

39-4-14

PERIODO  
PRESIDENCIAL  
006200  
ARCHIVO

1. Por qué el proyecto de convenio es bueno para Chile

I. En General

1) Porque declara cumplidas las obligaciones contraídas por Chile en virtud del art. 5º del Tratado de 1929 y 2º de su Protocolo Complementario. (Queda la construcción del Monumento (Cristo) que aparece en el Artículo X)

2) Porque se deroga la Convención de Tránsito de 1930 - cuya vigencia era transitoria - mientras se terminan las obras - y se pone en vigencia una nueva Convención de Tránsito, más moderna, que elimina las ventajas que tenía Perú en todo el Puerto.

3) Porque con ello se pone término definitivo a ciertas tesis relacionadas con una posible justificación de acciones bélicas por no cumplimiento del Tratado (libro de Blacker Miller)

4) Porque ello tendrá ciertamente influencia, por la misma razón anterior, en nuestra situación frente a nuestros otros dos vecinos, Bolivia y Argentina.

II. En Particular

1) Porque deja a nuestra soberanía sobre esa parte de nuestro territorio.

2) Porque la nueva Convención circunscribe el régimen de libre tránsito por el Muelle desde o hacia Tacna solamente a aquel que se realice por el FF.CC. Arica-Tacna. En lo demás señala que se aplicarán las normas para el libre tránsito por territorio chileno, de conformidad con el Acuerdo de Transporte Internacional terrestre suscrito en 1990 por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay (Art.12 del Proyecto de nuevo Convenio)

3) Porque deja a salvo aquellos aspectos fuertemente criticados acordados por el Acta de Lima de 1985 y que fueron determinantes en su fracaso.

4) Porque es mucho más favorable para Chile que el Acta de Lima mismo.

5) Porque, al poner en marcha el régimen jurídico diseñado para el muelle de atraque o Muelle Norte, la concesión de uso sólo podrá ser ejercida por una Empresa constituida en Chile con capitales peruanos pero regida por la ley chilena, empresa que sólo podrá administrar el sitio 7 del muelle norte pero no operarlo, actividad que queda reservada exclusivamente a las empresas de estiba y desestiba de Chile.

6) Porque Chile recibe, en pago de la nueva Estación, los terrenos y edificio de la antigua estación ubicados al sur de la actual.

7) Porque la Explanada ubicada entre la nueva estación y el muelle continúa siendo chilena, razón que le permite darle el destino que desee y retirar el cerco si o estima necesario.

a) En cuanto al régimen establecido para el muelle

1) Porque sólo concede el uso del costado norte del muelle reservándose Chile el costado sur si en el futuro deseara dragar y habilitarlo como nuevo sitio de atraque

2) Porque el malecón construido para el servicio del Perú sólo podrá ser administrado por una Empresa constituida y regida por la ley chilena aunque sus capitales sean peruanos.

3) Porque dicha empresa sólo podrá administrar y no operar el malecón, actividad esta última que solamente podrán realizar las empresas de estiba y desestiba chilenas.

4) Porque para que tenga éxito deberá ser eficiente y competir con el EMPORCHI bajo las reglas consagradas en la legislación chilena.

5) Porque las normas de libre tránsito sólo se aplicarán a las mercaderías y armamento que se transporte por ferrocarril quedando todo el resto regido por las normas de transporte actualmente vigentes para el transporte terrestre.

b) En cuanto a la Agencia Aduanera del Perú

Por cuanto, siendo la única potestad pública establecida por el Tratado de 1929 en Chile, se han delineado claramente sus facultades y limitado su personal a tres personas, las que deberán pertenecer a la Aduana y ser peruanas.

c) En cuanto a la nueva Estación del ferrocarril

1) Porque si bien Chile - en cumplimiento del Tratado de 1929 - entrega al Perú la nueva Estación Terminal del ferrocarril a Tacna, éste último entrega a Chile, a cambio, los terrenos y edificio en que, hasta este momento, funciona la antigua estación, ubicada al sur de la actual.

2) Porque los únicos derechos que la empresa del ferrocarril adquiere a cambio de la entrega de los terrenos y edificio de la estación antigua, son el edificio de la nueva estación, y la propiedad sobre la línea férrea y parrilla ferroviaria ubicados sobre la Explanada, espacio sobre el que el Perú ejercerá el libre tránsito que le confiere el Tratado de 1929

3) Porque circunscribe el patio de maniobra sólo a la parrilla o peine antes mencionado, esto es, el sistema de cambio de dirección de la locomotora ubicado en la Explanada pero al costado de los terrenos de la nueva estación.

4) Porque los demás elementos del patio de maniobra a que se refería el Acta de Lima (Báscula, pozo de reparación y garita), no se tocan en el proyecto de nuevo Convenio y permanecen de dominio de Chile.

5) Porque podrá cambiarse de ubicación el trazado de los rieles por acuerdo entre ambos países

d) En cuanto a la Explanada

1) Por cuanto es de propiedad de Chile y continuará en su dominio.

2) Porque actualmente está cercada y, desde el momento en que continuará bajo su absoluto dominio, podrá levantarla si así lo desea.

3) Porque el único derecho del Perú a través de la explanada, además del libre tránsito que ejercerá a través de ella y la propiedad sobre el riel, es la propiedad de la parrilla o peine ferroviario permaneciendo en manos chilenas los demás servicios construidos a lo largo de la explanada como la báscula, la garita y el sistema que se habilitaría para reparación.

e) En cuanto al Chinchorro

1) Porque el Perú acepta que, previa indemnización por aquellos sectores fueron ocupados sin su aceptación, se determine de común acuerdo una indemnización.

2) Que esta indemnización se utilice en la construcción de un parque que se denominaría "La Concordia".

3) Que el Perú, en tanto propietario del predio, no pone dificultades para que se amplíe la carretera panamericana y se planifiquen otras calles sobre el predio pero sujeto a una indemnización que tendría igual destino.

f) En cuanto a las propiedades de Tacna.

1) Porque, contrariamente a la negociación de 1985 en que se entregaba al Perú el inmueble en que funciona nuestro Consulado en Tacna, nada se dice consolidándose su uso por Chile.

2) Porque igual situación ocurre con el inmueble ubicado en calle De Zela, de propiedad del Banco del Estado de Chile.

## 2. Por qué la Armada debería aceptar el proyecto de acuerdo

### I. En General

1) Porque en esta ocasión no se incurre en ninguno de los aspectos que la Armada consideró como constitutivos de un especie de enclave en la fracasada negociación de 1985.

2) Porque el proyecto preliminar de convenio convenido por los representantes de las Comisiones de Chile y de Perú en Abril de 1993 es prácticamente coincidente con la posición expuesta oficialmente por la Armada al Ministerio de Relaciones Exteriores en Junio de 1990

3) Por las conclusiones que los funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores, encabezados por el Sr. Subsecretario Edmundo Vargas, pudieron obtener tras el juego de simulación a que fuimos invitados por la Armada en Abril del año 1992.

### II. En particular

#### 1) Porque el proyecto de convenio no contiene los aspectos que la Armada consideró constitutivos de enclave en 1985

La Armada, por oficio secreto Nº 2.600/A-1152 de 21 de Junio de 1990 dirigido por su Comandante en Jefe al Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, expresó cuales habían sido los aspectos considerados críticos del Acta de Lima de 1985:

##### i) Aspectos críticos de Acta de 1985.

a) "Operación y explotación autónoma" por el Perú "de los establecimientos y zonas" los que "deben ser administrados por un funcionario del estado peruano".

b) "Número razonable de funcionarios peruanos acreditados ante el gobierno de Chile para la administración y operación eficiente y expedita en los establecimientos y zonas para su servicio"

c) "Afectación perpetua en favor del Perú de los terrenos de la Explanada para que el malecón y la estación configuren un conjunto integrado de servicios.

d) Que los terrenos afectados ubicados en la Explanada sean cercados.

e) Que se establecía una nueva servidumbre sobre el ferrocarril entre el malecón y la nueva estación, servidumbre que antes solamente estaba establecida hasta la estación antigua.

ii) Proyecto de Convenio de 1993

a) No existe una administración y explotación autónoma por el Perú de los establecimientos y zonas. La administración está entregada a una empresa constituida en Chile y regida por la ley chilena aunque su capital sea peruano. La operación debe ser realizada por las empresas de estiba y desestiba chilenas. La administración debe realizarse conforme a lo establecido en la legislación chilena. La administración puede estar en manos de un peruano si la empresa así lo desea, pero ese peruano, que debería ser residente en Chile, estará en todo sometido a la legislación de Chile.

b) No habrá un número razonable de peruanos para la administración y operación del muelle. Aunque nada se dice en el Convenio, estimamos que si el Perú lo solicita, podría considerarse una muy reducida cantidad de peruanos (unos quince) con residencia y permiso de trabajo chileno para las únicas funciones que realizaría la empresa, la administración del malecón. Esta cantidad es mínima en relación con lo que podría suponer la administración y operación del muelle y también mínima en relación a la cantidad de peruanos que actualmente trabajan en Arica según cifras que proporcionó el Gobernador Marítimo de Arica durante el juego de simulación en Abril de 1992 en Valparaíso.

c) No hay afectación perpetua de los terrenos de la Explanada en favor del Perú. Estos permanecen de propiedad de Chile. Sólo pasa por ellos la línea del ferrocarril, cuyo derecho de libre tránsito establece el Tratado de 1929 y pasa a ser propietario sólo de los rieles y parrilla, con lo cual se debe hacer cargo de su manutención. El trazado puede cambiar de ubicación con el acuerdo de Perú y Chile.

d) El cerco de la Explanada puede ser levantado si Chile así lo desea.

e) Solo se ejerce el libre tránsito del ferrocarril a través de la explanada, único lugar por el que puede hacerlo entre el malecón y la nueva estación terminal.

- 2) Porque el proyecto de convenio no contiene aquellos aspectos que la Armada consideró claves en la definición de su posición en 1990

La Armada, por el mismo oficio secreto N° 2.600/A-1152 de 21 de Junio de 1990 dirigido por su Comandante en Jefe al Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, fijó su posición en relación a las futuras negociaciones con Perú señalando cualesm a su juicio, deberían ser los principales aspectos necesarios de salvaguardar:

i) La Armada frente a futuras negociaciones

a) "La Armada considera que la soberanía de Chile sobre el Muelle Norte y sobre los establecimientos y zonas a que alude el Acta de Lima de 1985, deben estar fuera de toda discusión"

b) "En las futuras negociaciones no debería incluirse ningún tema que pueda afectar nuestra soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción de nuestro mar territorial y zona económica exclusiva que se encuentren al sur del Hito N° 1 que constituye el límite marítimo entre ambos países.

c) "No deberá aceptarse ningún régimen que pueda afectar nuestra reglamentación nacional en todo lo relativo a las aguas interiores de la bahía de Arica"

d) "No cabe duda que el Perú sólo persigue un objetivo político estratégico, cual es el de internacionalizar el puerto de Arica, constituyéndose como un co-administrador de dicho puerto".

e) es probable "que el Perú pretenda mantener el régimen imperante en el resto del puerto de Arica para su carga en tránsito"

f) "El Perú buscará otorgar facilidades de tránsito a las mercancías provenientes del Noroeste argentino, Bolivia y Brasil"

g) "El Perú pretenderá obtener un régimen de transporte carretero que le permita sacar sus mercancías del Muelle Norte, ya que el transporte por ferrocarril resultaría insuficiente para una explotación razonable del muelle"

h) El Perú buscará en las negociaciones próximas alcanzar una solución parecida a la alcanzada en el Acta de Lima de 1985.

ii) El Proyecto de Convenio de 1993

a) La soberanía chilena sobre el Muelle Norte no está en discusión. Su uso para el servicio del Perú, establecido por el Tratado de 1929, se concede al Perú pero este, a su vez, hace concesión del mismo a una Empresa constituida en Chile y regida por la ley chilena aunque con capitales peruanos. El Gobierno del Perú renuncia a perpetuidad a ejercer por sí mismo el derecho al uso recibido de Chile y se obliga también a perpetuidad a actuar bajo la modalidad señalada.

- La soberanía chilena sobre la Oficina para Agencia Aduanera del Perú tampoco está en discusión desde el momento en que sigue el mismo régimen del malecón.

- La Estación nueva estación del Ferrocarril a Tacna y el terreno sobre el cual se construyó pasa a propiedad del Perú pero queda sometida a las leyes chilenas.

b) No se incluye ningún tema que pueda afectar los derechos de soberanía y jurisdicción sobre nuestro mar territorial y zona económica exclusiva al sur del Hito Nº 1 que constituye el límite marítimo entre ambos países.

c) No se ha incluido ningún régimen que pueda afectar nuestra reglamentación nacional en todo lo relativo a las aguas interiores de la bahía de Arica"

d) No se ha advertido que el Perú haya perseguido algún objetivo político estratégico como el de internacionalizar el puerto de Arica constituyéndose como un co-administrador de dicho puerto, por el contrario, se ha mostrado extraordinariamente dispuesto a aceptar las condiciones chilenas en aras a poner fin a una situación que se arrastra desde hace mucho tiempo y que, a juicio de ellos, sólo perturba la relación con Chile.

e) El Perú no planteó, en momento alguno, mantener el régimen imperante en el resto del puerto de Arica para su carga en tránsito. Por el contrario, como se ha mencionado al comienzo, la nueva Convención circunscribe el régimen de libre tránsito por el Muelle desde o hacia Tacna solamente a aquel que se realice por el FF.CC. Arica-Tacna. En lo demás se aplicarán las normas para el libre tránsito por territorio chileno, de conformidad con el Acuerdo de Transporte Internacional terrestre suscrito en 1990 por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay (Art.12 del Proyecto de nuevo Convenio)

f) Tampoco buscó otorgar facilidades de tránsito a las mercancías provenientes del Noroeste argentino. Bolivia y Brasil desde el momento en que aceptó que fuese una Empresa regida bajo las leyes chilenas quien se encargase de la administración del malecón.

g) Del mismo modo, tampoco ha pretendido obtener un régimen de transporte carretero que le permita sacar sus mercancías del Muelle Norte, por el contrario, aceptó sin reclamo alguno, circunscribir el libre tránsito consagrado por el Tratado de 1929 por el muelle Norte, para la carga que se transporte en ferrocarril.

h) Como consecuencia de todo lo anterior, el Perú no buscó en esta oportunidad, al revés de lo que pareció en 1992, alcanzar una solución parecida a la alcanzada en el Acta de Lima de 1985.

3) Porque el proyecto de convenio recoge las conclusiones del juego de simulación realizado por la Armada en Valparaíso en Abril de 1992 y al que invitó a funcionarios del Ministerio

a) Porque en dicho juego de simulación se probaron dos modelos, el de una sociedad administradora y operadora del Muelle íntegramente chilena y el de una sociedad administradora y operadora mixta pero con 51 por ciento de caopital chileno, sin que ninguno de ellos funcionaran.

b) Porque la conclusión general fue que, el único sistema capaz de evitar los innnumerables problemas que se presentaron, era establecer una sociedad íntegramente peruana.

c) Porque, además, se ha ideado, incluso, un sistema mejor cual es el de una sociedad constituida conforme a la ley chilena y regida por ella pero con capital peruano.

d) Porque para evitar que, en el evento de que llegara capital no peruano, no fuese del gusto de Chile, se estableció que para ello sería necesario acuerdo del Gobierno Chileno.



ANEXOS

A.-ACTA DE LIMA

MUELLE

- 1) N°2 "Las Partes entienden que corresponde al Perú la operación y explotación autónoma de los establecimientos y zonas y que los mismos, en cuanto conforman un conjunto integrado de servicios, deben ser administrados por un funcionario del estado peruano, facultado para coordinar su operación con las autoridades chilenas, en un marco de cooperación que asegure el beneficio mutuo avizorado en el Tratado de 1929"
- 2) El malecón de atraque para el servicio del Perú integra jurídica y funcionalmente el complejo portuario de Arica por lo que queda sujeto a la Competencia de la Dirección del Territorio Marítimo y a la propia autoridad portuaria de Arica
- 3) El Perú acreditará ante el Gobierno de Chile un número razonable de peruanos para que administren y operen los establecimientos y zonas.
- 4) Un Acta de ejecución determinará las competencias que correspondan a las autoridades portuarias, marítimas y administrativas chilenas y a la administración peruana encargada de la operación y explotación de los establecimientos para el servicio del Perú

ESTACION

- 1) La nueva Estación se construirá, a partir del Malecón de atraque, alineada con el eje longitudinal de este de manera que ambos establecimientos y zonas configuren, para los fines de su operación y explotación, un sistema integrado de servicios
- 2) Se constituirá una servidumbre entre el malecón y la estación

2) PERMUTA

- A) Emporchi afectará a perpetuidad los terrenos identificados en el plano anexo (Explanada)- al igual que en el malecón de atraque -sobre los cuales el Perú ejercerá la servidumbre del ferrocarril y todos los derechos que el Tratado de 1929 y 2º de su Protocolo le acuerdan.
- B) ENAFER PERU afectará los terrenos de la antigua estación para una mejor utilización del Puerto de Arica por Emporchi
- C) Los terrenos así afectados deberán ser definitivamente cercados para permitir el desarrollo de las actividades que allí se desarrollen en condiciones de orden y de seguridad.
- D) El Gobierno de Chile construirá en la Explanada una parri-lla ferroviaria, una oficina de control, una báscula y un pozo.

AGENCIA ADUANERA

Chile se compromete a ampliarla.

MONUMENTO

Ambos Gobiernos Acuerdan iniciar construcción del monumento simbólico en 1986

PROPIEDADES

1. Chinchorro

Se promete vender a Chile

2. Propiedades chilenas en Tacna

Se promete entregar al Perú Consulado de Chile en Tacna y vender a peruanos la casa de Zela.

3. Propiedades peruanas en Arica

Se respetan por estar amparadas por el Tratado de 1929 (Casa Bolognesi - Consulado - y Yanulaque)

## B.- PRINCIPALES CRITICAS AL ACTA DE LIMA

### 1.-Por parte de Chile

- El hecho que el Perú operara y administrara autónomamente el malecón de atraque.

- Exclusividad en la utilización del malecón por el Perú

- La existencia del sistema integrado de servicios

- La existencia de estipulaciones autorizando para cercar los establecimientos y zonas que formarían parte del sistema integrado de servicios (particularmente la explanada)

- Número indeterminado de peruanos para administrar, explotar y operar los establecimientos y zonas

- La eventual creación de un enclave al empalmar el malecón con el ferrocarril y, desde allí, abrir una vía directa hacia el Perú

- La creencia de que se estaba produciendo un debilitamiento de la soberanía chilena en Arica

### 2.-Por parte del Perú

- Venta del Chinchorro a Chile.

MAYO - 1993