

INTERESES DEL PERÚ EN ARICA: REALIDAD Y DESAFÍOS

INTERESTS OF PERU IN ARICA: REALITY AND CHALLENGES

*Luciana Cumpa García Naranjo**

RESUMEN

El presente trabajo busca identificar las facultades del Perú sobre Arica según el Tratado de Lima de 1929. En dicho acuerdo internacional se reconocen derechos peruanos sobre el malecón de atraque o muelle, su uso, el edificio para la agencia aduanera peruana, la estación terminal del ferrocarril a Tacna y el derecho de libre tránsito. Todos ellos constituyen una potencialidad que puede ser aprovechada económica y comercialmente en beneficio a la Región Macro Sur del Perú y de los intereses nacionales.

Palabras clave: Política exterior peruana, intereses del Perú, Perú y Chile, Perú y Arica.

ABSTRACT

This article seeks to identify the rights of Peru over Arica according to the Lima Treaty of 1929. In this international agreement, Peruvian rights are recognized over the pier and its use, the building for the Peruvian customs agency, the terminal station of the railway to Tacna and the free transit right. All of them constitute a potentiality that can be exploited economically and commercially for the benefit of the Macro-South Region of Peru and national interests.

Keywords: Peruvian foreign policy, interests of Peru, Peru and Chile, Peru and Arica.

.....

I. Introducción

Luego del fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la delimitación marítima entre el Perú y Chile en el año 2014, se desarrolla una nueva etapa de relaciones bilaterales en la que conviene identificar el marco jurídico de estas a fin de aprovechar al máximo todas sus potencialidades. En esa línea, es menester conocer las facultades e intereses que tiene el Perú sobre Arica a la luz del Tratado de Lima de 1929, vale decir, el malecón de atraque o muelle,

* Luciana Cumpa García Naranjo se ha especializado en Derecho Penal Internacional en el Instituto Hugo Grocio de la Universidad de Leiden, en Derecho Internacional Humanitario en la Academia de Derecho Internacional Humanitario y Derechos Humanos de Ginebra. Es Diplomada en Seguridad y Defensa Nacional por el Ministerio de Defensa del Perú. Fue premiada con la Beca de Macro Universidades de América Latina y el Caribe para realizar una estancia de investigación en el Programa de Postgrado de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México. Es docente universitaria de cursos como: Derecho Internacional Público, Derechos Humanos, Tratados Internacionales, Derecho Comparado y Teoría de las Relaciones Internacionales. Ha obtenido el Primer Puesto en el Reconocimiento Docente en la Universidad Tecnológica del Perú.

Con el presente artículo, la autora formaliza su incorporación como Miembro Asociada, conforme a lo dispuesto por el Consejo Directivo de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, mediante Acta del 13 de diciembre de 2018.

la explotación del derecho de uso sobre tal, el edificio para la agencia aduanera peruana, la estación terminal del ferrocarril a Tacna y el derecho de libre tránsito. Al identificar este marco jurídico, se podrán diseñar estrategias de aprovechamiento económico y comercial que beneficien a la Región Macrosur peruana y contribuyan al alcance de los intereses nacionales.

II. Antecedentes

La Guerra del Pacífico producida en 1879, llegó a su término a través del Tratado de Ancón suscrito el 20 de octubre de 1883. En el referido acuerdo Perú cedería Tarapacá a Chile y este último ocuparía Tacna y Arica por diez años, luego de lo cual se celebraría un plebiscito que determinaría si ese territorio permanecía bajo el poder de Chile o volvería al Perú. Lamentablemente los términos del plebiscito no fueron detallados, lo que retrasó durante cuatro décadas las gestiones para concretar dicha consulta popular (St John, 1999, p. 117-118.).

Luego de un largo e infructuoso camino donde hubo numerosas tensiones y negociaciones, los representantes del Perú y Chile suscribieron el Tratado de Lima y el Protocolo Complementario el 3 de junio de 1929. El acuerdo puso fin a las controversias en torno a la ejecución del Tratado de Ancón dado que el artículo 2 determinó la soberanía de Tacna al Perú y, la de Arica a Chile. En el artículo 5 se estableció el compromiso de Chile de construir un muelle, un edificio de aduana y una estación de ferrocarril en la bahía de Arica para el Perú, así como pagar una indemnización de seis millones de dólares. Finalmente, en el artículo 11, como señal de conmemoración de la relación bilateral, ambos estados acordaron construir un monumento en el morro de Arica.

Por otro lado, ambos países se comprometieron a que ninguno podía ceder a un tercer Estado los territorios sobre los que el Tratado de 1929 les había otorgado soberanía, sin mediar previamente el consentimiento de la otra parte, siendo el mismo proceder con la eventual construcción de una nueva línea de ferrocarril a través de aquellos territorios (St John, 1999, p. 157-158.).

III. Derechos del Perú sobre Arica según el Tratado de Lima de 1929

Después de la Guerra del Pacífico, la conexión entre Tacna y su puerto natural en Arica fue eliminada, por lo que en las negociaciones del Tratado de Lima de 1929, la delegación peruana buscó un mecanismo que permitiera a la región mantener dicha salida portuaria.

Así fue como el artículo quinto del acuerdo dice a la letra: “Para el servicio del Perú el Gobierno de Chile construirá a su costo, dentro de los mil quinientos setenta y cinco metros de la bahía de Arica, un malecón de atraque para vapores de calado, un edificio para la agencia aduanera peruana y una estación para el ferrocarril a Tacna, establecimientos y zonas donde el comercio de tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre”.

Mientras que el Artículo 2 del Protocolo Complementario establece que: (las facilidades de puerto) “consistirán en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano, y desde éste al territorio chileno”.

Bajo estas disposiciones es que desde 1951 se desarrollaron negociaciones para iniciar las obras y establecer sus especificaciones técnicas, las que concluyeron en 1987.

En 1985 se lograron acuerdos preliminares sobre el régimen jurídico de las obras en Arica donde se buscaba atribuir al Perú la operación y explotación autónoma de las zonas previstas en el Tratado de 1929 para conformar un sistema de servicios portuarios administrados por una autoridad peruana en coordinación con su par chileno, puesto que el malecón o muelle estaría incorporado al puerto de Arica. Sin embargo, estas negociaciones fracasaron (Vidal, 1994, p. 36.).

A inicios de 1991 se reanudaron los encuentros entre ambas delegaciones, los que se extendieron durante 1992 y, que dieron lugar a las Convenciones de Lima, siendo la que concita nuestra atención para fines de este trabajo, la Convención relativa al régimen jurídico de las obras construídas por Chile suscrita el 11 de mayo de 1993 (en adelante “Convención de Lima”).

3.1. Acta de Ejecución del Artículo 5 del Tratado de Lima de 1929 y su reglamento

En 1999 se firmó el “Acta de ejecución” en la que se concluyeron los asuntos pendientes del Tratado de Lima tales como los derechos de usufructo y servidumbre de un muelle, un malecón de atraque, establecimientos y zonas de operación dentro del Complejo Portuario de la ciudad fronteriza de Arica; y, el libre tránsito de personas y mercaderías entre Tacna y el Muelle de Arica y viceversa.

Al año siguiente, se inauguró el Cristo de la Concordia sobre el Morro de Arica como símbolo del fin de los asuntos pendientes y daba paso a un nuevo escenario de las relaciones entre ambos Estados.

3.1.1. El Malecón de atraque o muelle

El Tratado de 1929 utilizó el término de “malecón de atraque” y más tarde la Convención de Lima lo llamaría “Muelle Norte”. Este ha sido construido como parte integrante del Puerto de Arica con una estructura muy parecida al resto de edificaciones portuarias cercanas.

El régimen jurídico establecido es la de la entrega del malecón de atraque en propiedad al Perú. De igual forma, para su servicio basta con que se le dé acceso a las instalaciones portuarias de Arica. Los negociadores peruanos sostuvieron que el Muelle “para el servicio del Perú” daba lugar a un derecho de uso que debía constituirse a perpetuidad y de esta manera se plasmó en la Convención.

El Dr. Ulloa Sotomayor realizó un análisis sobre las servidumbres internacionales a propósito del Tratado de Lima y concluyó que requieren como elementos esenciales de un carácter territorial, pues las limitaciones a la soberanía sobre el territorio en el cual se establecen deben constituir el ejercicio de derechos territoriales. En ese sentido, las servidumbres de constituyen sobre predios. Al tratarse de dar al Perú de un derecho erga omnes -exclusivo y excluyente sobre el muelle- se solucionó mediante la constitución de un derecho de uso, a perpetuidad. Si bien se reconoce la propiedad de Chile, éste ha cedido el derecho de uso a favor del Perú (Vidal, 1994, p. 38.). Ver Gráfico 1.

Gráfico 1. Mapa de ubicación del Muelle peruano en Arica. Ubicación como “Muelle ENAPU Perú” en: <https://goo.gl/maps/qzzpL9fNZ7XVU5SA6>



3.1.2. La explotación del derecho de uso sobre el muelle

La consecuencia lógica de la cesión del derecho de uso es la explotación de este por parte del Perú. En ese sentido, la Convención ha previsto la posibilidad de que el Estado Peruano otorgue la respectiva concesión, si lo considera conveniente.

La empresa concesionaria ha de ser peruana según lo estipula la Convención, sin embargo es factible que participen capitales chilenos si así lo aprueba el Gobierno peruano. Si hubiera presencia de capitales foráneos a ambos países contratantes, entonces éstos deberán dar su previa conformidad.

La empresa consesionaria debe someterse a las jurisdicción y leyes chilenas en todo cuanto no sea contrario a las disposiciones del Tratado de Lima, su protocolo complementario y la Convención. Los servicios que puede ofrecer son los de muelle y estadía a las naves, uso del muelle a los cargamentos y equipos de operación a las empresas estibadoras, almacenaje en la bodega y patios del muelle y el movimiento de la carga en los recintos y, los de coordinación para el suministro de agua, de energía eléctrica y otros similares a las naves (Vidal, 1994, p. 39.).

3.1.3. El edificio para la agencia aduanera peruana

La Convención estipula que se dotará a la Aduana del Perú de un edificio moderno y la reconoce como una entidad oficial del Estado Peruano. Sus funciones serán las del control aduanero sobre la carga peruana en tránsito a partir de su desembarque o ingreso al Muelle Norte, para garantizar que el libre tránsito se cumpla y que no se afecte el interés fiscal peruano.

El edificio para la Agencia Aduanera Peruana, la bodega y los sitios de depósito están construidos sobre la losa del muelle y por eso tienen su mismo régimen jurídico.

La administración del edificio -no de la Agencia Aduanera Peruana -, así como de la bodega y los sitios de depósito, estará a cargo de la empresa concesionaria para la explotación del derecho de uso constituido sobre el Muelle Norte.

La Aduana del Perú controlará el ingreso y salida de mercaderías y armamentos sujetas al más absoluto libre tránsito en los establecimientos y zonas y ejercerá sus funciones respecto de dicha mercadería en tránsito desde su desembarque, o desde su descarga del ferrocarril con destino al malecón de atraque, y en toda el área de conexión ferroviaria. La Aduana de Chile recibirá copia de los documentos relativos a la mercadería y podrá realizar un control externo.

3.1.4. La Estación terminal para el ferrocarril a Tacna - Arica

En 1857 se terminó de construir el Ferrocarril de Tacna a Arica y fue dado en concesión durante 99 años a una empresa para que lo explotara y luego revirtiera al Estado Peruano.

De ahí que el artículo séptimo del Tratado de Lima de 1929 lo considerara como un derecho privado legalmente adquirido que debían ser respetado en los territorios que quedaban bajo las respectivas soberanías de los Gobiernos del Perú y Chile. Sin perjuicio de que Chile constituyera su soberanía a perpetuidad y, en la parte en la que la línea férrea atraviesa su territorio, el derecho correspondiente de servidumbre en favor del Perú. Se ha extendido esta servidumbre en la Convención a fin de que el ferrocarril tenga acceso hasta el muelle y así se puedan realizar las operaciones de carga y descarga, de manera que se integren los servicios del Muelle y del transporte de mercancías (Vidal, 1994, p. 41.). Ver Gráfico 2.

Gráfico 2. Mapa de ubicación de la Estación del Ferrocarril a Tacna.

Ubicación como “Estación del Ferrocarril Arica-Tacna” en:

<https://goo.gl/maps/W7AWFXGJQYsEYiyw6>



3.1.5. El derecho de libre tránsito

El artículo quinto del Tratado de Lima de 1929 señala que: “el comercio de tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre”, lo que se condice con el artículo segundo del Protocolo Complementario al determinar; “más absoluto libre tránsito”.

Se desprende entonces que el derecho de libre tránsito se aplica para la zona del malecón de atraque o muelle, el edificio para la Agencia Aduanera Peruana y la Estación Terminal del Ferrocarril, lo que ha sido reafirmado y de hecho extendido por la Convención, puesto que en la Convención de Tránsito de Mercaderías y Equipajes entre Tacna y Arica suscrita por el Perú y Chile el 31 de diciembre de 1930 no se consideraba el libre tránsito al transporte carretero (Gangas & Santis, 1997, p. 209.).

IV. Realidad y desafíos

4.1. La Región Macrosur

La Mancomunidad Regional Macro Región Sur se encuentra integrada por los Gobiernos Regionales de Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna, y a la fecha está considerada como una persona de derecho público cuya Acta de constitución ha sido aprobada mediante la Ordenanza Regional N° 343-Arequipa del año 2016.

La Macro Región Sur cuenta con una superficie total de 344.724 Km², lo que representa el 28% del territorio peruano. (Neyra, 2005, p. 20) y una población de 4 millones 812 mil personas según el último censo del año 2017 (INEI, 2018, p. 20), de la cual el 75.74% en promedio se encuentra en edad de trabajar, es decir es mayor de 13 años de edad según el Convenio 138 de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) sobre la Edad Mínima de Admisión al Empleo (INEI, 2018, p. 259).

La contribución de esta región al Producto Bruto Interno Nacional en el año 2020 llegó al 14.9%: Arequipa con 5.2%, Apurímac con 1.4%, Cusco con 3.2%, Madre de Dios con 0.4%, Moquegua con 1.3%, Puno con 2.1% y Tacna con 1.3% (INEI, 2020).

Finalmente, los indicadores de pobreza distribuidos por grupos clasifican a Puno con un nivel entre el 41,4 y 45,9% de pobreza, Apurímac y Cusco entre el 31,3 al 34,6%, Arequipa y Moquegua por su parte muestran datos que oscilan entre el 15,1 y 11 19,5% de pobreza, Tacna entre 23,9 y 28,6% y finalmente, Madre de Dios con 6, 6 y 11,3% de pobreza (INEI, 2021, p. 44).

Fácilmente podemos observar que la Macro Región Sur peruana representa poco más de la cuarta parte de la superficie territorial nacional y alberga una gran potencialidad en su población en edad de trabajar, sin embargo, concentra indicadores preocupantes de pobreza para lo cual se requiere articular diversos factores que coadyuven a su disminución (Brousset, 2018, p. 9).

4.2. Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica

El Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica, conocido por sus siglas MASP, se encuentra ubicado en las coordenadas de Latitud: 18° 28' sur y Longitud: 70° 21' oeste en el Molo Norte del Puerto de Arica – Chile y limita por el Nor Oeste con el Perú.

Su influencia se extiende a distintos países: hacia la zona sur del Perú (Tacna, Moquegua, Arequipa, Moquegua, Cuzco y Puno), hacia Chile (Región I: Arica e Iquique y la Región II: Antofagasta), Brasil (la zona Sur Oeste), Bolivia (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz) y Argentina (la zona Nor Oeste).

A nivel de vías de comunicación, el MASP se conecta con Tacna (a una distancia de 45 km por carretera y 60 km por ferrocarril), Ilo (a 209 km por carretera y a 84 millas por la vía marítima), Matarani (a 436 km por carretera), el Callao (a 1343 km por carretera), Iquique (a una distancia de 108 millas por el mar) y Antofagasta (a 309 millas por la vía del mar).

De la misma forma, tiene conexión con ciudades bolivianas como Charaña (a 205 km por carretera), La Paz (a 500 km por carretera), Oruro (a 500 km por carretera), Cochabamba (a 800 km por carretera), Santa Cruz (1150 km por carretera).

A nivel aéreo, el MASP se encuentra cerca de los aeropuertos de Arica y Tacna.

Su infraestructura consiste en un muelle de atraque directo tipo espigón con plataforma y pilotes de concreto. Sus dimensiones son de 214.70 m de largo por 57.90 m de ancho.

Cuenta con el Amarradero 1 – A de 28 Pies de profundidad y 185 m de longitud que ofrece una capacidad DWT (Capacidad Deadweight capacity o tonelaje de peso muerto) de 20,000 TRB (Transportation Research Board).

El MASP tiene, además, el Almacén N° 1 con una extensión de 2,077 m² utilizado para carga general en sacos, mineral y trigo a granel, y la Zona N° 1 con una extensión de 7,312 m² pavimentados y 14,428 m² no pavimentados usado para guardar mineral y trigo a granel, contenedores y sacos.

4.2.1. Situación

En junio de 2016 se publicó la Ley 30446 “Ley que establece el marco legal complementario para las zonas especiales de desarrollo, la zona franca y la zona comercial de Tacna”, cuyo artículo 8 autoriza la posibilidad de que ingresen mercaderías a la Zona Comercial de Tacna con los beneficios tributarios determinados para ella desde otros muelles del puerto de Arica. Es necesario que la mercancía pase por carretera o ferrocarril al MASP a fin de que sea controlada en aduanas y luego transportada a la ZOFRATACNA (Zona Franca de Tacna).

También se observa que desde el año 2016 hubo un incremento sostenido en la carga movilizada que se vio disminuida en el año 2020 debido a los efectos económicos de la pandemia del Covid19, reanudándose después una lenta recuperación (ENAPU, 2021). Sin embargo, cabe indicar que en el año 2019, donde se apreció su mayor despliegue, la carga movilizada alcanzó solo los 31,135 Tm al año, a pesar de que el MASP tiene una capacidad anual de 200,000 Tm. Es decir, en su mejor momento sólo se logró aprovechar el 15,56% de la capacidad del muelle. Ver el Cuadro 1.

Cuadro 1. Tráfico de carga del MASP en Arica 2016-2021

Año	Naves		Carga	Contenedores	
	Alto Borde	Menores*	Tm	Unidades	TEU**
2016	8	124	14,720	1,062	1,841
2017	0	81	24,852	1,828	3,111
2018	0	85	30,651	2,135	3,607
2019	0	123	31,135	2,099	3,494
2020	0	131	18,692	1,243	2,106
2021***	0	83	16,472	1,001	1,623

*Menores a 500 UAB (Unidades de Arqueo Bruto)

** Unidad de medida de capacidad del transporte marítimo referida a contenedores estandar de 20 pies.

*** Data de enero a agosto de 2021.

Fuente: ENAPU

Elaboración: Luciana Cumpa

4.2.2. Oportunidades

El MASP cuenta con una serie de cualidades que esperan ser aprovechadas para lograr su máximo potencial. La capacidad de su infraestructura portuaria le permite movilizar un total anual de 200 000 Tm de carga, su ubicación cercana a la ciudad de Tacna, lo convierte en un puerto privilegiado y natural a dicha urbe, por sobre los puertos de Ilo y Matarani. Estas condiciones, lo posicionan como la puerta ideal para la entrada a ZOFRATACNA (Mori, 2019, p. 139.).

Asimismo, el MASP Arica se encuentra aliada a su contraparte el Terminal Puerto Arica TPA de Chile, esta cooperación facilita que el MASP ofrezca el servicio de uso de áreas que reporta importantes ingresos a ENAPU y, de mantenerse, facilitaría mayor estabilidad económica largo plazo (ENAPU, 2019, p. 28).

En el año 2017, el MASP logró refrendar el certificado de cumplimiento en relación al Código PBIP, lo que en el nivel de seguridad de operaciones por tanto se ha conseguido que el MASP, sea un puerto seguro a cero accidentes (ENAPU, 2017, p. 27.).

4.2.3. Dificultades

Sin embargo, no se debe ignorar las debilidades que se pueden identificar especialmente con la infraestructura poco competitiva del muelle y las limitaciones para mejorarla. Esto trae consigo una serie de consecuencias como la poca eficiencia de sus operaciones que convierten al puerto en un destino poco atractivo para el acoderamiento de las naves.

Es así que el El MASP no cuenta equipamiento para el manejo de carga de contenedores y contenedores refrigerados que permitirían un mejor servicio y mayor competitividad.

De igual manera, la zona de almacenaje es bastante limitada. Es necesario tramitar la transferencia del terreno del ferrocarril Tacna-Arica, ahora en manos del Gobierno Regional de Tacna y en situación de abandono, para su uso como área de almacenaje portuario (ENAPU, 2019, p. 28). A ello, hay que añadir que las operaciones del MASP están limitadas a que la carga que circule deba ser de origen o destino peruano.

Por otra parte, a pocos metros del MASP se encuentra el Puerto de Arica, propiedad del Estado de Chile en su totalidad, se encuentra administrado por la Empresa Portuaria Arica (EPA). Desde allí se ofrece servicios de muelle y estadía de naves, uso del malecón, almacenaje en la bodega y áreas de respaldo del malecón para las cargas de libre tránsito, lo que constituye una importante competencia.

A nivel de política pública no se cuentan con acciones dirigidas al fortalecimiento del MASP Arica, una evidencia de ello es que no se encuentra contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (Cabrera & Quispe, 2020, p. 64.).

4.2.4. Desafíos

El MASP Arica constituye una instalación extratéctica que con la infraestructura e inversión apropiada puede convertirse en un factor importante para el impulso del desarrollo económico de la Región Macro Sur del Perú. Las necesidades de exportación de la economía peruana precisa de puertos nacionales ubicados cerca de las zonas de producción, cualidad que tiene el referido puerto.

Recordemos que el desarrollo de la industria nacional y la agro exportación así como la participación del país en el mercado internacional depende no solo de una producción competitiva, sino también de modernas vías de comunicación (como carreteras y ferrocarriles) y de puntos de salida y envío como puertos y aeropuertos. En esa línea, la modernización e inversión en la tecnología portuaria del MASP resulta un eslabón importante para alcanzar los intereses nacionales.

En ese marco, es factible utilizar e integrar el terreno peruano ubicado al sur de la estación de la antigua estación del ferrocarril Tacna – Arica a la actividad portuaria, habilitar el ferrocarril para el transporte de carga, integrándolo a las operaciones del puerto y buscando su vinculación con el patio de maniobras dentro del complejo de ZOFRATACNA.

Así también Resulta urgente que las acciones de fortalecimiento del MASP se encuentren incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

V. Conclusiones

1. La delegación negociadora peruana del Tratado de Lima de 1929 identificó la pérdida del puerto de Arica, salida portuaria natural de Tacna, por lo que logró el compromiso chileno de construir un muelle, un edificio de aduana y una estación de ferrocarril en la bahía de Arica para el Perú.
2. El régimen jurídico del Malecón de atraque o muelle, el edificio de aduana y la estación del ferrocarril han sido diseñados para mantener la mayor autonomía posible en la realización de las actividades portuarias, comerciales y aduaneras.
3. La Macro Región Sur ocupa el 344.724 Km² del territorio peruano, lo que representa el 28% del mismo. Tiene grandes potencialidades como su población en edad de trabajar, sin embargo cuenta con importantes focos de pobreza que precisan ser combatidos.

4. El Malecón de Atraque al Servicio del Perú tiene una ubicación estratégica cercana a la Macro Región Sur que podría articularse dentro de la cadena de producción y exportación de productos nacionales.
5. En los últimos cinco años el MASP no ha hecho despliegue de todo su potencial, alcanzando solamente el 15% de su capacidad de carga movilizada al año, lo que resulta una oportunidad perdida para la zona peruana.
6. Las principales debilidades del MASP son la falta de infraestructura moderna e inversión, la ausencia de articulación con otras áreas colindantes y de políticas públicas que permitan aprovechar al máximo sus cualidades comerciales.
7. El principal desafío del MASP es convertirlo en un eslabón importante en el potenciamiento de la producción, transporte y exportación de la Macro Región Sur, lo que redundará en su desarrollo económico.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

- Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario suscrito entre las Repúblicas del Perú y Chile. (Fecha de consulta 16 de octubre de 2021). Disponible en: <https://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1999/exteriores/chile/TRALIMA.htm>
- Convención relativa al régimen jurídico de las obras construídas por Chile de 1993.
- Acta de Ejecución del Artículo Quinto del Tratado de Lima de 1929 y su reglamento, suscrita en 1999. (Fecha de consulta 16 de octubre de 2021). Disponible en: https://www4.congreso.gob.pe/dgp/didp/boletines/CARPETA_CIJ_LA_HAYA/IMA_GENES/NUEVOS/Actade_Ejecución_del_Art%C3%ADculo_5_1999.pdf
- Ley 30446. “Ley que establece el marco legal complementario para las zonas especiales de desarrollo, la zona franca y la zona comercial de Tacna”. Publicada el 3 de junio 2016. (Fecha de consulta 16 de octubre de 2021). Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/473151-30446>
- Ordenanza Regional No. 343-Arequipa que Aprueban la constitución de la Mancomunidad Regional Macro Región Sur, integrada por los Gobiernos Regionales de Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna, como persona jurídica de derecho público. (Fecha de consulta 16 de octubre de 2021). Disponible en: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-la-constitucion-de-la-mancomunidad-regional-macro-r-ordenanza-no-343-arequipa-1405118-1/>

Fuentes secundarias

- Brousset Barrios, J. et al. (2018). *Intereses del Perú en la Región Sur*. Lima: IDEI-PUCP.
- Cabrera Lema, L. & Quispe Ruiz, M. (2020). *Viabilidad del Muelle de Arica al Servicio del Perú: su Competitividad para ser Integrado al Plan Nacional De Desarrollo Portuario*. (Tesis de licenciatura). Universidad Marítima del Perú, Callao, Perú. (Fecha de consulta 18 de octubre de 2021). Disponible en:

http://repositorio.ump.edu.pe/bitstream/handle/UMP/75/LUIS%20CABRERA_MARCO%20QUISPE.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- ENAPU. (2016). *Memoria Anual 2016*. (Fecha de consulta 15 de octubre de 2021) Disponible en: https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2016.pdf
- ENAPU. (2017). *Memoria Anual 2017*. (Fecha de consulta 15 de octubre de 2021) Disponible en: https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2017.pdf
- ENAPU. (2018). *Memoria Anual 2018*. (Fecha de consulta 15 de octubre de 2021) Disponible en: https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2018.pdf
- ENAPU. (2019). *Memoria Anual 2019*. (Fecha de consulta 15 de octubre de 2021) Disponible en: <https://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2020/06/memoria-anual-2019-enapu-s.a..pdf>
- ENAPU. (2020). *Memoria Anual 2020*. (Fecha de consulta 15 de octubre de 2021) Disponible en: https://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2021/09/memoria_2020.pdf
- ENAPU. (2021). Empresa Nacional de Puertos S.A. (17 de octubre de 2021). Terminales portuarios ENAPU. MASP Arica. Disponible en: https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos_pt/terminal-de-arica/
- Gangas Geisse, M., & Santis Arenas, H. (1997). “Las relaciones espaciales Chileno-Peruanas: La Convención de Lima y las Notas Reversales de 1993”. *Revista De Geografía Norte Grande*, (N°24), 207-216. (Fecha de consulta 17 de octubre de 2021). Disponible en: <http://redae.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/41859>
- INEI. (2018). *Perú: Perfil sociodemográfico. Informe Nacional. Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda, III de Comunidades Indígenas*. (Fecha de consulta 16 de octubre de 2021). Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1539/libro.pdf
- INEI. (2020). *Producto Bruto Interno Por Departamentos (Cifras Preliminares). PERÚ: Producto Bruto Interno por Años, según Departamentos 2007 – 2020*. (Fecha de consulta 18 de octubre de 2021). Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/indices_tematicos/pbi_peru_10.xlsx
- INEI. (2021). *Evolución de la pobreza monetaria 2009-2020. Informe Técnico*. (Fecha de consulta 18 de octubre de 2021). Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/pobreza2020/Pobreza2020.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Autoridad Nacional Portuaria. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2019*. Fecha de consulta 16 de octubre de 2021) Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753584/PLAN_NACIONAL_DE_DESARROLLO_PORTUARIO_PNDP_-_2019.pdf
- Mori Campos, G. (2019). *Propuestas para un Mejor aprovechamiento del Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica y del Ferrocarril Tacna – Arica, en virtud del Tratado de Lima de 1929 y su Protocolo Complementario y de su Acta de Ejecución de 1999 y su reglamento*. (Tesis de maestría). Academia Diplomática del Perú, Lima, Perú. (Fecha de consulta 17 de octubre de 2021). Disponible en:

<http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/127/2019%20Tesis%20Mori%20Campos%2C%20Giancarlo%20Gustavo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Neyra Aráoz, G. (2005). *La economía de la Macro Región Sur: Un análisis estructural*. Universidad Católica Santa María. (Fecha de consulta 16 de octubre de 2021) Disponible en: <https://www.cies.org.pe/es/investigaciones/descentralizacion-y-modernizacion-del-estado/la-economia-de-la-macro-region-sur-un>
- Perea Flores, A. Et al. (2013). *Informe de Legislación Comparada 38/2013-2014. Tratados internacionales suscritos entre la República del Perú y la República de Chile*. (Fecha de consulta 17 de octubre de 2021). Disponible en: <https://www4.congreso.gob.pe/comisiones/2013/rree/GT-seg-demandaHaya-2013/diferendo/e2-TratadosBilateralesyMultilaterales-Peru-Chile.pdf>
- Sandoval, A. (2011). "Perú-Chile. Instrumentos jurídicos internacionales para el establecimiento de su frontera (1883-1999)", (Fecha de consulta 16 de octubre de 2021) Disponible en: <http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1999/exteriores/chile/INDICE.html>
- St John, R. (1999). *La Política Exterior del Perú*. Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú.
- Vidal Ramírez, F. (1994). "El régimen jurídico de las Convenciones de Perú y Chile de 1993". *Agenda Internacional*, 1(1), 35-42. (Fecha de consulta 17 de octubre de 2021) Disponible en: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/7117>.