

Si vas para Chile...

Entrevista a Fernando de Trazegnies Granda

Por Juan Pablo de la Puente Brunke y Carlos Rodríguez Manrique(*)

El sábado 13 de noviembre de 1999 se firmó en Lima el Acta de Ejecución del Tratado de 1929 con Chile. Con esta firma por fin concluyeron, ciento veinte años después, las consecuencias de la Guerra del Pacífico. En la víspera de la firma pudimos conversar con el Canciller peruano, doctor Fernando de Trazegnies Granda, sobre el contenido y la relevancia de dicho tratado internacional. Asimismo, aprovechamos para consultarle sobre nuestras relaciones con Ecuador y la integración regional y continental.

Luego de un año y un poco más de solucionarse definitivamente el problema con el Ecuador, ¿a qué balance arribaría usted?

En realidad hay una serie de cambios que se puede observar a lo largo de este año. En primer lugar en la relación bilateral, el signo de diferencia es que ahora las relaciones con el Ecuador son cooperativas. Antes teníamos una relación de desconfianza y de enemistad encubierta pero activa. Alguna vez he dicho que cada vez que íbamos a una reunión internacional teníamos que ver detrás de las cortinas para ver si no estaba escondido por ahí algún ecuatoriano que estaba tratando de cambiar las cosas. Ecuador tenía la misma desconfianza de nosotros y hacía lo mismo, llegaban y levantaban los manteles de las mesas para ver si había algún peruano debajo. Había una relación bastante tensa, bastante desconfiada, que ha sido superada en forma absoluta y total.

Ahora en realidad mas bien tenemos una relación cooperativa, una relación en la cual trabajamos juntos en función de los objetivos comunes. El objetivo ya no es el de ganar al otro en una discusión de frontera que ya no existe. Nuestro objetivo común es llevar

adelante la lucha contra el subdesarrollo y la miseria de una manera más eficiente. En este sentido tenemos una coordinación muy grande. En realidad, las dos cancillerías cada vez que hay algún problema nos consultamos inmediatamente, cada vez que hay alguna duda llama un canciller al otro, llama un vicedcanciller al otro, de manera que ha surgido una verdadera hermandad con Ecuador, una hermandad que no solamente es una base sentimental sino una base objetiva y real. Somos países con problemas, personas y culturas muy parecidas, de manera que hay muchas cosas en las cuales nos podemos ayudar mutuamente.

Además de eso, diría que durante este año ha comenzado a producirse un cambio muy grande en cuanto a la actividad de la política exterior peruana y el servicio diplomático peruano. Durante los años anteriores prácticamente el 60% de la Cancillería estaba destinada a defender al Perú frente a sus vecinos, frente Ecuador y Chile. Particularmente, el problema era Ecuador. Con Chile había asuntos pendientes pero ya no había problema territorial, en cambio con Ecuador sí teníamos problemas territoriales. Prácticamente la Cancillería era un estudio de abogados encargado de la defensa del Perú en su derecho

(*) Agradecemos la valiosa colaboración del doctor Juan José Ruda Santolaria, profesor en la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, en la preparación de la presente entrevista.

territorial. Esto hacía que la Cancillería no pudiera dedicarse a todas las relaciones que implica el mundo moderno en materia internacional, las económicas, las de globalización y las relaciones con los distintos grupos que en el mundo están dando lugar a vinculaciones de nuevo tipos. Esto retrasó mucho la política exterior peruana. Justamente este año nos ha permitido ver que las cosas se pueden hacer de una manera distinta. Ya no es necesario tener esa cantidad de gente pensando solamente en el tema del Ecuador y ahora estamos pensando en otros temas que posiblemente vamos a mencionar a lo largo de la entrevista, es decir, en las vinculaciones con otras uniones de países, en la fe del fortalecimiento de la unión de países a las cuales pertenecemos directamente y las vinculaciones con otros continentes. De manera que ya es una visión más grande, una visión diferente de la política internacional.

En el departamento de Loreto se produjeron muchos disturbios en la población. ¿Por qué cree usted que existió tal descontento en parte de la población del Perú acerca del tema de la libre navegación de embarcaciones ecuatorianas, mas aun si ese tema ya estaba previsto en una serie de instrumentos internacionales como el Protocolo de Río y en el Pacto Amazónico?

En todos los ríos del mundo se navega libremente por todos los países, en eso no hay dificultad. Creo que los disturbios han sido producto de cierto nacionalismo exacerbado, digamos que de un patriotismo exagerado que hubiera podido llevar a cerrarnos posibilidades interesantes.

El hecho de que los ríos puedan ser navegados por muchos países y que tengan posibilidades de tener comercio con ellos es muy importante, y sin embargo había entre un cierto sector de la población de Loreto como un temor a que entraran los ecuatorianos.

A lo largo de todas estas negociaciones, aun con Chile, las mayores dificultades se presentan no tanto por intereses. Antes hubiera pensado que son los intereses los que mueven las cosas, ahora pienso que son los temores, la gente por temor a algo no quiere tal cosa, o actúa en otra forma. A veces no hay sino

que ilustrar ese temor y ponerle una luz fuerte para verlo claro y vemos como se desvanece como un fantasma, entonces es posible conversar y es posible llegar a cosas interesantes.

Pasando al tema de Perú con Chile. ¿Qué diferencias existen entre las Convenciones de Lima y el Acta de Ejecución del Tratado del 29 que se está por firmar mañana? Jurídicamente, ¿qué es lo que se define actualmente?

En realidad las diferencias son enormes. En primer lugar, nosotros hemos insistido siempre que la independencia del “más alto puerto libre”, que es lo que establece el Tratado del 29 a favor del Perú, significa cuatro autonomías: autonomía administrativa, autonomía operativa, autonomía aduanera y autonomía laboral.

En realidad, la autonomía administrativa en las Convenciones del 93 estaba muy afectada. Autonomía administrativa significa que quien ejerce esa independencia del “más alto puerto libre” puede determinar quién va a administrar ese conjunto, mientras tanto en las Convenciones de Lima el Estado perdía administración, la que quedaba limitada exclusivamente para una sociedad anónima privada. En realidad esto no tenía ninguna razón de ser puesto que los beneficios que el Tratado del 29 dio al Perú -por llamar de alguna manera a estas obras y servidumbres que Chile tiene que entregar al Perú- son en favor de la República del Perú, es decir, se entregan al Perú en tanto que Estado, entonces no veo ninguna razón para que esto sea administrado por empresas privadas exclusivamente, renunciando el Estado peruano a un derecho que le corresponde.

En este sentido, el Acta de Ejecución ha cambiado totalmente el asunto, porque en este momento es el Perú quien recibe las obras y quien hace uso de las servidumbres. Para administrar el conjunto el Perú designa a una empresa pública peruana, con capital solamente del Estado peruano, que es ENAPU para el puerto y ENAFER para el caso de los ferrocarriles. Esta es una diferencia notable con las Convenciones.

La otra diferencia muy importante con las

Convenciones es el tratamiento de una zona que es un problema jurídico realmente interesante. Antes del 29 el muelle peruano no era un espigón, era en realidad un muelle pegado y paralelo a la costa donde los barcos atracaban en forma paralela. Después del año 29, Chile hace obras en el puerto y gana terreno al mar, que es una especie de punta. El Perú es consultado para hacer el muelle ya no como un atracadero pegado a la costa sino como un espigón. Los planos y la ubicación del muelle son aprobados por el Perú y es construido al final de esa punta ganada al mar.

Cuando ya estaba todo hecho e íbamos a recibir el muelle, Chile argumenta que como esa tierra no existía en el año 29, no estaba comprendida en el Tratado del 29 porque nadie puede comprender lo que no existe. Por tanto, esa zona no está afectada al libre tránsito. Era un absurdo porque, en realidad, independientemente de quién sea la tierra y si existe o no existe, lo fundamental es que se había pactado un libre tránsito desde la Línea de la Concordia hasta la punta del muelle. De manera que si se agregaba una tierra adicional que no existía antes eso no tenía mucha importancia, lo central es que sobre esa tierra tenía que haber libre tránsito.

Esta fue una gran discusión con Chile. Habiendo el Perú caído en el juego de que era una tierra nueva, propuso en 1993 que se canjeara la propiedad de esa tierra por una parte de la antigua estación y quizás por una parte del Chinchorro. En realidad, cuando yo tomé estas negociaciones y cuando estudié este problema, dije que no había ninguna razón para que nosotros paguemos con tierra de la antigua estación o con terreno del Chinchorro por un derecho que nos corresponde según el Tratado. Nos tenían que dar el libre tránsito simplemente gratis, porque así estaba establecido ese derecho en el tratado y no tenía por qué comprar esa tierra pagándola con otros terrenos. En realidad a mí no me interesa ser propietario de ese terreno, no me interesa porque no voy a hacer ninguna otra cosa que pasar, no voy a sembrar papas, no voy a construir nada, es simplemente un terreno de paso donde están los rieles del ferrocarril. Por consiguiente, si a mí me dicen que este terreno es de quien sea pero tengo derecho absoluto de paso con mi ferrocarril por todas las líneas paralelas que tiene el

ferrocarril más una pista de servicio al costado para que le dé mantenimiento, a mí me basta y sobra. No tengo por qué ceder otra parte de mi patrimonio para conseguir lo que me corresponde por derecho.

Finalmente Chile aceptó la tesis y en este momento tenemos el libre tránsito. Antiguamente se llamó “explanada” a esta punta famosa y que ahora llamamos “área de interconexión ferroviaria como una operación integrada”. Habiendo concebido todo como una operación integrada, entonces esta zona es una área de interconexión ferroviaria en la cual el libre tránsito continúa. Les acabo de describir la segunda gran diferencia con las Convenciones de Lima y que se refiere a la autonomía operativa.

Otra diferencia importante con las Convenciones de Lima es en lo que se refiere a la autonomía laboral. Las Convenciones de Lima establecieron que solamente podrían haber 3 peruanos trabajando en este complejo portuario de Arica. Sólo 3 peruanos y el resto se debía contratar a trabajadores chilenos. Esto para mí era increíble, yo no sé cómo se aceptó entonces.

Ahora hemos logrado que Chile reconozca que el Perú puede contratar el número necesario de trabajadores peruanos para el buen funcionamiento del complejo portuario. Podemos contratar cualquier número, no es que de 3 hemos subido a 20, no, simplemente ya no tenemos limitación de número. Ahora es ENAPU, como administradora del complejo portuario y ENAFER para los efectos del ferrocarril, quienes deciden cuántos contratar.

Estas personas en realidad puede que vivan en Tacna y que vayan y vengan durante el día o puede ser que pasen a residir en Arica. Se pacta en el Acta que, si viven en Tacna, Chile les tiene que dar todas las facilidades para que puedan moverse libremente todos los días. Si viven en Arica entonces Chile les da una visa de residente con el contrato de trabajo y al mismo tiempo hemos conseguido que, como algunas personas posiblemente irían con su familia, gocen de una liberación de menaje de casa y de sus instrumentos de trabajo, de manera que pueden mudarse con su familia y con su menaje de casa libre de impuestos.

Otra diferencia muy importante con las Convenciones de 1993 se refiere al uso del muelle. En

esa oportunidad, se limitó el uso al lado norte del espigón. Ahora, si bien pueden atracar barcos sólo por el lado norte por razones técnicas, la totalidad de la superficie del muelle es para uso del Perú. No hay un sólo centímetro de superficie de la losa del muelle que Chile pueda usar porque el muelle es íntegramente nuestro.

Bueno, estas serían algunas de las diferencias fundamentales, hay varias otras.

Si se establece el libre tránsito desde Tacna hasta la estación del ferrocarril y el muelle ¿cuál será el procedimiento?

El libre tránsito no se establece de Tacna a la estación de ferrocarril que da al muelle. De Tacna hasta la frontera no tenemos necesidad de libre tránsito, porque es nuestro territorio, pero desde la frontera que se llama la Línea de la Concordia, el libre tránsito no es hasta la estación del ferrocarril sino hasta la punta del muelle, pasando por el área de interconexión ferroviaria, todo es libre tránsito, es una sola unidad de libre tránsito.

¿Cómo se ha manejado el asunto migratorio? Sobre todo teniendo en cuenta que a Chile le preocupa la cantidad de peruanos que migran hacia su país.

En realidad estamos una vez más, como lo decía hace un momento, frente a la necesidad de investigar los temores. Chile le tiene miedo a que mucha gente se filtre y entre a Chile a trabajar como ilegales, es un temor razonable. Al darnos cuenta que ésta es la razón, entonces hay que evitar que esto suceda para mantener nuestro libre tránsito absoluto de acuerdo al tratado.

Esto se ha previsto de una manera simple y bastante efectiva, no hay control migratorio porque no puede haber control migratorio en toda la línea de libre tránsito. El único procedimiento para evitar que alguien se pase es el de unas tarjetas de tránsito, como las que hay en los aeropuertos, que Chile imprimirá y repartirá a ENAPU y ENAFER.

Cuando un pasajero se embarque en la estación de tren en Tacna se le entregará una tarjeta de tránsito y cuando este pasajero suba al barco en la punta del muelle devolverá la tarjeta. Seguidamente se cuenta

el número de tarjetas de tren que hay, se cuenta el número de las devueltas y entonces con este procedimiento se puede saber que todos los que entraron salieron o regresaron, devolviéndolas al momento del regreso a Tacna.

¿Quién efectuará el control de las tarjetas de tránsito?

El control no será realizado por ninguna autoridad chilena y ni siquiera por una autoridad peruana. Será efectuado por las compañías transportadoras que son peruanas, ENAPU y ENAFER. No hay absolutamente ningún control migratorio chileno. Si al llegar al muelle o a la estación del ferrocarril, que está frente al muelle, hay peruanos que deciden pasar a la ciudad de Arica, en ese caso sí hay un trámite formal porque se sale de la zona de libre tránsito y se deberá pasar por control migratorio.

Para facilitar un poco tal procedimiento, porque sería complicado el hecho de que si alguien quiera pasar a Arica lo lleven en un camión cerrado hasta una oficina de migraciones en el interior de la ciudad de Arica, es que estamos facilitando una pequeña oficina para la aduana y para la oficina de migraciones chilena para que se encargue de controlar, no a la gente que está en libre tránsito, sino la salida a la calle. Entonces desde el momento en que alguien de la estación decida no subir a un barco, ni pasar al muelle, sino entrar a la ciudad, entonces simplemente pasa por esta oficina, donde tiene que presentar su pasaporte o su tarjeta de identidad, entrando así sin mayores dificultades a la ciudad de Arica.

En el aspecto comercial y económico, ¿cuáles son los objetivos que busca alcanzar el Estado peruano con la explotación del muelle de Arica en vista que el Perú tiene intención de explotar el Puerto de Ilo? Es más, siendo Ilo y Arica dos puertos cercanos geográficamente, ¿es posible que ambos puertos se desarrollen sin que el desarrollo de uno perjudique el del otro?

No definitivamente. En realidad son dos situaciones diferentes. Los puertos que el Perú quiere estimular son los de Ilo y Matarani, porque son puertos

clave para el desarrollo de toda la zona sur del Perú ya que permiten el desarrollo de Tacna, Moquegua y Arequipa.

En la carretera Ilo-Desaguadero - que conecta con Bolivia - se ha invertido 200 millones de dólares. El muelle peruano en Arica no tiene por objeto competir con Ilo. Su finalidad es simplemente dar una salida marítima a Tacna porque quedó encerrada al ser separada de Arica. Por ello necesitaba de un puerto para exportar e importar. Esta falta de un puerto era dramática para Tacna en el año 29. Setenta años después ya no es tan dramático para Tacna porque Ilo está muy cerca por la Carretera Panamericana. Ahora además le estamos dando, conforme al Tratado del 29, esta salida por el muelle de Arica. Arica es un puerto para Tacna pero no va a ser el gran puerto del sur del Perú, ni siquiera está en el Perú. No nos conviene tampoco que tenga un desarrollo competitivo con Ilo porque en ese caso le estaríamos dando trabajo a Chile y no al Perú, porque hay que tener en cuenta que si bien nosotros operamos en forma autónoma, esa operación autónoma requiere una serie de elementos de la ciudad de Arica. Por ejemplo, para poder operar en el muelle, necesitamos luz eléctrica y tendremos que comprársela a la empresa eléctrica de Arica, necesitamos agua que tenemos que también comprarla a la empresa de agua potable de Arica. Tenemos así una serie de servicios que vamos a necesitar comprar en Arica. Entonces, ¿por qué beneficiar a Arica con todo ello? La función real de este muelle de Arica es proporcionarle una salida adecuada y eficiente para Tacna. Pero no nos conviene ir más lejos.

¿Por qué se decidió no incluir el tema del Chinchorro en el Acta de Ejecución? Mas aun si dicho tema estaba contemplado tanto en la Convención de Lima como en el anterior Acta de 1985. Por otro lado, ¿se ha dejado de lado el tema del monumento en el Morro de Arica previsto en el Protocolo del 29?

Comencemos por lo último, porque el tema del monumento no ha sido dejado de lado. En el acta hemos previsto que se colocará el Cristo de la Paz y además que el morro entero constituirá un monumento a la

paz y a la concordia. Esto implica que el morro debe tener un sentido de cooperación y amistad, dejando de lado todos los recuerdos de antagonismos que felizmente se han superado.

El tema del Chinchorro hay que verlo bien claro; jurídicamente es muy interesante. En realidad está y no está incluido en el Tratado del 29. Sí está incluido, pero no de manera directa. El Tratado tiene unas disposiciones que establecen que cada uno de los dos países protegerán las propiedades del otro en sus respectivos territorios. No habla en ningún momento del Chinchorro en especial, es un tema que está un poco mitificado.

El Chinchorro fue comprado para los efectos del plebiscito que nunca se llevó a cabo, o sea, nunca fue ocupado por nadie. En realidad, ¿Cuál es el sentido jurídico de la disposición del Tratado del 29? Este es un tratado en el cual se está terminando con las consecuencias de una guerra donde no había todavía frontera definida, por lo menos estaba en discusión. Para nosotros era definida, pero estaba en discusión obviamente para Chile. Hay un momento en que se corta con un cuchillo y se dice que a partir de aquí es Chile y a partir de aquí es Perú, creando una división entre Tacna y Arica. En ese entonces había peruanos que tenían propiedades en Arica y habían chilenos que tenían propiedades en Tacna. Entonces cuando un tratado de esta naturaleza, tratado que fija límites, comprueba esta situación, y al ser los tratados siempre una garantía general, cada Estado acuerda respetar las propiedades de los ciudadanos del otro país que quedan en su lado.

Por ello no hay una mención especial sobre el Chinchorro. Lo que existe es un derecho de protección general a todas las propiedades de peruanos que habían en ese momento en la zona de Arica. Ahora por lo menos hay 3 propiedades importantes del Estado, el Chinchorro, la Casa de Yanulaque y la Casa Bolognesi. No sé si hay más propiedades de peruanos que incluso vienen de la época anterior del año 29, si es así están todas protegidas por el Tratado del 29.

Esta protección no quiere decir que es intangible, la protección es la protección simplemente a que no va a haber hostilidad contra esas propiedades. Esas propiedades van a ser tratadas en la misma forma

que son tratadas las propiedades de los nacionales. Si el Estado Chileno por un lado y el Estado Peruano en otro protegen las respectivas propiedades, esto no excluye todas las facultades ni todos los derechos que tiene el propietario estando en peligro la propiedad, ni tampoco los derechos que tiene el Estado sobre ellos. El patrimonio que tienen las personas privadas está sujeto al régimen general de propiedad privada y el Tratado del 29 nos da una sombrilla general, una garantía general pero nada más.

En el Chinchorro no quedaba nada pendiente de ejecución del Tratado del 29. En el Chinchorro lo que hay es un problema distinto, hay una usurpación por parte de algunas urbanizaciones vecinas, que tenemos que reclamar y pedir que nos devuelvan esos metros cuadrados o que nos los compensen. Lo que ha sucedido además ha sido una toma de hecho, que luego se convirtió en una expropiación, de una parte del Chinchorro para la ampliación de la Carretera Panamericana.

Siempre he sido partidario de ver el derecho vinculado con los hechos, y entender el derecho en el seno de los hechos, solamente así uno puede ver el problema real. Como decía el inglés H. L. A. Hart, si solamente nos fijamos en el aspecto jurídico puro, terminaríamos en un paraíso conceptual que es pues un infierno en el fondo; no entendemos nada y todo resulta fantasmagórico. En realidad hay que ver el derecho situado en los hechos.

¿Qué pasó realmente con esa zona expropiada? Tenemos sin duda que reclamar por lo expropiado pero comprendamos cómo se dio esa situación. La Carretera Panamericana pasa por una zona del Chinchorro y divide al Chinchorro en dos partes, esto es reciente y no del año 29 porque en esa época no había carreteras, se realizó posteriormente con acuerdo del Perú.

Alrededor del año 1960 Chile amplía el ancho de su Carretera Panamericana como nosotros hemos ampliado la nuestra, recuerdo que antes la Carretera Panamericana tenía sólo dos carriles muy estrechos. Entonces Chile amplía su carretera igual que nosotros y nos pide la posibilidad de ampliarla en la parte que pasa por el Chinchorro. Obviamente ahí lo que había que hacer era convenir cómo se completaba esa diferencia.

Nadie en el Perú se atrevió a tomar la decisión, todo el mundo tuvo temor de llegar a algún acuerdo cualquiera. Nunca se contestó. Así hubo reclamos porque la carretera ya era ancha, llegaba al Chinchorro, se angostaba y se formaba un embotellamiento, pasaba el Chinchorro y volvía a abrirse en la forma normal. Esto era ilógico, hasta que el Alcalde de Arica, al haber pasado unos 40 años sin haber respuesta peruana tomó indebidamente el área por la fuerza.

El Alcalde tiene que responder por lo que ha hecho mal, pero también comprendamos que ha habido un aspecto irritante que nosotros hemos causado. Todo eso no era materia de las ejecutorias del Tratado del 29, todo lo que fue consecuencia de la guerra lo hemos terminado. Lo que está sucediendo ahora con el Chinchorro son situaciones que han surgido después de 1929 y que han podido surgir con cualquier propiedad privada. Es decir, son situaciones ajenas a la naturaleza de la guerra y al Tratado del 29, pero vamos a resolverlas.

Sobre la comercialización de mercadería en nuestro muelle de Arica, las Convenciones de Lima establecían que las mercaderías que entrasen debían ser remitidas exclusivamente al Perú. ¿Qué es lo que se establece en el Acta de Ejecución al respecto, en vista de la preocupación chilena respecto de Bolivia y el comercio de la zona?

El problema es que si se lee el Tratado, se puede hacer una interpretación estricta. En los negocios siempre trato de ponerme del otro lado y como abogado trato de imaginarme jurídicamente como defendería la tesis del otro lado, después regreso a mi lado para ver como me atacaría a mí mismo, esto permite ver mejor la situación.

Si nos colocamos en el lado chileno perfectamente podríamos defender, con elementos jurídicos, que el Tratado establece únicamente libre tránsito y todos los beneficios para carga peruana, porque dice que el muelle será construido por Chile para el servicio de Perú.

Teóricamente se podría interpretar de esa forma, y así lo interpretaron los chilenos en algún momento. Frente a esta dificultad legal he tenido que encontrar

una fórmula para superarla porque había una razón práctica y es que con carga exclusivamente peruana no íbamos a poder dar movimiento a ese muelle.

Para darles una idea, durante todo el año pasado la carga peruana de todos los barcos que han entrado al puerto de Arica, a todos los muelles del puerto de Arica que son 7, incluyendo el muelle 7 peruano, han sido solamente 2,000 toneladas. En el muelle nuestro pueden anclar barcos de 20,000 toneladas; de manera que lo que ha llegado en todo el año para Tacna es el 10% de un sólo barco. Entonces si a mi me dicen que solamente puedo traer carga peruana, nunca voy a recibir carga excepto la carga de cabotaje, (que no estaba permitida en el año 1993 y que ahora sí se puede hacer). Es decir, hablamos de la carga de barquitos que vienen haciendo escalas por todos los puertos de la costa, Matarani, Ilo, y vuelven a regresar.

Así no íbamos a tener carga transoceánica porque si suponemos que un barco que viene con 20,000 toneladas trae 100 toneladas para Tacna, lo cual es mucho decir, obviamente este barco no va a parar en el muelle peruano para dejar 100 toneladas y después irse con sus 19,900 toneladas para dejarlas en el otro muelle del lado chileno porque esto le aumentaría los costos.

Cada parada en un muelle le significa derecho de muellaje, estadía y toda una serie de gastos enormes. Entonces, como el naviero es el que decide dónde atracar su nave, cada vez que Tacna hubiera recibido 100 toneladas las dejaría en Arica y no pararía nunca un barco en nuestro muelle. Por tanto, si me quedaba con la interpretación restrictiva, este muelle no me iba a servir para nada. Entonces vino la discusión con Chile.

El planteamiento jurídico que le hice fue que al querer Chile hacer una interpretación restrictiva, en realidad se están olvidando de otra parte del Tratado. El Tratado dice que deben entregar un puerto al Perú con la independencia “del más alto puerto libre”; en cambio lo que nos iban a entregar iba a ser como un “museo” de un puerto, pero no un puerto verdadero, vivo.

Ese no es realmente el espíritu del Tratado, tiene que ser un puerto y para que sea un puerto tiene que tener movimiento económico. Nos contestaron de una

manera muy interesante; no nos toca a nosotros dar el movimiento económico sino a ustedes, nosotros les damos las instalaciones, el libre tránsito, entonces ustedes pongan la carga, nosotros no le vamos a dar el negocio en sí, desarrollen Tacna, hagan que importe más.

Ese argumento no era malo. Nosotros contestamos diciendo que difícilmente Tacna iba a poder importar como para traer barcos completos; y ellos lo sabían tan bien como nosotros, porque tienen estadísticas del movimiento portuario de Arica. Eso significa que siempre vamos a traer carga compartida y si traemos carga compartida vamos a tener la dificultad de que no nos permitan bajar la carga chilena o boliviana en nuestro muelle, por ello nadie va a parar en el puerto.

Allí comprendieron ellos el asunto y aceptaron primero que si traíamos barcos en que la mayoría de la carga es peruana y además viene una carga adicional chilena o boliviana podríamos bajar esa carga también en el muelle nuestro; la carga peruana se lleva al Perú y la carga boliviana o chilena se pone a disposición de la Aduana de Chile. Dijimos que no, porque no nos basta con que sea la mayoría de la carga peruana, porque no vamos a traer barcos con tanta carga peruana.

Esta es la realidad, no se volvería puerto realmente hasta que finalmente se haya logrado que se acepte que podemos desembarcar en nuestro muelle cualquier cantidad de carga boliviana y chilena de barcos que traigan al menos algún componente de carga peruana. Al final esto se aceptó. Si viene un barco, con al menos un costal de carga peruana, el naviero podría decidir ir al muelle 7 del Perú. La carga peruana iría a Tacna, la carga chilena y la carga boliviana la ponemos a disposición de la aduana de Chile, ganando nosotros por todo el servicio de desembarque. Este es pues el arreglo final.

En el aspecto práctico del desembarco de mercadería, cada embarcación debe pagar al puerto una serie de derechos comprendidos en el canon de puertos...

Allí están los derechos propiamente del muellaje, que en realidad es amarrar el barco al muelle, hay el muellaje a la carga, que es el derecho de bajar la carga en un puerto, el derecho de estadía, etc.

Nuestra preocupación radica en saber si, al ser nuestro muelle uno de los siete existentes en el puerto de Arica, ¿se ha previsto que se proteja de alguna manera el comercio de nuestro puerto, evitando por ejemplo que los puertos chilenos bajen sus tarifas?

Hemos establecido un acuerdo entre empresas, entre la empresa portuaria de Arica y la empresa nuestra, de que si ellos bajan sus tarifas nosotros bajamos las nuestras. O sea que si se trata de una guerra de bajar tarifas, nosotros tenemos las armas para bajarlas al mismo nivel.

Hemos establecido también un principio de práctica de competencia leal. La competencia desleal es por supuesto bajar las tarifas debajo de los costos y tratar de conseguir toda la carga en esa forma. En ese sentido habían temores recíprocos. Hemos comprendido que si las tarifas mínimas de un lado se bajan, las tarifas del otro lado se pueden bajar también. Nosotros fijamos nuestras tarifas como nos parezca, con el compromiso solamente de no entrar en competencia desleal.

¿Eso no podría derivar en una concertación de precios?

No, porque no estamos conviniendo precios ni tarifas sino simplemente aplicando un elemental principio ético en la libre competencia.

Pasando a otro tema, y viendo ya que se ha solucionado el problema limítrofe con el Ecuador y que el problema con Chile está llegando a buen término. ¿Qué es lo que sigue en la agenda peruana sobre todo en el ámbito de la integración regional y continental?

En este momento la globalización es algo muy importante. Pero debe tomarse en cuenta que no puede significar que cada país caiga como una gota de agua en el océano de la globalización y desaparezca. La globalización debe ser estructurada por grupos consolidados y relativamente homogéneos, habiendo establecido vínculos con distintos grupos para mantener un equilibrio a nivel mundial. La globalización no es un océano en el que se pierda toda identidad nacional sino un perfil complejo de relaciones donde nosotros debemos saber muy bien el juego para proteger nuestra identidad y nuestros

intereses lo mejor posible.

En primer lugar, nosotros debemos fortalecer nuestras relaciones regionales. La primera prioridad que tenemos y la más inmediata es el Pacto Andino, la Comunidad Andina de Naciones. Nosotros tenemos que darle mucha fuerza a la Comunidad Andina a pesar de las muchas dificultades generadas por las políticas diferentes. Hasta ahora, un problema de fondo grande era el limítrofe entre Perú y Ecuador. De 5 países, 2 tenían un conflicto el uno con el otro, entonces el 40% de la Comunidad Andina de Naciones estaba en conflicto, lo que es demasiado para un grupo de países. Ahora ese problema se superó, ya no hay ese conflicto y además se están atendiendo algunas políticas comunes de apertura de mercado. Es verdad que siempre es complicada la integración, siempre es difícil llegar a un entendimiento. Pero hay que alcanzarla.

Europa también tardó mucho a pesar que estaba más desarrollada económicamente, ese es el camino. Tenemos que buscar una integración mayor. Si logramos entender esto la Comunidad Andina es una buena base, y luego hay que relacionarla con el Mercosur. Las relaciones entre la Comunidad Andina y el Mercosur han tenido dificultades por intereses y temores de uno y otro lado, que han generado una especie de *impasse*. Pero la Comunidad Andina ha entrado en relaciones directamente con Brasil y se ha firmado un acuerdo en el cual hay liberación para una gran cantidad de productos, con lo que comienza una integración a nivel mayor.

El siguiente nivel de agrupación en el cual el Perú debe formar parte es con América Latina.

Si vamos mas allá, siempre en círculos concéntricos que vamos ampliando, tenemos también el mundo Iberoamericano. Yo estoy viajando el domingo a la reunión Iberoamericana en Cuba, en la cual la idea es fortalecer la relación entre España y países de América Latina.

Si vemos todos estos conjuntos, estos grupos deben también abrirse hacia otros, hacia otras zonas, básicamente para nosotros es cultivar una relación muy estrecha con algo más grande, como puede ser la OEA, Estados Unidos y la Unión Europea, con la cual tenemos una relación tradicional.

También estamos pensando que es muy

importante tener buenas relaciones con los países asiáticos, con el Asia Pacífico porque ese mercado es enorme y hay solo tres países de América Latina que han entrado, México, Perú y Chile. Lo interesante es que al Asia Pacífico no puede entrar ninguno más en los próximos 10 años, de manera que esto nos da

también una posición estratégica interesante. Nosotros podemos ser la apertura para el mundo de APEC respecto del mundo de la Comunidad Andina. Estamos tratando de ampliarnos en distintos niveles y extender estos tejidos para que en esta trama tengamos una posición estratégica. ^{AP}