

**LA FRONTERA MARITIMA ENTRE CHILE Y PERU,
EN LA PERSPECTIVA DEL TRATADO DE LIMA DE 1929**

**THE MARITIME FRONTIER BETWEEN CHILE AND PERÚ, IN THE LIMA 1929
TREATY PERSPECTIVE**

Andrés Medina A.*
Universidad Católica de la Santísima Concepción
amedina@ucsc.cl

RESUMEN: El artículo profundiza en la negociación que concluyó con la redacción del tratado de 1929, y deja en evidencia que Perú terminó aceptando la provincia de Tacna que no tendrá puerto de salida, pero que podrá ocupar instalaciones que Chile le construirá en Arica. Es evidente que se acepta por ambas partes que sólo Chile tendrá dominio marítimo al Sur del paralelo en que se fijó la Línea de la Concordia

PALABRAS CLAVES: Tratado 1929, demanda Marítima Perú.

ABSTRACT: This article studies in deep the diplomatic dealings that ended with the 1929 Treaty and proves that Perú accepted that de Tacna Province will not have a port to the Pacific Ocean, but they can use the installations that Chile will build in Arica. Is also obvious that both parties will accept that Chile will have total sea dominion to the south of paralel settled by the concord line.

KEYWORDS: 1929 Treaty, Peruvian maritimes demands.

Introducción

Desde 1986 se vislumbraban nubarrones en la relación chileno-peruana, un emisario de la cancillería limeña planteaba al ministro de relaciones exteriores de nuestro país, la conveniencia de proceder a la delimitación formal y definitiva de los espacios marítimos, debido a la vecindad geográfica entre las zonas oceánicas de ambas naciones.

El emisario hizo especial mención a que, la referencia utilizada hasta ese momento de la línea del paralelo como limite, no resultaba adecuada y su interpretación extensiva generaba una situación inequitativa y riesgosa en desmedro de los intereses peruanos que, aparecían lesionados.

Punto seguido el representante del Rimac exponía el fundamento central y clave de la nueva posición, cual era, la reciente definición de los espacios marítimos contenida en la Convención sobre el Derecho del Mar, suerte de Carta Magna de los océanos, que establecía normas y procedimientos universales para precisar las dimensiones del mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental.

* Dr. en Historia, profesor Adjunto Escuela de Periodismo.

De particular interés para Lima era el artículo 15 de la Convención, que establecía el principio de la equidistancia sobre el mar territorial a partir de las líneas de base, como norma genérica de la delimitación entre Estados cuyas costas fueran adyacentes.

Es a partir de dicho año que nuestra diplomacia tiene conocimiento de las intenciones de Perú que en el transcurso del tiempo, buscó los argumentos y recursos para reclamar un espacio marítimo que la nueva legislación internacional colocaba a su alcance.

La posición chilena se diseñara sobre el principio que no existen problemas de frontera pendientes con el vecino norteño, y con el fin de desvirtuar el sentido genérico que tenía el artículo 15 de la Convención indicara que históricamente, a través de diferentes acuerdos internacionales, Perú y Chile reconocieron explícitamente que su frontera marítima era el paralelo del hito 1 de la Línea de la Concordia.

Perú por su parte, si bien no ha oficializado su adhesión a la Convención niega dicha argumentación indicando que no existen tratados específicos de fronteras marítimas, agregando que Santiago realiza una interpretación abusiva e inadecuada sobre el contenido de ciertos convenios internacionales que, por lo demás contienen errores de redacción.

Buscando una perspectiva amplia y de la mayor objetividad histórica posible, creo necesario retrotraer el análisis de los antecedentes jurídicos y políticos, a la negociación que dio origen al Tratado de Amistad y Límites de 1929, donde pienso, se encuentran algunas claves que aportan más claridad a las demandas de soberanía territorial de los dos países, y además nos permiten una visión del contexto sobre el que se construyó el último acuerdo binacional.

Tratado de 1929

Las relaciones diplomáticas de Chile con Perú durante el siglo XX estuvieron marcadas por la Guerra del Pacífico. Los hechos que acontecieron entre 1879 y 1883, año en que el tratado de Ancón puso fin a la conflagración, no dejaron de tener presencia en los corazones y mentes de pueblos y dirigentes, haciendo compleja la comunicación entre naciones vecinas que, de manera natural, estaban llamadas a complementarse¹.

La guerra fue un proceso asimilado de manera dolorosa, particularmente por el perdedor, que desde 1881 vio como su territorio era ocupado militarmente, y que luego de Ancón debió entregar definitivamente parte de él-Tarapacá- y esperar lo que ocurriría con las provincias de Tacna y Arica.

Desde 1883 el contacto diplomático entre Santiago y Lima se vio afectado por las serias discrepancias que generaba la discusión sobre la soberanía definitiva que tendría la zona al norte de la quebrada de Camarones.

Finalmente, y tras un arduo trabajo diplomático que involucró incluso al gobierno de Estados Unidos, y luego de desechar el mecanismo de plebiscito establecido en 1883 para decidir el destino final de ambas provincias, los gobiernos de Leguía y de Ibáñez firmaron el Tratado de Lima en 1929, dejando Tacna para el Perú y Arica para Chile.

El acuerdo creó como frontera la llamada Línea de la Concordia, límite artificial que se trazaría a partir de un punto llamado Concordia ubicado 10 kilómetros al norte del puente sobre un curso de agua denominado río Lluta.

Sin entrar en el detalle que implicó la demarcación de la línea fronteriza, que se realizó entre 1929 y 1930 por una comisión binacional, que dirigían por parte de Chile

¹ Probablemente el mejor texto chileno que se distingue por la objetividad y el uso de fuentes fidedignas sea la obra de Gonzalo Bulnes, *Guerra del Pacífico*, Editorial del Pacífico, 2 vol., Santiago, 1911-1913.

Enrique Brieva y Federico Basadre por Perú, podemos señalar que los equipos técnicos instalaron en terreno 80 hitos desde la orilla del mar a la cordillera de los Andes, trabajo con el que se supuso, se ponía punto final a las controversias territoriales y se inauguraba una nueva etapa en las relaciones de ambos países.

Resulta necesario y pertinente al momento de señalar el instante en que se regularizó la frontera, profundizar en las negociaciones llevadas a cabo, para determinar con total claridad las expectativas que se defendieron y las renuncias que se fueron dando durante el proceso, que permitieron en definitiva alcanzar la concordia.

El gobierno de Perú planteó inicialmente como su máximo objetivo la recuperación total de Tacna y Arica, para luego matizar dicha meta con logros intermedios, como fueron: entrega del morro, del puerto y de la ciudad de Arica; formación de un protectorado administrado por Estados Unidos, Chile y Perú; neutralización del departamento de Arica bajo mandato de Venezuela o Uruguay, y finalmente, la división por partes iguales de la ciudad y de la bahía de Arica².

Chile por su parte expresó como máxima aspiración luego del triunfo en la guerra y la ocupación de ambas provincias, que administró políticamente desde 1880, anexarlas definitivamente a su soberanía, en el peor de los casos, dividir el territorio.

Es a partir de estas premisas máximas y mínimas, que el año 1928 se inició la negociación que tuvo como interlocutores directos al Presidente Leguía, al embajador de Chile en Lima Emiliano Figueroa, al embajador de Perú en Santiago César Elguera y al canciller chileno Conrado Ríos. Como intermediarios de buenos oficios actuó el Departamento de Estado norteamericano dirigido por Frank Kellogg.

Con el correr de los meses el Presidente Leguía al percatarse que Chile no devolvería la totalidad del territorio ocupado, insistió de manera persistente que la última fórmula de negociación que aceptaría su país, era la neutralización de Arica, condición que Chile se negó rotundamente a considerar entendiendo que al entregar Tacna ya estaba renunciando a un territorio en proceso de chilenización, donde se habían invertido importantes capitales durante casi medio siglo.

En este punto, Leguía entró a evaluar de manera más realista la alternativa de división territorial, pero condicionándola a que Tacna tuviera un puerto propio pagado por Chile. Se ingresaba de esta manera a la última y más dura de las etapas en la negociación³.

En febrero de 1929 Chile concedió facilidades para que ingenieros norteamericanos recorrieran la costa de los territorios disputados, a fin de determinar si era posible construir un puerto para Tacna. La sugerencia técnica recomendaba la construcción de un puerto a dos kilómetros de Arica, lo que fue de inmediato rechazado por el país, que aceptó como solución extrema, construir al norte de la desembocadura del río Lluta, a 16 kilómetros de la rada de Arica.

La negativa a considerar la construcción de un puerto vecino al de Arica que terminaría, de acuerdo a estudios técnicos, arruinándolo por su competencia, llevó al

² Conrado Ríos, *Chile y Perú. Los pactos de 1929*, Editorial Nascimento, Santiago, 1959, pág. 251. Ríos hace presente que existió una muy armónica relación entre el presidente peruano y el embajador chileno y que las cinco opciones que se consideraron fueron rechazadas sin dilación. Un dato no menor es que jamás Perú aceptó la interferencia de Bolivia que intentaba ser considerada en la negociación por la zona norte.

³ *Ibid.*, pág. 267. Se debe considerar que el embajador de Estados Unidos en Lima tomó parte activa en la negociación, pero en esta instancia, se transformó en un problema para la postura chilena, pues alentaba en el gobierno peruano la aspiración de construir un puerto en la vecindad de Arica.

gobierno de Ibáñez a ofrecer dos nuevas opciones para desentrabar la negociación, en marzo de 1929⁴.

La polémica por la construcción y ubicación del puerto para Tacna se mantuvo durante marzo y abril cuando el presidente peruano reiterando que su postura de: “tener un puerto propio de salida para Tacna, (permitía) satisfacer a la opinión pública”, aceptó en principio, dar término al litigio con la construcción de un puerto en la zona denominada Las Yaradas, a 30 kilómetro al norte de Arica⁵.

Sin embargo, a mediados de abril, Leguía le señalaba al embajador chileno que lo más aceptable para su gobierno era que Chile entregara una concesión dentro de la bahía de Arica con un malecón, un edificio para su aduana y una estación para el ferrocarril de Arica a Tacna, todo construido por cuenta de Chile, y donde Perú gozaría de la más completa independencia, dentro del más amplio puerto libre, y además se debería entregar la cantidad de seis millones de dólares⁶.

El mandatario peruano luego de obtener el asentimiento chileno a su última propuesta insistió y logró, además, que en el preámbulo del acuerdo se hiciera mención explícita a que su contenido era fruto de una propuesta hecha por Estados Unidos, el cual, ante apreciaciones divergentes respecto a la construcción de un puerto en la zona, sugirió la fórmula adecuada para alcanzar el consenso.

La insistencia del presidente peruano se explica por la necesidad política de no aparecer, ante la opinión pública de su país aceptando, de propia iniciativa, la repartición territorial y la devolución del departamento de Tacna, pero sin puerto. Le resultaba mucho más conveniente presentarse aceptando una proposición de Estados Unidos en aras de la paz continental.

El avezado político que veía aproximarse la fecha de su reelección, desviaba de su persona las eventuales críticas que pudieran surgir al interior de su país, al no haber concretado los objetivos de recuperación territorial anhelados por los dirigentes y la sociedad peruana⁷.

⁴ Ibid, págs. 277–278. El cablegrama enviado por el gobierno chileno el 9 de marzo de 1929, decía: *Primero. Se concedería al Perú dentro de los 1575 metros de la bahía de Arica un malecón, un edificio para su aduana y una moderna estación para el ferrocarril de Arica a Tacna. Todo construido por nuestra cuenta y, además, se le entregarían dos millones de dólares. Línea divisoria entre Tacna y Arica partiría del punto denominado Escritos en la costa, distante 16 kilómetros de Arica y continuaría desde allí en la forma ya aceptada, o sea, 10 kilómetros al norte y en línea paralela, en toda su extensión, a la vía del ferrocarril de Arica a la Paz.* Esta fórmula, a mi juicio, es la única que nos llevaría a una amistad y unión efectiva con el Perú.

Segundo. Aceptaríamos el puerto que el presidente Leguía desea construir al norte de la desembocadura del río Lluta, o sea, a 10 kilómetros de la bahía de Arica. Daríamos para ello los mismos tres millones y medio de dólares. Se establecería en el tratado que el puerto no podría cederse a un tercero y que no se construiría ningún ferrocarril a Bolivia. De acuerdo con el sentimiento nacional este es el maximum de nuestros sacrificios y en ningún caso podemos ir más allá”. Inicialmente el gobierno de Lima rechazó la primera proposición.

⁵ Ibid, pág. 299. A esta altura de la negociación desaparece la fórmula norteamericana del puerto vecino a Arica. Respecto del puerto en Las Yaradas el presidente Leguía insinúa que su ejecución la realice una empresa norteamericana. Figueroa en tanto, plantea que lo más conveniente para el Perú sería recibir seis millones de dólares y realizar de manera directa cualquier obra de beneficio para Perú, sin embargo la respuesta presidencial es que, no se trata de un problema de dinero sino que, “de la necesidad de satisfacer a la opinión pública (peruana) que exigía un puerto propio de salida para Tacna. En el cablegrama confidencial n° 80 del 12 de abril de 1929, se hace mención por vez primera a una cláusula que tendrá, posteriormente, gran relevancia, y es que, tanto Chile como el Perú no podrán, sin previo acuerdo entre ellos, conceder a un tercero parte del territorio que se estaba dividiendo.

⁶ Ibid, pág. 309. De esta forma, el gobierno peruano terminaba aceptando una cantidad de dinero en reemplazo de la construcción de un puerto, idea que el canciller Ríos Gallardo había considerado siempre como la alternativa que sería la definitiva.

⁷ El preámbulo del tratado dice: *Los gobiernos de las Repúblicas de Chile y el Perú, deseosos de remover toda dificultad entre ambos países y de asegurar así su amistad y buena inteligencia, han resuelto celebrar un Tratado conforme a las bases que el Presidente de los Estados Unidos de América, en ejercicio de buenos oficios, solicitados por las Partes, y guiándose por los arreglos directos concertados entre ellas, a propuesto como bases finales para resolver el problema de Tacna y Arica, y al efecto han nombrado sus Plenipotenciarios, a saber: Su Excelencia el Presidente de la República de Chile, al Excelentísimo señor don Emiliano Figueroa*

Concretada la delimitación se debía proceder a demarcar en el territorio mismo la línea de la frontera y, luego de divergencias respecto del trazado que debía seguirse en dirección al mar, desde el punto denominado Concordia, que se encontraba en una línea que comenzaba en el puente sobre el río Lluta, siguiendo la dirección del ferrocarril hacia el norte por diez kilómetros, se logró finalmente acuerdo entre los peritos de ambos países.

La solución estableció un arco de diez kilómetros de radio, que tendría como centro el puente sobre el señalado río y que intercepta la orilla del mar que sería el punto inicial de la línea divisoria entre las dos naciones. De esta manera, el hito 1 se ubicó en la latitud 18°21'03'' y el hito 9 llamado Concordia se instaló en 18°18'50,5''.

Cumplido el trabajo demarcatorio en 1930, se entendió definitivamente zanjado el problema fronterizo y Perú recibía en el articulado del Tratado de Lima, lo que se entendía como compensaciones por perder Arica y recibir Tacna sin conexión portuaria.

El artículo 5° recoge de manera explícita la obligación permanente a la que se compromete Chile en materia de franquicias marítimas, que permitían a Tacna lograr un libre acceso al comercio internacional⁸.

El artículo 6° a su vez, comprometía la entrega de seis millones de dólares que representaban una especie de indemnización por el valor de la construcción de un puerto para Perú, condición que siempre había estado presente en la negociación.

Una mirada de conjunto al acuerdo alcanzado nos deja en evidencia que Chile impuso su punto de vista en cuanto a impedir la presencia marítima soberana de Perú al sur de Concordia y, planteó consistentemente que el puerto de Arica, y obviamente su entorno costero debía quedar marginado de cualquier acuerdo luego de devolver Tacna.

En segundo lugar resulta evidente que Perú acepta la devolución de Tacna mas la entrega de instalaciones y una servidumbre de vías férreas que la conectan con Arica, puerto donde además gozara de amplia libertad de comercio y de tránsito, pero sin amenazar la soberanía territorial de Chile.

Perú luego de perder la guerra y después de negociaciones que se arrastraron por 47 años rescata una parte de lo perdido y consiente en ocupar para su actividad de comercio marítimo, una infraestructura construida en territorio chileno.

Pienso que lo sintetizado del Tratado deja en evidencia que de manera alguna, se pudo pensar en esa instancia proyectar la frontera en el mar en dirección sur, no lo pidió un duro y avezado político como Leguía, y de ninguna manera se habría aceptado por un Estado que, incluso había considerado la opción de quedarse con Tacna.

Es necesario considerar para complementar el fondo de las posiciones en juego, que las discusiones de soberanía giraron siempre en la dirección geográfica al norte de Arica por lo que resultaba coherente el planteamiento chileno de construir un puerto en Las Yaradas, a 30 kilómetros de Arica. No habría ocurrido lo mismo sin embargo, si Perú hubiera solicitado que la delimitación fronteriza marítima siguiera la dirección suroeste que tiene la Línea de la Concordia en la zona costera, pues se contraponía radicalmente con la orientación hacia el norte de Arica condiciona toda la negociación.

Larraín, su Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Perú, y Su Excelencia el Presidente del Perú, al Excelentísimo señor Doctor don Pedro José Rada y Gamio, su Ministro de Relaciones Exteriores; quienes, después de canjear sus Plenos Poderes y encontrándolos en debida forma, han convenido en los artículos siguientes.

⁸ El artículo 5° dice textualmente lo siguiente: *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 terminal 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.*

Por último las divergencias que se suscitaron entre los demarcadores y el especial cuidado que pusieron en fijar la latitud de los hitos sobre los paralelos geográficos, revelan que el único patrón científico considerado fueron estos.

Otros antecedentes.

Firmado el Tratado de 1929 mejoraron las relaciones binacionales y el año 1947 luego que el presidente chileno Gabriel González Videla expusiera la tesis de las 200 millas como zona de soberanía marítima, Perú y Ecuador siguieron igual predicamento firmando la Declaración de Santiago⁹.

En uno de los artículos de este convenio internacional se expresa directamente que son los paralelos el medio legítimo y adecuado para definir la frontera en el mar¹⁰.

A mayor abundamiento, el año 1954 se firma por los mismos países un nuevo acuerdo que reitera la utilización del paralelo como trazo fronterizo en el Pacífico¹¹.

Entre 1969 y 1971, los gobiernos peruano y chileno deciden erigir sobre el paralelo en el que se construyó el hito 1, dos faros que dan origen a la llamada línea de enfilamiento hacia el mar, proyectando una luz que pretende mostrar a los pescadores la ubicación exacta de la frontera.

Si bien es real la inexistencia de un tratado que específicamente haya trazado la frontera en el mar, no se puede desconocer que existe un hilo conductor en los convenios internacionales que Chile y Perú han firmado respecto a la delimitación oceánica y ello se enlaza con el principio que se tuvo a la vista en 1929, cuando Perú recuperó Tacna y Arica se consolidó como nuestro portal septentrional.

Creo que conviene tener presente, al momento de reconstruir el período donde ambos países regularizaron sus relaciones, que el límite de soberanía territorial marítima era una legua, vale decir, tres millas marinas. El resto del mar se consideraba un medio internacional, en la práctica el mar propio comprendía lo que se veía, hasta el horizonte, por ende no se producían discrepancias respecto a la eventual existencia y explotación de las riquezas existentes en el medio.

Quizás si lo único natural era preocuparse de controlar el tránsito norte sur, teniendo como referencia un hito terrestre costero construido sobre un paralelo, que orientaba en cuanto a si una embarcación se acercaba o alejaba del puerto de Arica.

⁹ La declaración oficial del gobierno chileno del 23 de junio de 1947 argumenta, en sus considerandos que ya otros gobiernos han proclamado soberanía sobre planicie y mar adyacente en la extensión necesaria a sus intereses. Igualmente señala que un objetivo de la medida es proteger las riquezas existentes en dicho medio de actividades ilícitas, a fin de conservarlas para el bienestar y progreso del estado.

Existe también una mención de ligar el destino del país a las actividades y recursos que entrega el ambiente marino.

La declaración plantea que la demarcación del territorio comprende todo el mar dentro del perímetro formado por la costa con una paralela matemática proyectada en el mar a doscientas millas de distancia de las costas continentales chilenas. Se agrega que esta demarcación se medirá respecto de las islas chilenas señalándose una zona de mar contigua a las costas de las mismas, proyectadas paralelamente a estas, a doscientas millas marinas por todo su contorno.

¹⁰En la Declaración de Santiago, firmada por los gobiernos de Chile, Ecuador y Perú, el 18 de agosto de 1952, se indica en su artículo 4°: *En el caso del territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará a todo el contorno de la isla o grupo de islas.*

Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los estados respectivos.

¹¹ En Lima, el 4 de diciembre de 1954 los tres países firmantes de la Declaración de Santiago, suscribieron un convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, en este acuerdo redactado para evitar conflictos involuntarios por violaciones de la frontera marítima por parte de pescadores de los Estados vecinos, se indicaba en el artículo primero *Establécese una zona especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas marinas de ancho a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países.*

La fijación de la zona de 200 millas cambió esa primitiva perspectiva, haciendo a los países más concientes de las posibilidades económicas que le brindaba el océano, e impulsándolos a generar legislaciones y convenios para protegerse de flotas provenientes de las naciones más desarrolladas que explotaban sin miramientos los recursos existentes.

La Declaración de Santiago fue seguida por la adhesión paulatina de otros países que impulsaron la realización de conferencias internacionales destinadas a lograr el reconocimiento oficial de las 200 millas marinas como zona de soberanía económica de las naciones ribereñas. En el caso americano se institucionaliza la Comisión Permanente del Pacífico Sur, formada por los países firmantes de la Declaración a los cuales se agregará Colombia.

A nivel mundial la tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar alcanzó en su onceava sesión realizada en Montego Bay, Jamaica el año 1982 importantes acuerdos referidos al establecimiento de la extensión de mar territorial, mar patrimonial; establecimiento de legislación sobre islas y canales y de la explotación y tránsito sobre los mares.

Para los efectos de nuestro trabajo, interesa destacar de entre los acuerdos los que se relacionan con la fijación de las 12 millas de mar territorial, medidas a partir de las líneas de base y, el reconocimiento de la llamada zona económica exclusiva, donde la jurisdicción del estado ribereño recae sobre todos los recursos tanto del mar como del suelo o subsuelo marino en una extensión de 188 millas desde el término del mar territorial¹².

Chile adhirió a esta convención internacional, sin embargo Perú no lo hizo por considerar que sus expectativas de obtener un reconocimiento de soberanía territorial sobre las 200 millas desde su costa no se reconocían con el acuerdo alcanzado

En esa perspectiva, es importante recordar que ya en los años setenta se pueden encontrar algunos textos de intelectuales y marinos peruanos que insinúan una condición precaria o injusta de sus costas meridionales, tesis que finalmente se concretarán el presente año cuando los poderes legislativo y ejecutivo aprueban y oficializan una legislación que fija su dominio marítimo o mar de Grau a partir del trazado de las líneas de base recta.

Esta delimitación asume una dirección suroeste y se introduce en una zona oceánica que desde 1880 estuvo bajo soberanía chilena, dando origen a un estado de tensión en la opinión pública agudizada por problemas coyunturales que se agregaron en el momento¹³.

Sin embargo, conviene no perder de vista el litigio fundamental, que dice relación con la aspiración de nuestros vecinos de aumentar sus espacios de dominio marítimo extendiéndose hacia el sur, lo que deberá enfrentarse con los argumentos adecuados por parte de la diplomacia nacional.

¹² El artículo 15 de esta Convención que entró en vigencia desde 1994, señala lo siguiente; *Cuando las costas de los Estados sean adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su Mar Territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del Mar Territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el Mar Territorial de ambos Estados en otra forma.*

¹³ Coincidió con la discusión sobre la nueva delimitación marítima llevada a cabo por Perú, la llegada a Chile del ex presidente Alberto Fujimori que puso un nuevo tema conflictivo en la relación binacional. El gobierno chileno optó por instalar esta nueva situación en el ámbito estrictamente judicial.

Conclusión

No parece factible que la argumentación peruana logre superar la realidad histórica que devela el origen del Tratado de 1929.

Es demasiado evidente que la devolución de la Provincia de Tacna, y la construcción para Perú dentro del puerto de Arica, de instalaciones portuarias, aduana y estación de ferrocarril van de la mano con la imposibilidad material de proyectar soberanía marítima hacia el sur. No se comprendería todas las granjerías cedidas de haberse tenido en mente que el “mar peruano se proyectaría hacia el sur coartando la proyección del territorio Chileno sobre el plano que extienden los paralelos.

Todos los demás hechos que se concatenan hasta la década de los años 70 se enlazan consecuentemente con el principio de división territorial que se concreta en el Tratado de Lima.

Las interpretaciones posteriores sólo pueden entenderse como una reacción frente a una realidad marítima que no resulta favorable en la nueva perspectiva que abre la doctrina de las 200 millas de zona económica exclusiva en el mar, y luego por la norma jurídica de la Convención del Mar que establece el principio de las líneas de base recta para proyectar la soberanía territorial.

Sin embargo, la retroactividad de la norma jurídica está, en la misma convención, condicionada a la costumbre o tradición histórica que existiera en la relación entre las naciones y en el caso que nos ocupa existen suficientes antecedentes que no avalan la pretensión mostrada por la diplomacia del Rimac.

Es por ende, una responsabilidad que tiene buenos argumentos, la que deberá cumplir el Estado Nacional para salvaguardar la soberanía sobre la zona marítima septentrional.