% pavimentados).
- 4.2.c.3. Santos-Resistencia-Paso Sico-Antofagasta: 2698 km, de los cuales están pavimentados 2452 km (90.9%).
- 4.2.c.4. Santos-Resistencia-Paso Jama-Antofagasta: 2547Km (96.3% pavimentados)
- 4.2.d. De la comparación entre los dos ejes consignados, surge una considerable ventaja para la ruta Antofagasta-Santos pues, además de tener alternativas a través de Asunción o de Resistencia-Posadas, más cortas y de un grado de consolidación (pavimento) dos tercios superior, conecta directamente o con ramales practicables, a mayor número de países.

Cabe anotar que el eje prioritario antes citado, resulta 150 km más corto si se entra a Chile por el Paso de Jama.

4.3. FERROCARRILES (ANEXO 4 d)

- 4.3.1. Actualmente, sólo hay un ferrocarril que une el Pacífico (Antofagasta) con Santos (Brasil). Su recorrido general es Antofagasta-Salta-Santa Cruz-Santos.

Es de trocha de 1 m. y cubre una distancia de 4320 km.

Existen otras vías, que se expondrán a continuación, pero todas ellas tienen tramos sin construir, si bien es posible dar continuidad al trayecto utilizando sistemas intermodales.

- 4.3.2. Ilo carece de ferrocarril, debiendo recorrer 274 hasta Matarani para acceder a la unión entre Matarani y La Paz, ya descrita, (712 km incluida la navegación por el Lago Titicaca, estimada en 120 Km) tiene una trocha de 1.43 mt. en Perú y de 1.00 mt. en Bolivia.

En todo caso, desde La Paz se extiende un ferrocarril hasta Aiquile (422 km). En este punto se interrumpe siendo necesario emplear el camino Aiquile-Santa Cruz (446 km). En Santa Cruz se reanuda la línea ferroviaria hasta Santos (Brasil) (2133 km). En total, desde Matarani a Santos se recorren 3787 km, con las limitaciones que se describieron, a las que agregar, que el tramo interrumpido implicaría una obra cuyo costo se ha estimado como cercano a los US\$ 1000 millones.

Desde Arica es posible empalmar en Viacha (400 km) con el ferrocarril antes mencionado totalizando 3362 km hasta Santos, esto es, más corto en 625 km. que la ruta Ilo-Santos.

De esta manera, puede concluirse que de operar el sistema, el puerto en el Pacífico, a la luz de la lógica, sería Arica.

4.3.3. Otra posibilidad es utilizar el eje Antofagasta-Salta-Resistencia-Corrientes-Paso de Los libres-Uruguaiana y Porto Alegre o Río Grande, según sea el terminal atlántico escogido (3000 km). Si se practica la conexión Santo Tome (Argentina)-Sao Borgia (Brasil) sobre el río Uruguay, actualmente en estudio, el trayecto total se acortaría en 300 km.

Debe tenerse presente que este ferrocarril se interrumpe entre Resistencia y Corrientes, por no existir entre ambos puntos un puente ferroviario que cruce el río Paraná. Asimismo, hay diferencia de trochas: la brasileña es métrica y la argentina 1.43 mt. Según informaciones brasileñas, este problema tiene estudiada su solución, así como también el cruce del Paraná usando el puente vial existente.

Desde Porto-Alegre existe vía ferrea métrica con Sao Paulo-Santos (1054 km).

En consecuencia, el trayecto Antofagasta-Santos por este eje, totalizaría 4054 km y, de practicarse la conexión Santo Tomé-Sao Borgia, 3754 km.

Al área Resistencia-Corrientes concurren el eje caminero Antofagasta-Santos; el ferrocarril en comento y la hidrovía (río Paraná en este tramo), que opera desde Puerto Suarez (Bolivia) y transcurre hacia el Sur hasta el Estuario del Río de la Plata.

Tal característica permitiría proyectar un importante núcleo de transferencias de cargas dando lugar a captar los productos transportados por la hidrovía que tuviesen destino a la Cuenca del Pacífico, evitándose así que éstos deban llegar hasta el Estuario del Río de La Plata y de allí navegar vía Estrecho de Magallanes o Panamá.

5.- CONCLUSIONES GENERALES

- 5.1 Las facilidades concedidas por Chile a Bolivia son más amplias y se apoyan en obras existentes, portuarias y terrestres de conexión, de mayor capacidad, eficiencia y economía, que las obtenidas por ese país en los Convenios de Zona Franca y Zona Turística celebrados con Perú en Enero de 1992.
- 5.2 La utilización del Puerto de Arica debería mantener su posición relevante para el comercio exterior boliviano.
A mediano y largo plazo esta situación de privilegio se acrecentaría si se concreta la privatización del ferrocarril de Arica a La Paz -conforme lo han propiciado inicialmente sectores económicos de ese país- la que reforzaría la capacidad de transporte de la carretera Arica-Tambo Quemado-Patacamaya-La Paz (Oruro), una vez ésta quede definitivamente consolidada.
- 5.3 No obstante lo anterior, cabe tener presente que las expectativas de vida en una Zona Fronteriza con las características de Arica, deben basarse en actividades regidas con efectivo poder de decisión nacional.
En otras palabras, la vida económica de Arica no puede depender de las compras comerciales tacneñas ni su puerto vivir gracias al comercio exterior marítimo boliviano.
- 5.4. Arica debe ser dotada de condiciones de desarrollo y progreso autosustentable, a través de la implantación de fuentes de producción de bienes industriales, impulsada por el sector privado de cualquier origen y promovida por un Estatuto que fomente el interés de ese sector, tanto en lo que se refiere a incentivos reales, cuanto a la dotación eficiente de agua, energía y abastecimiento.
La visión reseñada precedentemente, ha sido sostenida desde siempre por la Dirección Nacional de Fronteras y Límites, a través de numerosas presentaciones a las Autoridades de Gobierno, a partir del año 1969, las que se sintetizaron en la entrega al señor Ministro de Planificación -por instrucciones de S.E. el Presidente de la República- del documento denominado Apreciaciones Sobre Perspectivas del Desarrollo de Arica, el 21 de Septiembre de 1990.
En dicho documento se propusieron medidas para promover el desarrollo y consolidación territorial de las Provincias de Arica y Parinacota, mediante zona de Franquicias y de Inversión Extranjera (Zona Franca Industrial); Vinculación Internacional; Desarrollo de Recursos Internos y Mejoramiento de la Estructura Productiva y de Servicios.
Las iniciativas propuestas fueron acogidas y organizadas técnicamente por el Ministerio de Planificación (Medidas Especiales para Estimular el Desarrollo de Arica y Parinacota, Marzo 1991)
- 5.5 El resto del área considerada en este Informe (Iquique a Antofagasta) no está afectada -al mismo grado que Arica- por las influencias históricamente inestables, de la política peruana y boliviana en relación a nuestro país.

5.6 En cuanto a ejercer el rol de Ente relacionador entre la Cuenca del Pacífico y los países atlánticos del Cono Sur Sudamericano, cabe afirmar, primeramente, que no se divisan posibilidades de alguna realidad, de delinear aún a plazos más que medianos, ejes transcontinentales Pacífico-Atlántico practicables al norte del Paralelo 18° L.S., debido a la progresiva mayor distancia que separa ambos océanos y a las características geomorfológicas y ecológicas del área involucrada.

Sobre tal base, la eventual oferta peruana respecto al rol señalado, quedaría limitada a los puertos de Ilo y Matarani.

5.7 A la luz de los antecedentes tenidos en vista, Chile ostenta características netamente ventajosas en relación a Perú, en cuanto a desempeñar el rol relacionador mencionado; en la Faja Norte:

5.7.1. Posee un sistema portuario marítimo actual (Arica, Iquique) con una capacidad estimada de 4.900.000 Tons. y una potencialidad que alcanzaría una cifra global de 18.000.000. Tons, incluídas las posibilidades de Mejillones, que está conceptuada como una de las mejores bahías de Chile.

Las expectativas peruanas quedarían limitadas al mejoramiento (limitado por características naturales de emplazamiento) de Ilo y Matarani:

5.7.2. Las conexiones terrestres con la zona atlántica del Cono Sur, en la Faja Norte, constituyen otro factor favorable para Chile, en cuanto distancias, topografía y estado actual de las vías, si bien es cierto que se precisarían urgentes inversiones para contar con un eje técnico y económicamente eficiente para los requerimientos del transporte moderno.

5.7.3. Del estudio practicado, se destaca nítidamente la prioridad del eje Antofagasta-Santos para el servicio del transporte terrestre transcontinental de la Faja Norte, por cuanto a sus mejores características de trazado y distancia, transcurre conectado directamente a Brasil, Paraguay, Argentina y culmina en el área portuaria de mayor envergadura actual y potencial de la Faja Norte en el Océano Pacífico, que es el Puerto de Antofagasta.

5.7.4. El Transporte aéreo cuenta hoy en el territorio chileno, con tres aeropuertos de características técnicas aptas al tráfico internacional de carga, muy bien ubicados con respecto a los sistemas portuarios marítimos y terrestres mencionados.

Perú posee el aeropuerto de Tacna, situado a 139 Km del Puerto de Ilo.

El presente Informe ha pretendido exponer con la precisión que posibilitaron los antecedentes que fue dable acceder, el estado de situación actual de los factores territoriales involucrados directamente -y de aquellos proyectables al futuro- en los Convenios Perú-Bolivianos acerca de Zona Franca Industrial y Zona Turística en el puerto de Ilo, de Enero de 1992, en relación a nuestro Interés Nacional.

De considerarse que esta presentación logró el objetivo perseguido, servirá a esta Dirección Nacional de fundamento y referencia para la indispensable profundización coherente de los temas analizados, en principio, en esta oportunidad.

SANTIAGO, 30 de marzo de 1992

El estudio presentado es fruto de la coordinación entre la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado y diversas Entidades y Expertos que aportaron su visión del tema y decisiva información.

Nuestro especial reconocimiento a :

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Señor General Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea don Fernando Rojas Vender.

Dirección de Inteligencia de la Fuerza Aérea.

Dirección General de Aeronáutica Civil.

Policía Investigaciones de Chile.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección Nacional de Vialidad

MINISTERIO DE TRANSPORTES

Empresa Portuaria de Chile.

FERRONOR S.A.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Embajada de Chile en Argentina.

Señor Embajador de Chile en Brasil
don Carlos Martínez Sotomayor.

Embajada de Chile en Perú.

Consulado General de Chile en La Paz, Bolivia.

Por parte de esta Dirección Nacional, la autoría directa del Informe correspondió a los funcionarios señores M.C. Gonzalo Salgado; M.C. Sergio Angelotti; señorita Abogada Marcela Espinoza; Ingeniero Geógrafo Juan Pablo Berasaluce y al Director de Fronteras que suscribe.



JORGE FERNANDO SILVA SOTOMAYOR