

El artículo 6° del Tratado de Paz entre Chile y Bolivia dice que "La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico". Dicha medida, además de la construcción del ferrocarril Arica-La Paz con un 100% de financiamiento chileno, buscaban solucionar la pérdida boliviana de territorio marítimo tras los conflictos de finales del siglo XIX.

Desde aquel entonces, Bolivia ha tenido derecho a hacer uso de los puertos de Antofagasta y Arica, sumándose hace pocos años el de Iquique. De los tres, por lejos es el de Arica el más utilizado, a tal punto que el 80% de todos los productos que por ahí pasan, son de Bolivia.

Según se indica en la memoria 2014 de la Empresa Portuaria Arica, durante el 2014 se registró un aumento de 1,7% en la transferencia de carga en comparación al 2013, alcanzando la cifra de 3.074.883 de toneladas, números que dejaron a la región en el cuarto lugar entre los terminales nacionales más grandes en movimiento de cargas.

De los más de 3 millones, 2.445.729 correspondieron a carga boliviana, aumentando incluso la cifra en comparación al 2013 por un 3,8%, lo que deja en evidencia el creciente uso del puerto local para las exportaciones e importaciones altiplánicas.

"Los niveles de transferencia de carga se han mantenido en el puerto a niveles históricos. Durante el primer trimestre se movilizaron por nuestro terminal 725.000 toneladas, siendo el mercado boliviano el que continúa con la mayor participación con 541.000 toneladas, lo que representa el 75 % del total de la carga", explica el gerente general (i) de la Empresa Portuaria Arica, Iván Silva.

Este importante y creciente flujo de carga experimentado por el puerto local, significa para la región actividades generadoras de entre 10 y 12% del PIB regional, lo que lo convierte en una de las principales empresas de la zona, generando una fuerza laboral directa de más de 1.200 trabajadores e indirecta cercana a las 3.000 personas.

Almacenaje en Arica

El acuerdo obliga al Estado chileno almacenar de manera gratuita las cargas exportadas por Bolivia hasta por 365 días, mientras que las importaciones tienen un plazo de 2 meses. En este apartado, según la memoria 2014 del Terminal Puerto Arica, US\$14.596.000 fueron considerados como activos financieros por la compensación de almacenamiento por parte del Fisco, subsidio que entrega el Estado a la empresa por las facilidades de almacenamiento gratuito para mercadería boliviana.

A estos beneficios se le suman tarifas preferenciales para el Almacenamiento de Carga Peligrosa (IMO), Tarifas preferenciales al Muellaje a la Carga en Condiciones FIO y Tarifas preferenciales para los servicios adicionales a la carga.

El economista de la Universidad de Manchester, Ian Thomson Newman, junto al ingeniero de ejecución electrónico de la Universidad de Tarapacá, Tomás Bravanovic Pozo, realizaron recientemente un trabajo en el cual se analizan los costos para la región de Arica y Parinacota por cumplir el tratado de 1904.

En dicho trabajo, los expertos indican que "cabe señalar que las franquicias concedidas por Chile, e inscritas en el Tratado de 1904, no necesariamente favorecen únicamente a Bolivia. En general, aunque no siempre, un producto exportado por Bolivia es comprado en ese último país, hoy en día mediante un medio electrónico, antes de que, físicamente, sale de Bolivia. Por lo tanto, una vez que llegue al puerto de Arica, ya será de propiedad de un importador extranjero".

Trazados de carretera

El acuerdo firmado en 1904 estipuló la unión del puerto de Arica con el Alto de La Paz por el ferrocarril que posteriormente sería construido. Arica se elige por ser el acceso más cercano al Pacífico para Bolivia. En ferrocarril, la distancia es de 457 km, mientras que Matarani en Perú está a 825 kilómetros y Antofagasta mucho más alejado con 1.173.

En carretera, La Paz conecta con Arica en 510 kilómetros. La ruta 11 CH ha visto un aumento considerable del tráfico de camiones provenientes y con destino a Bolivia.

Es más, según estadísticas de Aduanas, en sus informes de tráfico terrestre, se indica que durante el 2014, 75.159 vehículos de carga circularon por el paso fronterizo Chungará.

En este ámbito, la repavimentación de la ruta 11 CH entre Arica y Tambo Quemado, ha sido una de las obras más importantes, destacada dentro de un informe realizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores a finales del 2011 respecto a la inversión realizada por Chile para el cumplimiento del tratado. Un total de CH\$6.717 millones fueron invertidos para los trabajos de conservación del tramo comprendido entre Pacollo y Las Cuevas, desde el kilómetro 137 al 147. Esta significa la etapa más reciente de un trabajo que suma desde el 2006 US\$137 millones.

Además, hay que sumare la creación de los complejos fronterizos de Chungará y de Visviri.

Según explicó la Cancillería en el mismo estudio, desde el 2006 y hasta el 2012, habían sido invertidos cerca de US\$552 millones en asegurar el libre tránsito boliviano, con obras que apuntaban a estar listar para finales del 2016.

Fuente: La Estrella de Arica , a través de [Mundo Marítimo](#) , revisado 13-05-2015