

Capítulo 60

FÉLIX
DENEGRÍ
LUNA

Homenaje



Pontificia Universidad Católica del Perú

FONDO EDITORIAL 2000

HOMENAJE A FÉLIX DENEGRI LUNA

Copyright © 2000 Fondo Editorial de la
Pontificia Universidad Católica del Perú
Av. Universitaria, cuadra 18, San Miguel
Telefax: 460-0872
Teléfonos: 460-2870, 460-2291 anexos 220 y 356
E-mail: feditor@pucp.edu.pe

Derechos reservados, prohibida la reproducción de
este libro por cualquier medio total o parcialmente,
sin permiso expreso de los editores.

Primera edición: diciembre del 2000
500 ejemplares
Impreso en Perú - Printed in Peru

Hecho el Depósito Legal, Registro N° 1501222000-4715
Obra completa: ISBN 972-42-376-X

Cubierta:

Diseño y diagramación: Gisella Scheuch
Impresión: Siklos S.R.Ltda.

Relaciones vecinales

HUBERT WIELAND ALZAMORA

*A la memoria de Félix Denegri Luna,
para quien la frontera era un estímulo más
dentro del propósito de vincular pueblos.*

Para toda nación, y el Perú en particular, las relaciones con los países limítrofes revisten especial trascendencia. La circunstancia inescapable de la vecindad entraña un conjunto de problemas e interrogantes como resultado del juego de las políticas exteriores de los países concernidos, en tanto estas constituyen una función de los diversos objetivos que ellos han perseguido en el decurso histórico, y de las nuevas metas trazadas en consonancia con las exigencias de la realidad internacional.

Desde un punto de vista geopolítico, el hecho de la contigüidad entre los estados influye en sus vínculos según las características de los respectivos territorios. Entre dichas particularidades la más importante es la posición, porque define el sistema de relaciones de un Estado en cuanto a compartimiento de espacio políticamente distinto de los demás estados. La posición geográfica de un Estado es, pues, única, y presenta una problemática que condiciona su política exterior; en el caso del Perú, en los ámbitos de la vecindad, la región, el hemisferio y el mundo.

La posición del territorio peruano es ciertamente significativa por su ubicación centro-occidental en América del Sur, con su ancho frente al Pacífico y su proyección al Atlántico por la vía del Amazonas. Como dijo Raúl Porras Barrenechea, «el Perú está situado en la encrucijada de todos los caminos de América del Sur».¹

Es preciso destacar la relevante función que la frontera puede cumplir en los anexos interestatales, según cual sea la política fronteriza adoptada por ellos.

¹ Discurso que pronunciara en la VII Reunión de consulta de los Cancilleres americanos el 23 de agosto de 1960 y que fue reproducido en «Una visión íntegra del Perú», folleto publicado por el embajador Félix Álvarez Brun. Lima: Industrias Gráficas Ingeniería S.A., 1986.

Como bien apunta Jean Gottman, el problema de la frontera en política exterior no reside en que se trata de una línea que es necesario defender ni en que esta constituya el límite de la expansión espacial de la soberanía, sino que estriba en lo que sucede más allá del límite internacional; en las conexiones existentes entre los fenómenos externos al territorio y el proceso que tiene lugar al interior del mismo.²

En consecuencia, la naturaleza jurídica, política, militar y económica de la frontera influye en las relaciones entre esas dos realidades diferentes que son los estados vecinos. La proximidad entre ellos es, evidentemente, un factor geográfico cuyo valor se acrecentará o disminuirá de acuerdo con los propósitos que los inspiren. Así, una política de compartimentos estancos representada, valga el ejemplo, por la «cortina de hierro» que aislaba a los países europeo-occidentales de los estados clientes de la Unión Soviética, enervaba los efectos de la vecindad. En cambio, las vinculaciones entre los miembros de la Unión Europea, que se desarrollan bajo el signo de la integración, aumentan el valor de la cercanía.

Si conforme al Derecho Internacional la frontera es una línea, desde la perspectiva geográfica y política es una zona, una faja de terreno limítrofe de cierta anchura, con «tierra de nadie», sistemas jurídicos especiales para las poblaciones fronterizas y problemas locales inherentes a su índole de lugar de separación y de encuentro al mismo tiempo. La frontera es entonces una zona marginal de transición, una fuente de contactos de una profundidad que depende de la organización del espacio, del grado de densidad demográfica y, por supuesto, de la circulación de personas, ideas y cosas. La naturaleza y los alcances del régimen que existe en el ámbito fronterizo no están indefectiblemente ligados al carácter de las relaciones entre estados vecinos a escala nacional.

Hay una permanente interacción entre los estados limítrofes, lo que conlleva la necesidad de una política ad hoc destinada, en primer lugar, a prevenir los diversos problemas que puedan suscitarse entre ellos o a resolver los que ya se hayan producido. En este último caso, es conveniente que las partes cuenten con los acuerdos o mecanismos capaces de permitirles solucionar pacíficamente los conflictos. Sin duda, tal política ha de encontrar su más sólido fundamento en el respeto que se deben los estados mutuamente, traducido en el propósito de mantener una convivencia pacífica y constructiva. Para ello es a todas luces indispensable que las acciones o políticas dirigidas a surtir efecto en el entorno geográfico se sustenten en el principio de evitar todo aquello que pueda perjudicar a uno o más estados colindantes. No en todos los casos resultará fácil determinar qué hecho será lesivo en razón de la vecindad, por ejemplo, la con-

² GOTTMAN, Jean. *La Politique des Etats et leur géographie*. París: Armand Colin, 1952.

taminación de las aguas de un río internacional; de modo que será preciso realizar una evaluación en cada instancia.

Por ello, esta diplomacia preventiva debería complementarse con una práctica de consultas no solo entre altos funcionarios de las cancillerías interesadas sino también entre calificados personeros de otros ministerios, a fin de examinar los asuntos relevantes de interés común, para efectuar las coordinaciones que fuere menester y tomar oportunamente las decisiones adecuadas.

Las anteriores pautas tienen su raíz en conveniencias políticas. Sin embargo, responden también a las exigencias del Derecho Internacional de vecindad, de origen consuetudinario, cuyas normas son obligatorias sin necesidad de que haya tratado o acuerdo de por medio.

Esta es la opinión de Iuraj Andrassy, para quien «la frontera entre estados separa sus territorios de una manera efectiva y sensible, pero ella no corta la unidad física del terreno que ella atraviesa. Esa unidad subsiste y de ella resulta que ciertos hechos ocurridos en el territorio más allá de la frontera se propagan al lado de acá de esta, donde surten efectos». Consiguientemente, añade, «la unidad física del terreno comporta la unidad entre causa y efecto y en este hecho físico se encuentra el fundamento material de las reglas del Derecho de vecindad».³

Dicha unidad física o natural del territorio crea una comunidad de intereses entre los estados vecinos, conforme lo estableció la Corte Permanente de Justicia Internacional en su sentencia sobre la jurisdicción de la Comisión Oder. Por su parte, la Alta Corte alemana dejó sentado que «las reglas del Derecho Internacional en su evolución más reciente se fundan esencialmente sobre la idea de una restricción de la soberanía territorial de los estados por el hecho de pertenencia a la comunidad internacional. De esto se deduce el deber de los estados al respeto recíproco, el deber de no perjudicarse mutuamente». El principio de abstenerse de toda acción nociva para el vecino comprende no solo los actos propios del Estado, es decir, de sus órganos, sino también los de aquellos que ejecuten las personas o grupos de personas. En esta última hipótesis, el Estado tendría eventualmente que intervenir de manera activa para impedir que se ocasionen daños a su vecino o vecinos.⁴

Según una norma consagrada por la práctica internacional, las obligaciones acordadas mediante tratados sobre vecindad y en la jurisprudencia internacional, el Estado que está llevando a cabo un proyecto en área cercana a la frontera se halla obligado a notificar al Estado confinante los alcances del mismo si considera que podría tener implicaciones perjudiciales para aquel. Dicha información puede ir desde una simple noticia publicada en la prensa local, pasando

³ ANDRASSY, Iuraj. «Les relations internationales de voisinage». *Recueil des Cours*. Tomo 79, año 1952.

⁴ ANDRASSY, Iuraj. *Ob.cit.* pp. 77-182.

por comunicaciones directas, consultas, dictámenes e intercambio de pareceres, hasta la solicitud del acuerdo o consentimiento del Estado colindante, con relación a actividades de cuyas graves consecuencias no hay duda alguna. El nivel de tales consultas e informaciones dependerá de las condiciones concretas de hecho y de derecho.

Cabe subrayar que la obligación de poner al corriente a los estados aledaños debe cumplirse igualmente en los casos de fenómenos y procesos naturales (incendios, inundaciones, epidemias, etcétera).

Las consecuencias de los actos de un Estado en el territorio del Estado adyacente tienen que ser toleradas por este hasta determinados límites, los cuales se establecen por las partes involucradas tomando en consideración cómo están marchando sus relaciones, las costumbres y condiciones locales y otras circunstancias, pues lo que es permisible en ciertas regiones no lo es en otras.

Mas no basta con que los estados fronterizos se respeten mutuamente y no se causen lesión alguna; es un imperativo que entre ellos se concierten diversas formas de cooperación por medio de proyectos o acciones encaminados a resolver los variados problemas que origina la contigüidad territorial, o a satisfacer las necesidades de las poblaciones limítrofes.

Un paso más avanzado de entendimiento entre países vecinos resulta de la llamada política de buena vecindad, practicable por estados entre los cuales hay armonía de intereses y no existen conflictos graves. Pero tratándose de estados colindantes, sus relaciones pueden atravesar también por periodos de hostilidad, y hay igualmente casos en que concurren ambas situaciones, puesto que ninguna de ellas se presenta en estado puro.

Si en el primer caso se dan circunstancias propicias para que la buena vecindad fructifique, en el segundo caso dicha política tiene por tarea evitar el agravamiento de los conflictos y buscar el ajuste de un compromiso o acuerdo que refleje el interés recíproco de las partes, así como que facilite reducir lo más posible los daños que ellas se han ocasionado.

La expresión *buen vecindad* es equívoca ya que no alude únicamente a países limítrofes; también la emplean estados muy alejados entre sí. Son los casos de los tratados entre Gran Bretaña y Afganistán o entre Turquía y Francia o entre esta y Libia. De similar manera, habría que tener presente que en su Preámbulo, la Carta de las Naciones Unidas consigna: «nosotros los pueblos de las Naciones Unidas, resueltos a preservar a las generaciones venideras del flagelo de la guerra [...] y con tales finalidades, a practicar la tolerancia y a convivir en paz como buenos vecinos».⁵

⁵ POP, Iftene. *Voisinage et bon voisinage en Droit International*. Paris: Ediciones Pedone, 1980.

Es pertinente entonces definir el concepto de *buena vecindad*, y para tal fin citaré los principios que siempre están vigentes en las relaciones entre estados contiguos, y cuyo acatamiento constituye el contenido capital de dicha noción. Tales principios son: el respeto de la soberanía e independencia de los países colindantes, el no recurso a la fuerza, la no injerencia en los asuntos de esos estados, el arreglo pacífico de los diferendos entre dichas naciones y la cooperación entre estas.

Iftene Pop se pregunta: «¿la “buena vecindad” es simplemente una expresión cómoda utilizada para designar los principios de derecho que, de todos modos, constituyen obligaciones fundamentales para los estados, vecinos o no?».⁶

A su juicio, hay que dilucidar las causas del uso de las expresiones referidas a la buena vecindad para, sobre esa base, determinar el carácter específico de esta. Agrega que existen dos elementos esenciales que confieren esa condición particular a la buena vecindad. El primero es el hecho de que el Derecho Internacional común es más solicitado para desempeñar un papel preponderante en las relaciones vigentes entre naciones aledañas, en razón de la cantidad, intensidad, dinámica y complejidad creciente de sus vínculos, que entre países no vecinos. El segundo consiste en que la buena vecindad se ha aplicado con frecuencia —sobre todo en el pasado— a las relaciones entre estados contiguos, y las normas de vecindad *stricto sensu* forman parte de la buena vecindad en sentido jurídico, así como tales reglas se aplican en particular a las relaciones generales de los países limítrofes.

El mismo autor manifiesta que los estados definen el concepto de *buena vecindad* de cuatro maneras:

- a) Las relaciones de vecindad *stricto sensu*.
- b) Las buenas relaciones generales de dos países vecinos.
- c) Las relaciones positivas de los países de cierta región del mundo.
- d) Las buenas relaciones de todos los países del mundo.

En lo que atañe al punto a), la noción de *buena vecindad* se utiliza por los estados para definir sus relaciones de vecindad, las cuales se han desarrollado y están reguladas de una manera positiva y satisfactoria desde el punto de vista jurídico y político.

El punto b) concierne a una acepción más amplia, conforme a la cual la buena vecindad significa buenas relaciones entre dos estados contiguos, en todos los campos y no solo en lo relativo a la vecindad *stricto sensu*.

⁶ WIELAND Hubert. «Las relaciones del Perú con los países vecinos». En *Hacia una agenda de política exterior*. Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), 1995.

Respecto al punto c), cabe mencionar a Europa (los Balcanes), América Latina y África, como regiones que poseen en común ciertas afinidades de lenguaje, cultura, civilización, tradiciones, y de nexos jurídicos especiales, como en el caso latinoamericano.

En la actualidad, los vínculos entre dos países están influidos directa o indirectamente por los nexos existentes entre los otros países de la misma región, porque si bien todos ellos no son colindantes, sí lo son de los vecinos de otros.

Por último, acerca del punto d), no es completamente exacto decir que la totalidad de las naciones del orbe son vecinas unas de otras. Aunque la buena vecindad comporta ciertas reglas o principios generales y practicables en las relaciones de todos los países, no por ello deja de estar ligada a la contigüidad, que es un factor geográfico. De otra manera, la vecindad en el concepto de *buena vecindad* carecería de sentido alguno. El hecho es que la *buena vecindad* es un concepto jurídico aplicable, en principio, a las relaciones con los países limítrofes.

La política de buena vecindad vendría a constituir, pues, la vía maestra de un designio de paz que, al suministrar un sólido fundamento a la confianza entre los pueblos, permitirá orientar esfuerzos y recursos en favor del bienestar de ellos y, a la vez, alejar los fantasmas de la suspicacia y el recelo que a menudo alimentan el surgimiento de coyunturas de tensión y conflicto, con su secuela de carreras armamentistas, lo cual, a la par que oneroso, conspira contra el progreso.

Y es que en el contexto de la vecindad, la seguridad asume una importancia especial, como en el caso del Perú, ya que por el norte estaba sumida en una controversia sobre límites con el Ecuador que fue causa de conflictos bélicos localizados e incidentes fronterizos menores, problema felizmente ya superado.

Como si no hubieran sido suficientes las diferencias con el Ecuador, la situación político-estratégica del Perú se complicó aun más porque las relaciones con Chile —que siempre estuvieron ensombrecidas por el recuerdo de la Guerra del Pacífico— se vieron afectadas por la desconfianza, y la suspicacia, y consecuentemente provocaron ruinosos procesos bélicos que en algunos casos partían de rivalidades entre países del Atlántico y repercutían en naciones del Pacífico. La moraleja, bastante obvia, es que debido a su posición geográfica el Perú no puede darse el lujo de mantener al mismo tiempo más de un conflicto o divergencia con sus vecinos, pues se expone a concertaciones contrarias al interés nacional.

La política de cultivar al vecino del vecino con la idea de sostener un balance del poder que contribuyera al logro de una coexistencia pacífica y segura fue un recurso político-estratégico que se consideró apropiado para robustecer la postura internacional del Perú en un momento dado. La conveniencia de que nuestro país equilibrase las acciones de sus vecinos en el Pacífico mediante contactos con naciones del Atlántico devino el puntal político de su tradicional apoyo a la

unidad continental y el sentido que debía imprimir a su política de integración. No obstante, esta política, que había de operar como una vía de doble sentido, en la práctica no dio los frutos esperados. Y es que los estados inspiran sus decisiones en la satisfacción de sus intereses nacionales y rehúyen el cumplimiento de acuerdos o arreglos que en una determinada circunstancia pueden no ser beneficiosos.

Las relaciones vecinales tuvieron evoluciones positivas en la medida en que se fueron creando intereses comunes que actuaron a modo de estabilizadores de las situaciones existentes entre el Perú y los estados de su entorno geográfico. Este fue el caso, primero, de la política de aprovechamiento y preservación de los recursos del mar hasta una distancia de 200 millas, iniciada entre Chile, Ecuador y el Perú en 1952 y a la cual se adhirió Colombia años más tarde. En este orden de cosas, el Acuerdo de Cartagena, suscrito en 1968, desempeñó también un papel trascendente por las virtualidades políticas implícitas en un proceso de integración. Por tal motivo, fue lamentable el alejamiento de Chile en 1976. El Tratado de Cooperación Amazónica, firmado en 1978, que regula las actividades en el *binterland* sudamericano, fue asimismo un instrumento de particular importancia para fortalecer las relaciones de nuestro país con algunos de nuestros vecinos (Bolivia, Brasil, Colombia y el Ecuador).

Los esfuerzos de vinculación se llevaron también a cabo en el campo bilateral, pues ya desde fines de los años sesenta se había emprendido entre el Perú y el Ecuador la denominada política de realizaciones positivas, que se concretó en iniciativas de buena vecindad, cooperación e integración, especialmente en el ámbito fronterizo, tanto como en diversas acciones internacionales conjuntas. Entre los proyectos acordados destaca por su magnitud y alcances el referido al aprovechamiento del Puyango-Tumbes.

A partir de la década de los ochenta se manifestaron en América Latina cambios ocurridos a escala mundial y otros originados en la misma región, como la globalización de la economía, con sus revolucionarias innovaciones en las comunicaciones y las finanzas; la expansión de las empresas multinacionales; los problemas causados por una agobiante deuda externa; el derrumbe del imperio soviético; la «desideologización» de los asuntos económicos y sociales, y el neoliberalismo económico, en el contexto de sistemas democráticos y del respeto a los derechos humanos.

Tales transformaciones fueron el resultado de nuevas corrientes de pensamiento, criterios y valores que se expresaron en las relaciones internacionales en una aproximación pragmática a la realidad; posibilitaron superar antiguas pugnas alimentadas por planteamientos geopolíticos; propiciaron la tendencia a liberalizar el comercio y a concertar esquemas multinacionales, por ejemplo el Mercosur.

La dimensión económica de la seguridad nacional ha asumido, por ende, una mayor preeminencia. En ella repercuten los efectos de la relación del hombre con la naturaleza como son el deterioro de los sistemas biológicos y la declinación en la producción de petróleo. En todo caso, en la competencia natural que tiene lugar entre los estados, ganará mayor poder e influencia el más apto para valerse óptimamente de los adelantos científicos y tecnológicos con los cuales producir más y mejor, y con un grado de competitividad que le posibilite acceder a los mercados más importantes.

En consecuencia, se ha tenido que replantear añejos criterios, como el del balance del poder, puesto que la política de cultivar al vecino del vecino ya no posee mayor sentido en el cuadro de entendimientos que se perfila bajo el signo de la integración. Los estados han preferido entonces, con juicio pragmático, otorgar prioridad a los problemas que trae consigo el desarrollo y conceder menos beligerancia a rivalidades de orden geopolítico. Muestra de ello son los crecientes vínculos que se anudan entre Argentina y Chile, la solución del antiguo diferendo entre Argentina y Brasil, y la conjunción de sus empeños en el Mercosur.

El Perú y sus vecinos no podían permanecer ajenos a estos nuevos rumbos. Así vemos que nuestro país se ha lanzado por el camino del liberalismo y ha suscrito con países limítrofes acuerdos comerciales y de complementación económica, así como convenios para la promoción y preservación de las inversiones extranjeras. A la vez procura atraer capitales foráneos; pero dada la sensibilidad de sus poseedores, lo que verdaderamente puede despertar su interés —aparte, naturalmente, del beneficio que esperan obtener— es la existencia de un Estado de derecho, con estabilidad política y jurídica, capaz de ofrecer las garantías requeridas para que los intereses extranjeros se sientan debidamente protegidos.

La trascendencia de mantener relaciones pacíficas, seguras y de mutuo provecho en el ámbito de la vecindad, ha puesto de relieve la conveniencia de sostener dos tipos de diálogos con los países limítrofes: uno sobre los asuntos políticos y económicos, y el otro acerca de las cuestiones de seguridad.

El primero ha cristalizado en consultas que cada cierto tiempo se realizan entre viceministros de Relaciones Exteriores, y permiten intercambiar opiniones y entablar coordinaciones sobre temas bilaterales y multilaterales. Actualmente se lleva a cabo ese tipo de contactos con el Brasil, Chile y el Ecuador, entre los vecinos, y también con Argentina.

Como prueba de la gama de asuntos a que da origen la vecindad, tanto en el ámbito fronterizo como internacionalmente, mencionaré a continuación las diversas entidades creadas entre el Perú y el Brasil:

- Mecanismo Permanente de Consulta, Información y Cooperación en Asuntos Internacionales y en Materias de Interés Común (1986)
- Comisión de Vecindad (1996)
- Grupo de Trabajo sobre Integración y Transportes (1996), del cual se deriva el Subgrupo sobre Interconexión Fluvial
- Grupos de Trabajo acerca de la Promoción Económica y Comercial, el Medio Ambiente y la Cooperación Técnica (1996)
- Grupo Técnico ad hoc sobre Cooperación Energética (1997)
- Grupo de Trabajo sobre Cooperación Amazónica y Desarrollo (1996)
- Comisión Mixta Cultural y Comisión Mixta sobre Tráfico de Estupefacientes (1998)

El segundo tipo de diálogo se cuenta entre las medidas de fomento de la confianza, y en su forma acabada se viene realizando con Chile por medio de encuentros periódicos de jefes de Estado Mayor de los tres cuerpos armados.

Hasta aquí he procurado caracterizar los conceptos de *vecindad* y *buena vecindad*, mediante los cuales se trata de tipificar las relaciones entre los estados acorde al grado de vinculación existente entre ellos.

Como es comprensible, la individualidad de los estados se refleja en sus fronteras; cada una de estas presenta una problemática particular, planteada por un lado por los efectos de las relaciones generales entre dos países, y por el otro por los factores específicos que condicionan las relaciones entre las poblaciones limítrofes.

1. Sobre las obligaciones pendientes del Tratado de 1929

Debería ahora pasar revista a los vínculos del Perú con sus vecinos, pero por falta de espacio solo analizaré el tema de las obligaciones pendientes del Tratado peruano-chileno de 1929, en vista del término del contencioso peruano-ecuatoriano. En todo caso, ya me he referido a dichas relaciones en otra oportunidad.

Gravita sobre nuestros nexos con Chile la irresolución de las cuestiones concernientes al Tratado de Lima, porque son rezagos de la Guerra del Pacífico que obstan a una vinculación normal entre los dos países.

El proceso de las negociaciones para solucionar tales materias se inició en 1936; pero el primer paso concreto se dio en 1933 cuando Chile solicitó al Perú la formación de una comisión técnica mixta para efectuar los estudios en torno a la construcción de un malecón de atraque para barcos de calado, un edificio para la agencia aduanera y una estación terminal del ferrocarril a Tacna, conforme al artículo 5° del Tratado de 1929. Desde entonces se examinaron un anteproyecto y dos proyectos, y las obras se concluyeron en 1985.

Faltaba únicamente que las partes pactaran el régimen jurídico que normaría el uso de dichas instalaciones. Para tal fin, en 1985 y 1986 se entablaron negociaciones entre los cancilleres del Perú, Alan Wagner, y de Chile, Jaime del Valle, las cuales permitieron alcanzar altos niveles de entendimiento. Sin embargo, sus esfuerzos se vieron frustrados por razones de política interna chilena. La Marina de Chile no habría aceptado que los establecimientos y zonas donde el comercio en tránsito del Perú gozaría de la independencia propia del más amplio puerto libre, constituyeran un sistema integrado de servicios. En el fondo, subyacía el injustificado temor de que este fungiera como una suerte de enclave.

En enero de 1992 los cancilleres del Perú y de Chile decidieron celebrar nuevas negociaciones, pero estas se suspendieron en abril de ese año debido al «autogolpe» ocurrido en el Perú, aunque se reanudaron en enero de 1993. Fruto de estos tratos fueron las llamadas Convenciones de Lima, una sobre las obligaciones estipuladas en el artículo 5° del Tratado de 1929 y en el artículo 2° de su Protocolo Complementario y el régimen jurídico al que debía sujetarse el uso de las obras construidas por Chile; y la otra concerniente al libre tránsito de mercaderías prescrito en los mencionados instrumentos.

En el debate público realizado en torno a las Convenciones se suscitó una fuerte oposición en cuanto a la primera de ellas, en que —aparte del mérito de determinadas objeciones— se esgrimieron también diversas alegaciones de carácter subjetivo producto de la ignorancia en torno a los hechos —como en lo relativo a la ubicación del muelle para el servicio del Perú— o de la pasión política, pues el antagonismo al gobierno estaba mezclado con un sentimiento antichileno. No era fácil, pues, que la opinión pública se formara una idea clara de las cosas, sobre todo si estas cuestiones de interés nacional se discutían desde una postura de extremado nacionalismo.

Las impugnaciones más importantes conciernen: primero, a que Chile pone a disposición perpetua del Perú, para su servicio, el empleo del muelle norte (artículo 1 de la Convención), lo que no concordaría con el artículo 5° del Tratado de Lima que se refiere a un malecón de atraque. Lo que desconocen quienes así opinan es que el gobierno peruano, por Nota del 3 de setiembre de 1964, dio su plena aprobación a la Alternativa 2 presentada por Chile, que ya había obtenido el consentimiento del presidente de la Junta de Gobierno y ministro de Marina, vicealmirante Juan F. Torres Matos, como consta en el oficio que dirigió al canciller el 24 de mayo de 1963.

La Alternativa 2 adelantada por Chile contó con el parecer favorable de la Comisión Técnica Peruana puesto que el malecón de atraque dentro de la bahía de Arica solo hubiera permitido que acoderaran en él barcos de 4 500 toneladas, porque el calado junto a la playa ya es muy bajo, de solo dos metros de profundidad. Al haberse levantado una explanada y el muelle en la posición

actual, este alcanza un calado de 10 metros y pueden acoderar en él naves de hasta 39 000 toneladas.

En todo caso, como ya he expresado, el llamado muelle norte fue construido por Chile «para el servicio del Perú», y si bien el Tratado de 1929 no fija que es para su servicio exclusivo, se desnaturalizaría la obligación contraída por dicho país en cuanto a edificar las diferentes obras si estas pudiesen ser utilizadas por Bolivia, Chile u otros países como si fuesen para uso común. Si se buscaba conservar la vinculación económico-social entre Tacna y Arica, era indispensable que la carga en tránsito al y del Perú siempre contara con prioridad; solo así tendría algún sentido la expresión «para el servicio del Perú», y de este modo ha debido constar en el artículo 11 de la Convención.

En segundo lugar se ha criticado con razón que el artículo 4 dicta que la explotación del muelle norte se acometerá a perpetuidad por una empresa privada, organizada como sociedad anónima y constituida con capitales peruanos. En realidad, como titular de la servidumbre de puerto correspondía al Estado peruano ejercerla de la manera más conveniente, o sea a través de una empresa estatal de derecho privado. Es preciso dejar bien claro que la administración del muelle por una empresa privada es fruto de una iniciativa peruana.

También ha sido objeto de comentarios adversos el artículo 9, de acuerdo con el cual las operaciones portuarias se llevarán a cabo «por alguna de las empresas de estiba y desestiba que desempeñan estas funciones en el Puerto de Arica».

La participación de trabajadores peruanos únicamente podría plantearse si hubiese una demanda constante de ello que justificase el empleo permanente de tales obreros, pero dado lo exiguo de la carga que se transporta por el ferrocarril Tacna-Arica, solo sería realista obtener el derecho a que trabajadores nacionales laboren en el referido puerto cuando el comercio entre tales localidades alcance un volumen que así lo amerite o eventualmente cuando las operaciones en el puerto se paralicen por huelga prolongada.

El artículo 14 de la Convención estipula que «la administración del edificio y demás establecimientos corresponderá a la Empresa Concesionaria [...]» y por lo tanto habría que concordarlo con el artículo 4 que hemos visto arriba. Es lógico pensar que si la explotación del muelle está a cargo del Estado peruano, entonces este tendría que nombrar un administrador para ocuparse de todo lo relacionado con sus operaciones, coordinando tanto con la autoridad portuaria chilena como con las de Tacna respecto a la carga y descarga de las mercaderías que se exportan o importan del y al Perú.

Igualmente ha sido criticado el artículo 15, en el cual se deja sentado que «si se depositara o almacenara en esos establecimientos carga de otras procedencias o destinos, la Empresa Concesionaria deberá previamente ponerlo en conocimiento de la autoridad competente chilena y recabar su autorización». Se aduce que esto constituye una limitación al más absoluto libre tránsito.

Según un vocero de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, tal facultad otorgada a la autoridad chilena tiene como objetivo evitar que mercaderías declaradas en tránsito al o desde el Perú penetren ilegalmente a territorio chileno. El inmueble de la nueva estación del ferrocarril ha sido adecuadamente construido para albergar a autoridades chilenas, y ello obedece a que esta edificación se ubica en la puerta de ingreso y salida de personas a territorio chileno, más allá de los linderos de los establecimientos y áreas donde rige el libre tránsito para nuestro país.

Con relación al artículo 18 de la Convención, el que prescribe que la agencia aduanera la administrarán tres funcionarios nombrados por la Superintendencia Nacional de Aduanas, el mencionado portavoz afirma que «resulta obvio que se podrá contratar personal administrativo y de servicios libremente y sin limitación alguna para el desarrollo normal de las actividades aduaneras».⁷

Reviste particular importancia el artículo 24. En él se preceptúa que «el derecho de libre tránsito lo ejercerá el Perú mediante la utilización de parte de la explanada como patio de maniobras ferroviarias o sistema de cambio de dirección de locomotoras y de la vía férrea que permite la entrada y salida de la carga embarcada y desembarcada por el muelle norte». Se ha señalado la inconveniencia de este artículo por cuanto el Perú debe practicar el derecho de libre tránsito desde su territorio hasta el puerto y no a través de «parte de la explanada». Sobre este vidrioso asunto volveré más abajo.

Me ha parecido provechoso pasar revista a las objeciones formuladas a la Convención, puesto que tarde o temprano habrá de acordarse el régimen jurídico que normará el uso del muelle, la agencia aduanera y la estación del ferrocarril Arica-Tacna.

Respecto al régimen que normará el uso del Muelle, la agencia aduanera y la Estación del F.C. Arica-Tacna, el ex canciller Francisco Tudela afirmó que se había conversado con la Cancillería chilena y se había acordado que la solución definitiva de este problema se hiciera mediante notas reversales que establecieran la entrega de las obras construidas a favor del Perú, de manera satisfactoria para ambas partes, sin obligaciones pendientes de ejecución futura. Añadió: «cuando hablamos de actas de entrega o de notas reversales, obviamente tendrían que contener una alusión sobre el uso de las instalaciones [...]». ¿Solo una alusión? Tengo la impresión de que aparentemente se está minimizando la importancia del sistema jurídico que normará las operaciones en esas obras.

⁷ Declaraciones de Hernán Couturier al diario *Expressa*, 26 de agosto de 1993.

El propio ex ministro observó que el principal elemento por el que se descartaron las Convenciones es el instrumento jurídico: «[...] un tratado de límites no puede ser ejecutado por otro tratado porque entraríamos en una cadena que carecería de lógica jurídica; en ese sentido consideramos que el instrumento jurídico no era conveniente».⁸

En realidad, un tratado de límites puede constituir un tratado-marco, susceptible de ser aplicado por otros acuerdos, como ha sido el caso del Protocolo de Río de Janeiro de 1942, el cual preveía la celebración de un tratado de comercio y navegación y el que finalmente fue ejecutado, aparte de dicho tratado, mediante el Acta Presidencial de Brasilia, cuatro acuerdos y un convenio.

Acerca de este particular es oportuno recordar que según el artículo 2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, «a) se entiende por “tratado” un acuerdo internacional celebrado por escrito entre los estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y *cualquiera que sea su denominación particular*» (el énfasis es mío).

Desde un punto de vista genérico, un tratado, una convención o lo que se denomina *notas reversales* —más propia es la expresión *intercambio de notas*— representan lo mismo, o sea un concierto de voluntades destinado a resolver cuestiones importantes. En sentido estricto, un tratado es un acuerdo al cual se le concede especial solemnidad por la trascendencia que entraña.

El canciller Trazegnies, renovando la postura de su antecesor en el cargo, sostuvo en el Congreso que no es necesario suscribir un nuevo acuerdo internacional sino el cumplimiento cabal del Tratado. Y agregó: «queda, pues, perfectamente claro que para cumplir un tratado no es menester la celebración de otro tratado. Es suficiente llevar de manera puntual a la realidad, los acuerdos convenidos, con las formalidades y solemnidades del caso, según las normas y prácticas del derecho internacional público».⁹

Pero justamente para llevar a efecto los acuerdos convenidos es imprescindible un nuevo acuerdo, llámese como se le llame, pues —repito—, las partes tienen forzosamente que conciliar el *modus operandi* en las instalaciones y zonas mencionados. La razón principal es que están en juego por un lado la soberanía territorial de Chile, y por el otro los actos jurisdiccionales que debe ejercer el Perú en virtud de las diversas servidumbres que le ha concedido aquel país,

⁸ Declaraciones del entonces canciller Francisco Tudela al diario *Expreso*, 28 de abril de 1996.

⁹ Editorial de *El Sol* sobre la intervención del canciller Fernando de Trazegnies en la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso, 27 de agosto de 1999.

cuestión ya por sí misma delicada pues es preciso compatibilizar unas y otras, y hacerlo setenta años después de suscrito el Tratado de Lima.

Parecería que no se ha querido emplear el término «tratado», para evitar su aprobación por el Congreso, pues está de por medio una materia vinculada a la «soberanía, dominio o integridad del Estado», sobre la que versa el Art. 56 de la Constitución vigente.

Dicho todo lo anterior, debo adicionar que la negociación de la Convención sobre las cuestiones pendientes del Tratado de 1929 no dio el resultado apetecido. El negociador peruano no pudo ajustar una fórmula que recogiera los amplios términos de las concesiones otorgadas al Perú, debido en parte a que la posición de Chile, determinada presumiblemente por sectores interesados en recortar la presencia del Perú en Arica, se orientó a diseñar un régimen jurídico que significase la mayor disminución posible de las limitaciones pactadas a su soberanía.

El retiro del Congreso Constituyente de las Convenciones de Lima, sin previo conocimiento de Chile, contribuyó también a generar una atmósfera negativa en las relaciones bilaterales. Si bien es verdad que un tratado no es obligatorio para un Estado sino cuando ha sido aprobado por el Parlamento y ratificado por el jefe de Estado, no deja de ser por ello un acto jurídico sujeto a condición suspensiva, y por eso hubiese sido de rigor que se informase anticipadamente al gobierno de Santiago. Así procedió el gobierno peruano en 1934, cuando retiró del Congreso el Protocolo de Liquidación de Obligaciones «Polo Rivas Acuña».

Luego de ello se realizaron negociaciones complementarias en Santiago entre diciembre de 1993 y el verano de 1994. Ellas incidieron, entre otros temas, en el problema de la explanada, terreno ganado al mar después la firma del Tratado de 1999 y que en parte se interpone entre el muelle norte y la estación del ferrocarril Arica-Tacna. Ese sector de la explanada había sido evidentemente dedicado al servicio del Perú y por eso se hallaba cercado. Luego del retiro de las Convenciones de Lima del Congreso, y quizá como consecuencia de este hecho, el gobierno chileno ordenó eliminar la reja que separaba la citada zona del resto del puerto. Dicha área es importante no solo porque allí están el patio de máquinas y la báscula para el peso de los vagones que transportan las mercancías ya desembarcadas o las que están por embarcarse en el muelle norte, sino también porque facilita el acceso de camiones a este.

A tal asunto se refieren los artículos 23 y 24 de la Convención de Lima, sobre el derecho de libre tránsito concedido al Perú a través de la explanada y el empleo de parte de esta «como patio de maniobras ferroviarias o sistema de cambio de dirección de la locomotora y de la vía férrea que permite la entrada y salida de la carga embarcada y desembarcada por el muelle norte».

El ex canciller Tudela declaró sobre el particular: «cuando hablamos de la explanada, hablamos de un uso. No forma parte orgánica de las servidumbres

y las obras que Chile se comprometió a hacer para el servicio del Perú en el Tratado de 1929».¹⁰

Según trascendió, en las mencionadas negociaciones los personeros del Perú plantearon la permuta de una sección de la explanada por un área de El Chinchorro de igual extensión, propuesta que al ser rechazada por Chile dio al traste con las conversaciones.

Posteriormente, con fecha 3 de enero de 1996, el gobierno del Perú dirigió una nota al de Chile para reiniciar las negociaciones acerca de las cuestiones pendientes del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario. La principal proposición de esa comunicación establecía que el único régimen vinculante para ambos estados es el consagrado en los citados acuerdos.

Asimismo, se subrayó que el Estado peruano es el que como titular de las servidumbres debe recibir la administración de las obras construidas para su servicio, y después definir la modalidad más conveniente para su uso y gestión.

Con relación al terreno El Chinchorro, del cual es propietario a título particular el Estado peruano, nuestro país planteó en compensación un intercambio de intereses que involucrara el patio de maniobras, situado entre el muelle norte y la estación terminal del ferrocarril Tacna-Arica. Se sugirió extender los derechos del Perú de libre tránsito y puerto libre a toda esa zona, pues de lo contrario cualquier acto accidental o deliberado, ajeno a la voluntad peruana, podría interrumpir el libre tránsito entre la estación y el muelle norte.

Por eso se reafirmó que en los establecimientos y las zonas que se le confiaran para su servicio el Perú deberá ejercer la independencia del más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos a nuestro territorio y desde este a través del territorio chileno.

Para conseguir esa meta se propuso que el muelle norte la estación terminal del ferrocarril y el edificio de la agencia aduanera formen una unidad operativa supeditadas a un mismo régimen jurídico en el que las cargas en tránsito hacia y desde el Perú se encuentren bajo la jurisdicción y competencia de las autoridades aduaneras peruanas. La expresión *unidad operativa* nos recuerda la del *sistema integrado de servicios* acordado por los cancilleres Alan Wagner (Perú) y Jaime del Valle (Chile).

Con el objeto de interpretar el libre tránsito en términos modernos el gobierno peruano sugirió no limitar al ferrocarril sino extenderlo al tránsito carretero, ya que la mayor parte del movimiento comercial en los puertos modernos —y Arica no es una excepción— se realiza por medio de camiones

¹⁰ Declaraciones del entonces canciller Francisco Tudela al diario *Expresso*, 28 de abril de 1996.

que transportan la carga en contenedores adecuados a los sistemas vigentes de transporte marítimo. De no ser así, la viabilidad económica del muelle norte quedaría disminuida.

Se propuso también que nuestro país quedara facultado para introducir mejoras en dicho muelle, a su coste y en concordancia con Chile, a fin de adaptarlo al transporte marítimo moderno, es decir para el acoderamiento de buques de mayor calado. El muelle es propiedad de Chile, que lo pone al servicio del Perú en las condiciones materiales en que se hallaba el día de la entrega; por consiguiente, las mejoras deberían ser sufragadas por Perú.

Más tarde, como dio a conocer el canciller Trazegnies, hasta el 25 de agosto último se habían celebrado siete reuniones en que se dejó de lado el procedimiento tradicional de una negociación —posturas extremas y concesiones—, para dialogar informalmente acerca de los disímiles temas, encuentros en los que se iban formalizando los acuerdos tan pronto se ajustaban.

El Ministro subrayó que el principio guía de la puesta en práctica del Tratado es el perfeccionamiento del libre tránsito entre la frontera y la punta del muelle otorgado por Chile al Perú. En lo que atañe a esto último, así como a una instalación aduanera sobre el propio muelle, debe precisarse que nuestro país recibiría todo el muelle y no solamente su lado norte.

Al Perú pasará también una nueva estación ferroviaria del ferrocarril Tacna-Arica, edificada por Chile a su coste, adyacente a la antigua y que constituye —como aquella— una propiedad privada del Estado peruano, así como lo es el área inmediatamente localizada entre la estación y el muelle, destinada a la operación ferroviaria.

Respecto a la explanada, Chile reconocería al Perú igual derecho de libre tránsito que entre la frontera y la punta del muelle, con lo cual quedaría de lado todo posible «canje» de este espacio de operaciones con una extensión similar a la de El Chinchorro.

Asimismo fue objeto de acuerdo el sistema de administración del muelle y sus instalaciones conexas, el cual se regentará —al igual que los puertos peruanos— por medio de la Empresa Nacional de Puertos (Enapu), de propiedad estatal.

Otro tema derivado también de la aplicación del principio de libre tránsito es el de la remoción del control denominado «satelital» que las autoridades militares chilenas han venido ejerciendo desde la estación de Chacalluta en un punto determinado del ferrocarril Tacna-Arica, con el objetivo de prevenir el contrabando y el tráfico de drogas. Chile habría convenido en retirarlo porque no se correspondía con el libre tránsito consagrado en el Tratado de Lima. El Perú, por su parte, adoptaría medidas para perfeccionar la vigilancia y la infraestructura del propio tren.

En la misma ocasión el canciller Trazegnies precisó que el terreno de El Chinchorro, propiedad privada del Estado peruano, no ha sido materia de las

conversaciones. Sin embargo se comentó la posibilidad de darle en el futuro una posible explotación comercial —en calidad de almacenes o depósitos— para servicio de empresas privadas peruanas con intereses comerciales en la región fronteriza. Como solo me he valido de las informaciones de prensa para redactar este trabajo, no sé si actualmente existen planes o proyectos para usar un área tan grande.¹¹

En cierta oportunidad, conversando con Félix Denegri sobre el indicado terreno me dijo que este debería ser rematado por el gobierno peruano, pero solo entre tacneños, y emplear el producto de tal procedimiento en provecho de Tacna. Por su parte el embajador Jorge Morelli Pando es de la opinión de que podría establecerse un almacén de contenedores en el sector de El Chinchorro lindante con la línea del ferrocarril Arica-La Paz. Se le puede dar otros usos, pero de lo que se trata es de hacer algo con él pues a pesar de que recientemente fue cercado continúa siendo terreno eriazó.

Si el Perú es responsable por omisión, Chile lo es por la comisión de varios actos de mutilación de ese espacio, por el levantamiento de edificaciones sobre uno de sus vértices y de una pared de una azufrera, tanto como por el corte de uno de sus ángulos por el trazo de la carretera Panamericana. Las zonas cercenadas poseen una extensión total de 9 829,04 metros cuadrados, de modo que la superficie total de El Chinchorro se ha reducido ahora a 135 971 metros cuadrados.

El hecho objetivo es que esta propiedad deviene un obstáculo para el desarrollo urbano de Arica y por eso el gobierno chileno ha intentado adquirirla en varias ocasiones. Por lo menos Chile se comprometió a compensar al Perú por las zonas de dicho predio que fueron mutiladas, como consta en el intercambio de notas del 11 de mayo de 1993.

Una solución de este problema es tanto más deseable cuanto que es necesario prevenir no llegar a una situación crítica y que Chile se vea obligado a expropiar por causa de utilidad pública, medida que puede adoptar porque el Perú solo es propietario del área a título particular. En todo caso el valor histórico de ese terreno es escaso o nulo. Adquirido para alojar allí a los votantes en el plebiscito de junio de 1926, esta finalidad no pudo materializarse porque el día 14 de ese mes, a poco más de cuatro meses de haber entrado el Perú en posesión de tal área, se puso término al proceso del referéndum.

Tal vez, dentro del espíritu de buena vecindad, ambos países encuentren la manera de satisfacer sus respectivos intereses, bajo una fórmula en la cual se ar-

¹¹ Declaraciones del canciller Trazegnies al diario *Expreso*, 25 de agosto de 1999.

monice el deseo de Chile de propiciar el desarrollo urbano de Arica, y el propósito del Perú de conservar tal predio; entre otras razones, manifestó el canciller Trazegnies el 25 de agosto pasado, para construir en él monumentos a nuestros héroes y una zona turística artesanal.

Concluidas las negociaciones, el 13 de noviembre de 1999 suscribieron el Acta de Ejecución del Tratado de 1929 los cancilleres del Perú y Chile, Fernando de Trazegnies y Juan Gabriel Valdés, respectivamente, en oportunidad de la visita de este último a Lima.

Quedó estipulado que Chile pone al servicio de nuestro país los establecimientos a los cuales se refiere el Artículo 5° de dicho tratado —que el Gobierno peruano reciba plena satisfacción—; que el comercio en tránsito al cual se contrae dicho dispositivo gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre, y se ejercerá en dichas instalaciones y zonas, y entre ellas, en el área de conexión del sistema ferroviario como una operación integrada.

Consiguientemente, se consagra lo dispuesto en el art. 2° del Protocolo Complementario del Tratado de Lima en el sentido de que las facilidades de puerto que este instrumento concede al Perú en su Art. 5° consisten en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano y desde este a través del territorio chileno. Asimismo, se prescribe que conforme al Art. 7° del Tratado de 1929 y sin perjuicio de la soberanía de Chile, el Perú goza a perpetuidad del derecho más amplio de servidumbre en la parte donde la línea del ferrocarril Tacna-Arica atraviesa tierra chilena.

Consta también en el Acta que el Gobierno peruano entregará la administración del puerto a la Empresa Nacional de Puertos S. A. (ENAPU) y, también, que designa a la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER) para atender todo lo relacionado con la Estación del Ferrocarril en Arica y la ferrovía Tacna-Arica. Conforme a la práctica vigente, ENAFER continuará realizando las reparaciones, mantenimiento y sustituciones de la vía férrea y del material que utilice dicho ferrocarril. Al efecto, tanto ENAFER como ENAPU y la Aduana del Perú podrán internar a Chile, libre de derechos, los repuestos y equipos que precisen.

Se concede a ENAPU y ENAFER el derecho a contratar los trabajadores que requieran; en consecuencia, se otorgará a los de nacionalidad peruana facilidades para su residencia en Arica y para circular entre esta provincia y territorio peruano.

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 de nuestro país. En cambio, será responsabilidad de Chile el mantenimiento, la conservación y la contratación de seguros de la infraestructura.

Importa relevar que 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 utilicen los demás sitios en el resto de dicho puerto.

En el área de libre tránsito, las personas en traslado deberán portar una tarjeta acreditativa de su condición —entregada por la autoridad migratoria chilena—, la que se le recogerá al cruzar la frontera. Estas personas, al salir de tal área, se sujetarán al control de ingreso y salida ejercido por las autoridades chilenas.

La mercadería en tránsito estará exenta del pago de derechos aduaneros a Chile, y las rentas que genere el puerto libre se hallarán libres del pago del Impuesto General a las Ventas y el Impuesto al Valor Agregado.

También se adoptan en el Acta medidas específicas para la regulación fito y zoonosanitaria en el Perú si la carga está sellada y precintada. Tratándose de mercaderías en tránsito hacia Tacna, que no vengan en contenedores sellados y precintados, el reconocimiento fito y zoonosanitario de verificación se efectuará en la fecha de su arribo y antes de estas abandonen el recinto portuario, con el objeto de evitar riesgos para ambos países y para que se tomen las medidas pertinentes.

En el Reglamento del Acta de Ejecución se dispone que atracarán en el muelle al servicio del Perú tanto las naves cuyas cargas totales tengan por destino el territorio peruano, como aquellas naves con o sin carga, que tengan como único propósito embarcar bienes provenientes de Perú. Del mismo modo, las naves con algún componente de carga destinado al territorio peruano, podrán, a solicitud del armador, atracar en el muelle al servicio del Perú para su desembarque. Igual criterio regirá para el embarque de mercaderías.

Cuando existan situaciones de congestión portuaria en los otros sitios del Puerto de Arica, ENAPU podrá autorizar el atraque de naves en el mencionado muelle, para embarque y desembarque, a petición de la Empresa Portuaria Arica, siempre que ello no interfiera en el desarrollo de sus actividades portuarias.

Las mercancías en tránsito desde ya suelo peruano, que empleen cualquiera de los sitios del Puerto de Arica, incluyendo el muelle de atraque al servicio del Perú, podrán transportarse por carretera, de conformidad con las disposiciones generales de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (A TIT) del 1 de enero de 1990.

En lo concerniente a las tarifas portuarias, estas forman parte de un capítulo adicional sobre disposiciones para evitar la competencia desleal, entre las cuales se contempla la figura del arbitraje. Ambos países, mediante sus entidades portuarias, intercambiarán sus tarifas mínimas de acuerdo a costos, y anualmente se fijarán estos mínimos vigentes bajo condición de que se hagan de conocimiento público y no sean discriminatorias. Las tarifas nunca deberán ser menores que las estipuladas por Chile. La competencia peruana incluye la potestad de reajustar las tarifas hacia arriba.

En la aplicación del Acta de Ejecución, ENAPU, ENAFE, la Aduana del Perú y la Empresa Portuaria Arica suscribieron en el mismo día 13 de noviembre de 1999 el Acuerdo Interinstitucional sobre Solución de Controversias, para resolver las de carácter operativo que surgieren, incluyendo cuestiones de cumplimiento y de daños y perjuicios, así como cualquier práctica de competencia desleal o aplicación de tarifas.

Con tal propósito, se prevé la formación de una comisión mixta *ad hoc* integrada por dos miembros, uno por las entidades peruanas, y otro por la Empresa Portuaria Arica.

Si después de 15 días persistiera la disputa, las partes podrán someter la solución de la misma a un arbitraje, para lo que cualquiera de ellas podrá solicitar a la Organización Marítima Internacional (OMI) la designación de un árbitro de una lista de cinco expertos no nacionales de las partes; a menos que estas acuerden libremente la elección de uno no contemplado en dicha relación.

El árbitro dispondrá de 30 días para emitir su dictamen, la cual puede ser apelada; para ello notificará tal hecho al Secretario General de la OMI a fin de que este nombre a otro árbitro dentro de los incluidos en la mencionada lista, quien resolverá la apelación en un plazo de 15 días.

Para llevar a efecto la ejecución de la decisión arbitral, se aplicará la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de 1958. Aparte de este documento, ambos gobiernos han convenido en facilitar el acceso a trabajadores y maquinarias peruanos para la limpieza de los canales del Mauri y del Uchusuma, lo que se tramitará por vía consular.

Por último, en consonancia con lo dispuesto en el Art. 11° del Tratado de 1929 y 3° de su Protocolo Complementario, los cancilleres de ambas naciones procederán de común acuerdo la inauguración del «Cristo de la Concordia» sobre el Morro de Arica. Ello se realizará conforme a las características especificadas en el Acuerdo suscrito por los dos gobiernos el 21 de noviembre de 1933, donde ambos expresan su voluntad de que el Morro constituya auténtico símbolo de la paz, concordia y amistad entre los dos pueblos, ajeno a antagonismos felizmente superados.

Como la ejecución de las obligaciones pendientes del Tratado de 1929 significó concretar los acuerdos en él contenidos, mucho tiempo después de firmado el mismo y dentro de circunstancias políticas y económicas muy diferentes, se podría decir que el resultado de las correspondientes negociaciones, como fue recogido en el Acta de Ejecución y su Reglamento, es todo lo satisfactorio que podía ser.

Conviene recordar que antaño la vinculación de Tacna y Arica era más una función del comercio en tránsito de Bolivia, que el fruto de la complementación económica de los respectivos territorios. En la actualidad, como se sabe, la situación es distinta por la existencia del ferrocarril Arica-La Paz, con el agrega-

do de que este se encuentra ahora bajo el control de intereses chilenos.

En consecuencia, y dado lo exiguo del comercio entre Tacna y Arica, el malecón de atraque para el servicio del Perú será, en realidad, de mayor utilidad para Chile. Es dudoso que el comercio peruano-boliviano que pueda valerse del puerto nuestro en Arica y de las carreteras Ilo-Desaguadero-La Paz y Tacna-Jaconchulpa-La Paz, una vez concluidas estas, se halle en condiciones de cambiar sustancialmente dicha situación.

De todos modos, zanjada la referida cuestión, el Perú ha llegado a liquidar dos problemas fronterizos que mediatizaban su política exterior y que, en el caso de nuestras diferencias con el Ecuador, eran fuente permanente de conflictos. Si bien aún está por resolverse el espinoso asunto de nuestra frontera marítima con Chile, a nadie se le escapan los serios obstáculos que sería preciso superar para alcanzar un arreglo que consulte el interés nacional.

Por lo pronto, se abre una nueva etapa en las relaciones del Perú con Chile y el Ecuador, países con los cuales estamos llamados a mantener una convivencia pacífica, signada por la voluntad política de cooperar en la solución de las cuestiones que plantea la vecindad, en provecho de los respectivos pueblos.

San Isidro, diciembre de 1999