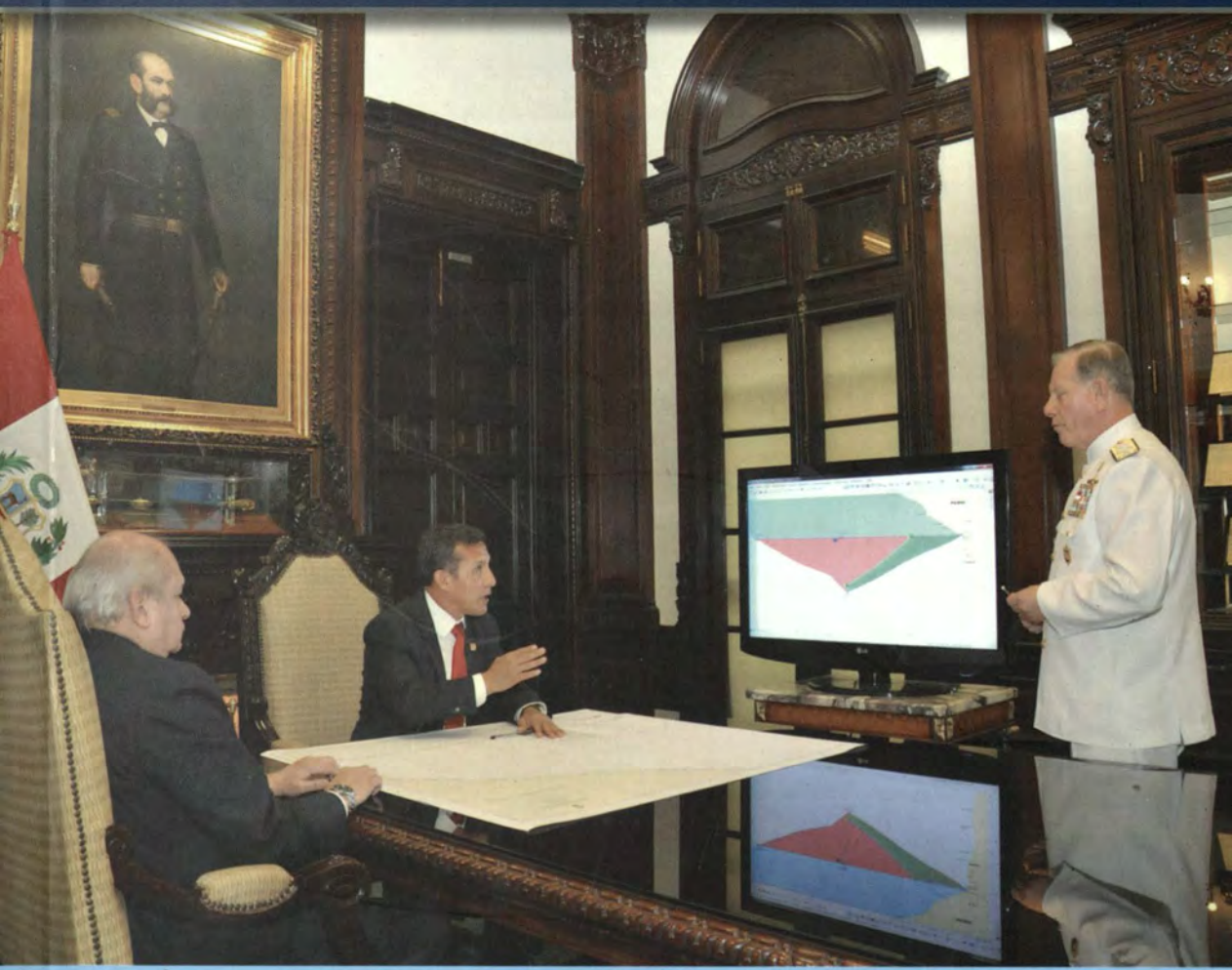
Año 107 / número 3 - 2014

Revista de Marina



Especial

Reflexiones del dictamen de La Haya

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 3 - 2014

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 3 - 2014

Dirección editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición general
C. de N. Jorge Paz Acosta

Asesoría editorial y coordinación
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. Carlos Gamarra Elías
Calm. Jorge Brousset Barrios
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Jorge Paz Acosta
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2014, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 2078900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: Lic. Sana Fernandez La Madrid
Diseño y diagramación: Creativos Perú
Impresión: Creativos Perú

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escríbanos al E-mail: revismar@marina.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 Contralmirante Javier Gaviola Tejada / Director

ESPECIAL / REFLEXIONES DEL DICTAMEN DE LA HAYA

9 EL CASO SOBRE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE EL PERÚ Y CHILE: UN FALLO EN DERECHO
Embajador Allan Wagner Tizón Ex Agente del Perú ante la Corte Internacional de Justicia

19 DETERMINACIÓN DE LAS COORDENADAS GEOGRÁFICAS DEL LÍMITE MARÍTIMO INTERNACIONAL SUR DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ
Capitán de Navío José Gianella Herrera

27 EL PUNTO CONCORDIA Y EL INICIO DE LA FRONTERA MARÍTIMA ENTRE EL PERÚ Y CHILE
Ministro SDR Hubert Wieland Conroy

59 PRECISIONES SOBRE EL PUNTO CONCORDIA
Vicealmirante Carlos Gamarra Elías

73 DESPUÉS DE LA HAYA: UNA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL, INTEGRAL Y PARTICIPATIVA
Capitán de Navío Mauro Landa Abad

SECCIÓN INFORMATIVO

85 ¡PODER Y GLORIA!... ¡GRAU!
Contralmirante Luis F. Ego-Aguirre Villacorta

99 LOS LEVANTAMIENTOS HIDROGRÁFICOS: PODEROSA HERRAMIENTA TÉCNICA PARA CONTRIBUIR CON EL DESARROLLO NACIONAL
Capitán de Fragata Julio Cesar Chilet Correo

121 EL CASO ONASSIS Y LA SENTENCIA DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA
Capitán de Navío CJ. Carlos Schiaffino Cherre Presidente del Tribunal Superior Militar Policial del Centro

SECCIÓN PANORAMA

133 PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO O LA PASIÓN POR EL FUTURO
Contralmirante José G. García Valdivieso

151 EL LIDERAZGO DEL ALMIRANTE GRAU
Autor(s) C. de F. Luis Torres Montoya, C. de F. Fernando Granthon De Pujalt, C. de F. Guido Ayvar Hermosa, C. de F. Juan Ponce Vidal Garay

SECCIÓN HISTORIA

159 EVOLUCIÓN DE LOS PORTAVIONES EN EL MUNDO DURANTE EL SIGLO XX

Contralmirante Edmundo Guzmán Lanfranco

181 A 100 AÑOS DE LA GRAN GUERRA

Capitán de Corbeta Jorge Denegrí Boltan

191 SEMBLANZA DEL SEÑOR CALM. CJ (F) MÁXIMO CISNEROS SÁNCHEZ

Contralmirante CJ Hernán Ponce Monge

SECCIÓN NACIONAL

199 ACTUALIDAD NACIONAL.

Licenciada Tatiana Figueroa López

SECCIÓN INTERNACIONAL

215 ACTUALIDAD INTERNACIONAL.

Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

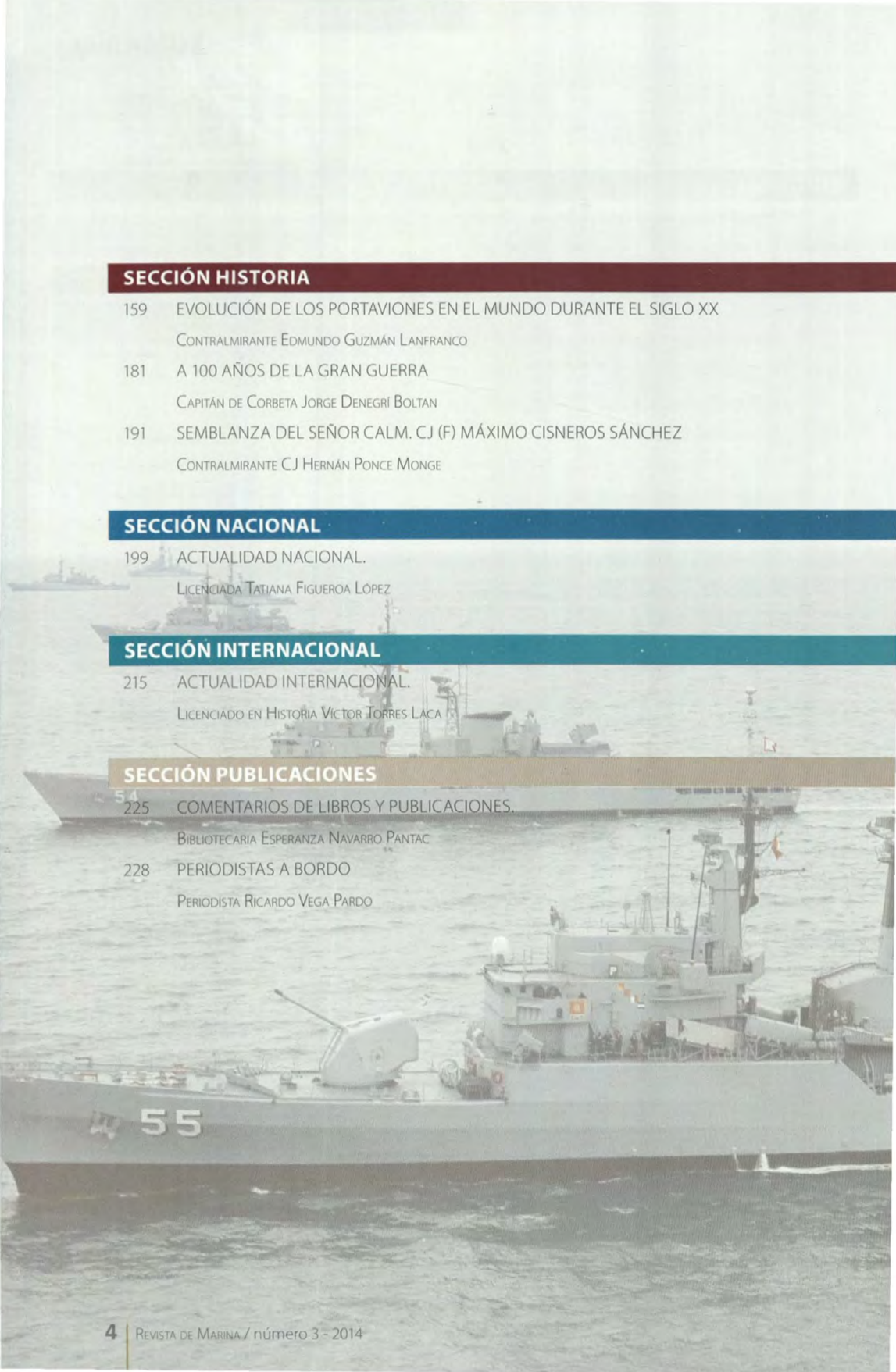
SECCIÓN PUBLICACIONES

225 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES.

Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

228 PERIODISTAS A BORDO

Periodista Ricardo Vega Pardo





Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

Cuando en las primeras décadas del siglo XIX los territorios de la Corona española en América deciden romper sus ataduras con la metrópoli, uno de los primeros y graves problemas que deben afrontar los países que surgen a la vida independiente fue la delimitación de sus fronteras. Por su situación geográfica, en el centro de la porción sur de América, el Perú tuvo que deslindar, a lo largo de los siglos XIX y XX, fronteras terrestres con Brasil, Colombia, Ecuador y Bolivia. Posteriormente lo hicieramos con Chile como consecuencia de la guerra iniciada en 1879.

No nos fue fácil ir marcando en la cartografía la silueta entrañable de nuestra patria. Superada definitivamente cualquier dificultad en el ámbito terrestre, con la firma del Acta de Brasilia, el 26 de octubre de 1998, era absolutamente necesario abocarnos a demarcar los límites precisos de nuestro dominio marítimo. Cabe remarcar que la Constitución de 1993, al igual que la legislación interna y la práctica ejercida por nuestro país, están en conformidad con el Derecho del Mar contemporáneo, reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Ya en mayo de 1986, mediante el llamado "Memorándum Bákula", el Perú expresó al gobierno chileno su deseo de alcanzar la delimitación formal y definitiva de los espacios marinos, que completan la vecindad geográfica entre ambos paises. Al no poderse llegar, a un acuerdo bilateral, fue necesario acudir a la Corte Internacional de Justicia en cumplimiento de lo señalado por el Tratado Americano de Soluciones Pacificas suscrito en Bogotá en 1948.

La Corte Internacional de Justica, con sede en La Haya, emitió su fallo el 27 de enero de 2014. Todo este contencioso nos mueve a interesantes reflexiones. En primer lugar, es plausible la forma cómo se procedió para escoger al personal que se encargaría de presentar la demanda, tanto nacional, así como los asesores extranjeros. Todos fueron de altísima calidad profesional, laboriosos y, en el caso de los nuestros, profundamente patriotas. La ciudadanía, como no podía ser de otra manera, asumió la defensa de nuestros derechos de un modo sereno y sin divergencias. Cosa análoga ocurrió en el nivel político. Pese al cambio de gobierno, no se sustituyó a los miembros del equipo diplomático, de juristas, historiadores,

cartógrafos, hidrógrafos, abocados en la tarea. Esta fue una elocuente demostración de lo positiva que es la continuidad sobre todo en asuntos de Estado.

El Perú acudió a La Haya, premunido de sólidos argumentos que se fueron acopiando desde el año 2003 con eficiencia y seriedad hasta que se produjo la presentación de la Demanda en el 2008. Durante todo el contencioso, nuestros delegados y también los de Chile, mantuvieron un alturado clima de cortesía pese a que cada una de las delegaciones defendió ardorosamente sus puntos de vista. El fallo de la Corte de enero del presente año, fue estrictamente en derecho, reconociendole nuestro país un importante espacio marítimo, lo que significa aproximadamente 50,000 kilómetros cuadrados que se incorporaron al Mar de Grau. Algo más debe resaltarse: la Corte Internacional de Justicia no se pronunció respecto a nuestra frontera terrestre con Chile. No podía hacerlo, ya que no fue materia del contencioso.

Se debe destacar, igualmente, que mientras se desarrollaba el contencioso de La Haya, los presidentes del Perú y Ecuador, Alan García y Rafael Correa, respectivamente, mediante el Acuerdo por Canje de Notas de contenido idéntico, en mayo de 2011, establecieron los límites marítimos entre ambos países.

Finalmente, para el cumplimiento de la ejecución del fallo de la Corte Internacional de Justicia, es importante encomiar el excelente y rápido trabajo efectuado por las delegaciones técnicas del Perú y Chile que procedieron a establecer las coordenadas precisas de la frontera marítima entre ambos países, lo que ha permitido contar hoy con una frontera marítima perfectamente delimitada. Ya sin motivos para entredichos o suspicacias, la relación, en los más diversos campos entre ambos países, no solo a nivel binacional sino en la APEC, la Alianza del Pacífico y otros foros y organismos regionales pasa por un buen momento. Este siglo, en que el océano Pacífico cobra cada vez más importancia, convoca a que la cooperación peruano-chilena sea cada vez más constante, creciente y cordial. Es el turno de desarrollar nuestra región.

El Director.



Especial:

REFLEXIONES DEL DICTAMEN DE LA HAYA



El caso sobre Delimitación Marítima entre el Perú y Chile: un fallo en derecho



Embajador
ALLAN WAGNER TIZÓN
Ex Agente del Perú ante la
Corte Internacional de Justicia

(*) Discurso con motivo del otorgamiento de la distinción Doctor *Honoris Causa* por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos el 12 de mayo de 2014.



Se ha comentado que el fallo que emitió la Corte Internacional de Justicia el 27 de enero pasado fue una decisión salomónica; es decir, buscó dar algo a cada país para que ambos quedaran medianamente satisfechos.

Aparte de que ello no le hace justicia al Rey Salomón, cuya intención nunca fue dividir en dos a la criatura sino descubrir a su auténtica madre, eso no es cierto. Fue un fallo en derecho.

En efecto, el Artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia establece que la función de la Corte es "decidir conforme al derecho internacional las controversias que le sean sometidas" y que para ello deberá aplicar los tratados, la costumbre internacional, los principios generales de derecho y, como medio auxiliar, las decisiones judiciales y la doctrina de los publicistas. El citado Artículo añade que ello no restringe la facultad de la Corte de decidir un litigio *ex aequo et bono*, es decir, en equidad, si las partes así lo convinieren. Ello no ha sido el caso entre el Perú y Chile y en escasas oportunidades se ha aplicado en la historia de la Corte.



La finalidad, alcanzar una solución equitativa.

Por otro lado, en los casos sobre delimitación marítima la Corte aplica lo dispuesto en los Artículos 74, párrafo 1, y 83, párrafo 1, de la Convención sobre el Derecho del Mar que, tal como la Corte lo ha reconocido, hoy día constituye derecho internacional consuetudinario. Estas cláusulas, aplicables tanto a la plataforma continental como a la zona económica exclusiva, señalan que la delimitación deberá hacerse por tratado conforme al derecho internacional "a fin de alcanzar una solución equitativa".

Aquí puede encontrarse el origen del error que cometen algunos observadores. La Corte falla en derecho, no en equidad. Sin embargo, la delimitación marítima debe conducir a un resultado equitativo, pero no antes sino después de establecido el derecho de las partes.

Como es conocido, la esencia de la controversia entre el Perú y Chile era la existencia o no de un tratado que hubiera establecido un límite marítimo entre ambos países hasta las 200 millas.

En la solicitud del Perú a la Corte, en enero de 2008, y luego en sus peritorios al final de la fase oral del proceso, en diciembre de 2012, nuestro país le pidió que, ante la ausencia de un tratado de límite marítimo entre los dos países, la Corte estableciera dicho límite, aplicando el derecho internacional consuetudinario derivado de la Convención sobre el Derecho del Mar, mediante una línea equidistante a las costas de los dos países en el área donde se superponen sus respectivas zonas de 200 millas -conocida como el "triángulo interno"- la cual debía iniciarse en el punto Concordia por ser el *terminus* del límite terrestre establecido por el Tratado de

Lima de 1929. Asimismo, el Perú solicitó a la Corte que reconociera su derecho al área situada dentro de su zona de 200 millas y que se encuentra más allá de las 200 millas chilenas -el denominado "triángulo externo"- que Chile consideraba alta mar y parte de su llamado "mar presencial".

Por el contrario, Chile sostenía que la Declaración de Santiago de 1952, por la cual los tres países del Pacífico Sur anunciaron su decisión de extender su soberanía y jurisdicción hasta un mínimo de 200 millas frente a sus costas, era el tratado que había establecido el límite marítimo entre los dos países. Según Chile, el párrafo IV de la Declaración de Santiago delimitaba tanto la zona marítima general como insular de los países firmantes.

Esta decisión, basada estrictamente en derecho, fue crucial para el Perú ya que, de otra manera, la situación vigente hasta entonces se hubiera mantenido y el Perú hubiera perdido el caso.

La Corte analizó la Declaración de Santiago de conformidad con el derecho internacional que rige la interpretación de los tratados, tal como se encuentra contenido en el Artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, y dio la razón al Perú que el mencionado párrafo IV estaba referido exclusivamente a la zona marítima de las islas cercanas a las costas, la cual no puede exceder el paralelo que pasa por el punto final de la frontera terrestre de ambos países, situación que no se daba entre el Perú y Chile, donde no existen tales islas.

Asimismo, concordó con el Perú que el objeto y fin de la Declaración de Santiago fue, como lo indica su "preámbulo", la conservación y protección de los recursos naturales necesarios para la subsistencia y el desarrollo económico de los pueblos de los tres países firmantes y no, como sostenía Chile, que la Declaración identificaba los perímetros de las zonas marítimas de cada Estado firmante.

En vista de ello, la Corte concluyó en el párrafo 70 de su fallo, que "contrario a las alegaciones chilenas, Chile y el Perú, al adoptar la Declaración de Santiago, no acordaron el establecimiento de un límite marítimo lateral entre ellos en el paralelo que se interna en el Océano Pacifico a partir del punto final de su frontera terrestre."

Esta decisión, basada estrictamente en derecho, fue crucial para el Perú ya que, de otra manera, la situación vigente hasta entonces se hubiera mantenido y el Perú hubiera perdido el caso. Como consecuencia de ello, la Corte pasó a examinar la zona de superposición o "triángulo interno", cuya delimitación el Perú había solicitado. Además, con ello desapareció el argumento por el cual Chile negaba los derechos del Perú sobre el "triángulo externo", aduciendo que el límite en el paralelo se extendía no sólo hasta las 200 millas sino de manera indefinida.

A continuación, la Corte pasó a examinar los convenios concertados por los tres países del Pacifico Sur en los años siguientes y se detuvo en el Convenio de 1954 sobre zona especial fronteriza marítima.

La Corte observó que el "preámbulo" de dicho Convenio menciona que las embarcaciones pesqueras artesanales, por carecer de conocimientos e instrumentos para determinar su posición en el mar, violaban con frecuencia la "frontera marítima entre los Estados vecinos" y que su Artículo 1 establece, a partir de las 12 millas, una zona especial de tolerancia de 10 millas marinas de ancho "a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países".

El equipo peruano era consciente desde el inicio que la redacción de dicho Convenio planteaba serias dificultades para la posición peruana por lo que, en sus alegatos, buscó atraer la atención de los jueces sobre el carácter específico y limitado de dicho Convenio al estar referido a embarcaciones pesqueras artesanales que navegaban a escasa distancia de la costa.

El equipo peruano era consciente desde el inicio que la redacción de dicho Convenio planteaba serias dificultades para la posición peruana por lo que, en sus alegatos, buscó atraer la atención de los jueces sobre el carácter específico y limitado de dicho Convenio al estar referido a embarcaciones pesqueras artesanales que navegaban a escasa distancia de la costa. Es decir, que en ningún caso la Zona Especial de tolerancia y el paralelo sobre el cual ésta se establecía podían llegar hasta las 200 millas, sino a una distancia considerablemente menor. No obstante, asumíamos que la Corte podría considerar dicho Convenio como una "circunstancia pertinente" a la hora de decidir el límite marítimo en el "triángulo interno".

En el año 2007, en su fallo sobre el caso Nicaragua v. Honduras, la Corte había dictaminado:

> La evidencia sobre un acuerdo tácito debe ser contundente. El establecimiento de un límite marítimo permanente es una asunto de grave importancia y un acuerdo es algo que no puede ser fácilmente presumido.

Este criterio de la Corte fue reiterado en los casos sobre Nicaragua v. Colombia, Ucrania v. Rumania y el Tribunal del Mar de Hamburgo lo recogió en su fallo sobre el caso Myanmar v. Bangladesh.

No obstante recordar esa jurisprudencia, la Corte concluye en el párrafo 91 del fallo lo siguiente: "En este caso, la Corte tiene ante si un Acuerdo que indica claramente que una frontera marítima a lo largo del paralelo ya existía entre las Partes.



Registrando las posiciones de las Partes sobre la ubicación del punto Concordia.

El Acuerdo de 1954 es decisivo a este respecto. El Acuerdo consolida el acuerdo tácito."

Es decir, que a juicio de la Corte se había producido entre el Perú y Chile un acuerdo tácito sobre un límite marítimo en los años previos a 1954, que el mencionado Convenio confirmaba.

Ninguno de los dos países había mencionado en sus alegatos la existencia de un acuerdo tácito y algunos miembros de la Corte discreparon de ello por considerar que se estaba bajando el nivel de exigencia que la Corte había establecido al respecto en sentencias anteriores, según se puede apreciar en sus declaraciones individuales anexas al fallo. Sin embargo, esa fue la manera como la Corte pudo explicarse la redacción del Convenio de 1954 cuando en su Preámbulo habla de violaciones a la "frontera marítima" entre los Estados vecinos y establece una zona de tolerancia a "cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países".

Por discutible que sea, fue una decisión ajustada a derecho.

Sin embargo, la Corte señaló acto seguido, en el párrafo 92 de su fallo, que el Convenio de 1954 "no da ninguna indicación sobre la naturaleza de la frontera marítima. Ni tampoco indica su extensión, excepto que sus disposiciones dejan claro que la frontera marítima se extiende más allá de 12 millas desde la costa."



En el curso de las discusiones técnicas.

En relación con la naturaleza del límite tácito, la Corte consideró que debía entenderse en el contexto de las proclamaciones presidenciales de 1947 y de la Declaración de Santiago de 1952, que habían efectuado reivindicaciones sobre el suelo marino, las aguas suprayacentes y sus recursos. Ello llevó a la Corte a concluir que se trataba de un límite a todo efecto.

¿Pero cuál era su extensión? Este asunto clave fue examinado por la Corte desde varios puntos de vista: la actividad pesquera y su potencial; los desarrollos contemporáneos del derecho del mar; la práctica legislativa de las Partes; el Protocolo de Adhesión de 1955 a la Declaración de Santiago; las actividades de ejecución práctica por las Partes; los acuerdos de 1968 y 1969 sobre los faros de enfilamiento; las negociaciones de Chile con Bolivia de 1975 y 1976; las posiciones de las Partes en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; el Memorándum Bákula de 1986; y la práctica de los Estados después de 1986.

Es interesante anotar que, nuevamente, la Corte tomó un curso de acción en la línea planteada por el Perú, es decir, que la finalidad del Convenio de 1954 era el ordenamiento de la pesca efectuada por embarcaciones artesanales a fin de evitar fricciones.

La Corte analizó estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) sobre la actividad pesquera de la época en el "triángulo interno" y encontró que las especies que se faenaba eran principalmen-

te barrilete y bonito, las cuales generalmente se encontraban en un rango de 60 millas náuticas desde la costa. Al respecto, la Corte también cita una exposición del ministro de Relaciones Exteriores y presidente de la delegación del Perú a la Conferencia sobre el Derecho de Mar en 1958 quien, al apoyar la zona de 200 millas, señaló que "especies tales como el atún y el barrilete son principalmente capturadas a una distancia entre 20 y 80 millas de la costa; la anchoveta de aguas costeras algunas veces se aleja hasta 60 o más millas; en tanto que las ballenas y cachalotes se encuentran generalmente a más de 100 millas mar afuera".

Con esto quedó decidido el primer tramo del límite marítimo y, aunque se pueda pensar que pudo haber sido más reducido, la lectura del fallo permite apreciar que fue consecuencia de un análisis e investigación en profundidad.

Esa actividad pesquera y el tipo de embarcaciones utilizadas llevaron a la Corte a determinar que en la época que las Partes habrían reconocido el acuerdo tácito sobre un límite marítimo "era improbable que hubieran considerado que se extendía hasta las 200 millas". Es decir, la posición expuesta por el Perú.

Con ese punto de partida y los estudios realizados sobre los otros aspectos arriba mencionados, la Corte dictaminó, en el párrafo 151 del fallo, que "sobre la base de toda la evidencia relevante que le ha sido presentada, la Corte concluye que el límite marítimo acordado entre las Partes se extendía a una distancia de 80 millas náuticas a lo largo del paralelo desde su punto de inicio."

Con esto quedó decidido el primer tramo del límite marítimo y, aunque se pueda pensar que pudo haber sido más reducido, la lectura del fallo permite apreciar que fue consecuencia de un análisis e investigación en profundidad.

El tema siguiente que abordó la Corte fue el punto de inicio del límite marítimo. El fallo a este respecto se inicia recordando, en su párrafo 153, que "ambas Partes están de acuerdo en que la frontera terrestre entre ellas fue establecida y delimitada hace más de 80 años de conformidad con el Articulo 2 del Tratado de Lima de 1929 que establece que "el límite entre los territorios de Chile y el Perú... comenzará en un punto de la costa a ser denominado Concordia, diez kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta".

Sin embargo, luego de registrar las posiciones de las Partes sobre la ubicación del punto Concordia, la Corte señala que su tarea es verificar si las Partes han acordado algún punto de inicio de su límite marítimo. A continuación, la Corte examina las Notas diplomáticas intercambiadas entre 1968 y 1969 por las cancillerías del Perú y Chile para la construcción, inicialmente de una luz que señalara el



Embajador Allan Wagner conformando el equipo peruano en La Haya.

comienzo de la frontera terrestre pero que, en el curso de las discusiones técnicas, evolucionó hacia la construcción de unos faros que "materialicen el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito No. 1".

Como resultado de ello, el fallo señala en su párrafo 174: "La Corte considera que el límite marítimo que las Partes tenían el propósito de señalar mediante los acuerdos sobre los faros estaba constituido por el paralelo que pasa a través del Hito No. 1. Ambas Partes ejecutaron subsecuentemente las recomendaciones del Acta de 1969 mediante la construcción de los faros, tal como había sido acordado, señalizando por lo tanto el paralelo que pasa por el Hito No. 1. Los acuerdos de 1968-1969 sobre los faros sirven en consecuencia como una evidencia fehaciente que el límite marítimo acordado sigue el paralelo que pasa por el Hito No. 1."

Lo que antecede llevó a la Corte a concluir, en el párrafo 176 del fallo, que "el punto de inicio del límite marítimo entre las Partes es la intersección del paralelo de latitud que pasa a través del Hito No. 1 con la línea de baja marea."

Esta es la razón por la cual el inicio del límite marítimo no es el punto Concordia, como lo había planteado el Perú, a fin de que coincidiera con el inicio del límite terrestre establecido por el Tratado de 1929 y los trabajos de la Comisión Mixta Demarcadora. Primaron los acuerdos contenidos en las notas diplomáticas de 1968-1969, que tenían carácter vinculante. Aunque inconveniente a los intereses peruanos, fue una decisión ajustada a derecho.

Sin embargo, la Corte, en el párrafo 175 del fallo, advirtió algo muy importante:

> La Corte no está llamada a tomar posición sobre la ubicación del punto Concordia, donde comienza la frontera terrestre entre las Partes. Anota que podría ser posible que el referido punto no coincida con el punto de inicio del límite marítimo, tal como acaba de ser definido.

Esto es fundamental porque queda claro que la Corte no sólo no se ha pronunciado sobre el límite terrestre sino advierte que el punto Concordia, que es el inicio de dicho límite, puede quedar localizado en un lugar distinto al punto de inicio del límite marítimo determinado por la Corte. Ello desmiente categóricamente cualquier aseveración que la Corte, al definir el punto de inicio del límite marítimo, habría alterado el punto de inicio del límite terrestre fijado por el Tratado de 1929.

Por último, la Corte pasó a definir el resto del límite marítimo y, nuevamente, acogió un planteamiento del Perú: la línea equidistante a las costas. Para el trazado de dicha línea, la Corte aplicó la metodología establecida en anteriores fallos, buscando lograr, como lo indica la Convención sobre el Derecho del Mar, un resultado equitativo. A partir de puntos contribuyentes en las costas de Chile y el Perú, estableció el límite con una trayectoria sur-oeste hasta tocar el borde de la zona chilena de 200 y luego verticalmente hasta tocar el borde de la zona peruana de 200 millas.

Finalmente, la Corte consideró que el denominado "triángulo externo" se encontraba comprendido dentro del límite marítimo trazado, por lo cual pasaba a ser parte de la zona de 200 millas peruana.

Como consecuencia de todo ello, mediante la defensa de sus títulos jurídicos y un fallo ajustado a derecho, el Perú obtuvo el 75 por ciento de los espacios marítimos que había demandado, equivalentes a más de 50,000 kilómetros cuadrados que han sido incorporados al Mar de Grau.




4 FT .2
4 FT .3
4 FT .4
4 FT .6
4 FT .7
4 FT .8
130
140
Stanley
82MM

Determinación de las coordenadas geográficas del límite marítimo internacional sur del Dominio Marítimo del Perú



Capitán de Navío
JOSÉ GIANELLA HERRERA

El 27 de enero de 2014, fuimos testigos de un histórico acontecimiento. La Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) emitió el fallo relacionado al contencioso marítimo que sosteníamos con nuestros vecinos del sur. Luego de seis años de la presentación formal de nuestra demanda, la Corte definió la frontera marítima entre Chile y Perú, poniendo fin a una controversia que se mantuvo por décadas.

El presente artículo describe los trabajos técnicos que se realizaron en cumplimiento con la sentencia de la Corte, la que si bien definió el trazo del límite marítimo entre ambos Estados, no fijó las coordenadas geográficas precisas del mismo. La CIJ indicó que ambas Partes determinarían estas coordenadas de acuerdo al fallo en un espíritu de buena vecindad.

Reunión 2+2, declaración conjunta y anexo con cronograma de trabajos

El 6 de febrero, a los pocos días de conocerse el fallo, los ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa de ambos países se reunieron en el Comité Permanente de Consulta y Coordinación Política, conocido como el 2+2. Esta reunión extraordinaria realizada en el edificio Carrera, sede del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile en Santiago, tuvo como objetivo revisar el estado actual de nuestras relaciones y las acciones a seguir luego del fallo; evidenciándose el propósito compartido por ambos Gobiernos de ejecutar la sentencia de la Corte en el más breve plazo.



Mediciones precisas que contribuyeron a la determinación de la Frontera Marítima.

Por la temática de la reunión, las delegaciones se dividieron en tres grupos: 1) grupo de trabajo para la revisión de aspectos bilaterales, 2) grupo de trabajo para la revisión de aspectos jurídicos y 3) grupo de trabajo para la revisión de aspectos técnicos. A nosotros, como asesores técnicos, nos tocó conformar este tercer grupo.

Establecimos que la sentencia de la Corte sería nuestro insumo principal, y con base en nuestros procedimientos de trabajo y especificaciones técnicas, planteamos elaborar la secuencia lógica de actividades a realizar. En ello contribuyeron tanto el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico (SHOA) de la Armada de Chile como la Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN) de la Marina de Guerra del Perú, que manejan casi exactamente los mismos procedimientos, incluyendo equipos, software similares, y sobre todo el mismo alto nivel de calidad en la ejecución de sus trabajos, así como la amistad personal y el respeto profesional entre oficiales hidrógrafos que hemos compartido diversos foros internacionales. Lo mismo podríamos decir de los representantes del Instituto Geográfico Militar de Chile y de nuestro Instituto Geográfico Nacional, así como de la Dirección de Aerofotografía de la Fuerza Aérea del Perú y del Servicio Aerofotogramétrico de Chile.

Como resultado de las conversaciones técnicas realizadas en el grupo, en el que también participaron representantes de las Direcciones de Fronteras de los Ministerios de Relaciones Exteriores de cada país, se estableció un cronograma de los trabajos a desarrollar que se iniciarían con una reunión para la preparación detallada de las actividades de campo; luego se establecerían los puntos de base contribuyentes en la costa chilena, y a continuación se ejecutaría la medición en el terreno del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM). Después de obtener las coordenadas a 80 millas náuticas del punto de inicio (PIFM), se determinarían los puntos de base contribuyentes en la costa peruana. Como punto final, se acordó realizar una reunión en las instalaciones de la DHN para, con base en todos los datos anteriormente definidos, realizar el cálculo de las coordenadas de los puntos de la frontera marítima.

Preparación de actividades de campo

En las instalaciones del SHOA en Valparaíso, los días 17 y 18 de febrero, se reunieron ambas delegaciones presididas por los directores de Límites de ambos Ministerios de Relaciones Exteriores. Por parte del Perú intervino la Dirección de Hidrografía y Navegación, el Instituto Geográfico Nacional y la Dirección de Aerofotografía de la Fuerza Aérea. Chile estuvo representado por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, el Instituto Geográfico Militar y el Servicio Aerofotogramétrico. Luego de arduos trabajos, se determinaron las acciones precisas que habrían de realizarse, incluyendo el personal participante, especificaciones técnicas, equipos a ser utilizados, el siempre importante apoyo logístico, y todo bajo un detallado cronograma.

Medición de puntos de base contribuyentes en la costa chilena

Basándonos en los croquis incluidos en el fallo de la CIJ, del 24 al 28 de febrero procedimos a la costa norte chilena a realizar las mediciones precisas de los puntos que contribuirían a la determinación de la frontera marítima. La metodología a utilizar fue bastante sencilla; se estableció un receptor



Equipos e instrumentos de medición.

GPS en puntos de coordenadas conocidas mientras que otro receptor GPS se instaló en el punto que teníamos que determinar. Se establecieron sesiones de grabación simultáneas por seis horas, con la finalidad de corregir las indeterminaciones e imprecisiones. Los equipos e instrumentos y mediciones estuvieron a cargo de las instituciones chilenas, con participación de la delegación peruana conformada por el suscrito, el capitán de fragata Carlos Holguín, y los técnicos Johnny Seguil y Manuel Tocto, de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Al concluir los días de trabajo de campo, se determinaron las coordenadas precisas de los puntos cabo Lobos, punta Argolla, punta Madrid, punta Gorda, punta Pichalo y punta Barrientos. Se midieron adicionalmente estaciones en punta Patache y punta Lobos, las cuales habían sido consideradas inicialmente por la delegación chilena como posibles contribuyentes, pero luego fueron descartadas.

Determinación del punto de inicio de la frontera marítima

En la segunda etapa del trabajo, los días 1 y 2 de marzo, y en cumplimiento al cronograma de trabajos establecidos en la Declaración 2 + 2 de Santiago, se debía proceder a determinar las coordenadas del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM). Para este delicado cálculo, se debía definir primero, el valor del paralelo de latitud que pasa por el Hito Nro. 1 de la frontera terrestre, y segundo, la medición de la línea de bajamar, tal cual lo definido por la Corte. Estos dos insumos servirían para calcular su intersección, en la cual se ubica el PIFM.

Como punto final, se acordó realizar una reunión en las instalaciones de la DHN para, con base en todos los datos anteriormente definidos, realizar el cálculo de las coordenadas de los puntos de la frontera marítima.

Para hallar el valor del paralelo de latitud geográfica que pasa por el Hito Nro. 1 de la frontera terrestre, se empleó el mismo método de medición utilizado para determinar los puntos contribuyentes de la costa de Chile, ambas mediciones se realizaron tomando como referencia las estaciones bases presentes, Chacalluta (Arica) y Tacna, pertenecientes a las redes geodésicas oficiales de Chile y Perú, enlazadas al sistema de referencia geocéntrico para las Américas (SIRGAS).

Para la determinación de la línea de baja marea, se acordó adoptar una referencia vertical promedio, esto debido a que cada país utiliza una referencia vertical diferente. Se estableció el mareógrafo de Arica como el punto de base para las observaciones, pues es el más cercano al área de trabajo. Se realizaron las observaciones en la fecha y hora en la que la bajamar estuvo excepcionalmente baja, esto fue el 1 de marzo, y se validó con observaciones el día siguiente. Con ambos datos, y luego de trabajos de gabinete conjunto, se estableció en forma independiente las coordenadas del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM); coordenadas que coincidían por ambas partes. La satisfacción tras realizar esta medición conjunta fue muy grande.

Adicionalmente se efectuó un vuelo aerofotogramétrico con una aeronave chilena del área trabajada, para la comprobación de los datos.



Equipos e instrumentos de medición.

Medición de puntos de base contribuyentes en la costa peruana

Con el valor de las coordenadas del PIFM, se pudo realizar el cálculo de un punto, denominado por la CIJ como "A", para que desde dicho punto trazar un radio de 80 millas náuticas que intersecte la línea de costa peruana, y que al sur de esta intersección no se consideren puntos como posibles contribuyentes para definir la frontera marítima. En la zona de Mollendo se identificaron dos puntos como contribuyentes que, junto a la punta Coles, fueron considerados para ser medidos. El método de medición fue exactamente igual al utilizado en la costa chilena, y participaron en estos trabajos veedores chilenos. Los trabajos se realizaron los días 17 y 18 de marzo, y contaron con el valioso apoyo de la Fuerza de Aviación Naval para el transporte oportuno del personal en las áreas de trabajo de Ilo y Mollendo desde Tacna, que es por donde la delegación chilena hizo su ingreso al país.

Es oportuno referirse a la reunión técnica previa, realizada en Arica el 12 de marzo, en la que se intercambiaron oficialmente los valores finales precisos, tanto de los puntos contribuyentes de la costa chilena así como del punto de inicio de la frontera marítima (PIFM).

Determinación de las coordenadas de los puntos de la frontera marítima

Finalmente, y luego de obtener las coordenadas de los puntos contribuyentes de la costa chilena, costa peruana y el punto de inicio de la frontera marítima (PIFM), el resto del trabajo fue de proceso cartográfico. Para tal efecto, ambas delegaciones técnicas se reunieron en la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú los días 24 y 25 de marzo. Se emplearon programas cartográficos, como el *software* Caris Lots version 4.1 que ambos servicios utilizan, y luego del respectivo trabajo se generaron los gráficos en los que, sobre la base de los croquis del Fallo de la Corte Internacional de Justicia, se establecieron las coordenadas precisas de la Frontera Marítima.

Al final de la jornada se entregaron los resultados de los trabajos técnicos a las respectivas cancillerías, y en solemne ceremonia realizada en el palacio de Torre Tagle en la misma tarde del 25 de marzo, ambos directores de Fronteras firmaron el acta en el que se establece, de manera permanente, las coordenadas precisas de la frontera marítima común delimitada por la Corte Internacional de Justicia dando cumplimiento a su fallo, en el mejor de los ambientes de buena vecindad, hermandad y camaradería que caracterizan a las Armadas de ambos países en general, y a sus Servicios Hidrográficos en particular, poniendo de manifiesto el alto profesionalismo alcanzado, así como el compromiso irrenunciable de los marinos de ayer, hoy y de siempre de defender los intereses del Perú.





El punto Concordia y el inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile



Ministro SDR
HUBERT WIELAND CONROY

Artículo publicado en: *Agenda Internacional*
Año XXI N° 32, 2014, pp. 51-78



Mapa de Tacna empleado por Basadre

El 27 de enero de 2014, como es ya de amplio conocimiento público, la Corte Internacional de Justicia dictó sentencia y delimitó en su integridad la frontera entre los espacios marítimos del Perú y Chile, lo que puso así fin, de manera definitiva e inapelable, al diferendo sobre delimitación marítima iniciado por el Perú el 16 de enero de 2008[1].

En su sentencia, la Corte determinó que ambos países habían acordado *tácitamente* que su frontera marítima estaba delimitada, al menos parcialmente, por el paralelo geográfico que pasaba por el Hito 1 de la frontera terrestre. Así lo infirió de manera *concluyente* de su lectura del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima de 1954 y de los acuerdos de 1968 y 1969 sobre faros de enfilación.

Y es sobre la base de dicha conclusión que la Corte decidió, con el voto favorable de quince magistrados —incluyendo aquel del juez *ad hoc* Orrego Vicuña de Chile— y solo uno en contra, fijar el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile en la intersección del paralelo geográfico que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea.

En Chile, sin embargo, esta decisión de la Corte fue interpretada de manera muy distinta y el propio presidente de Chile señaló, a pocas horas de la lectura de la sentencia, que «la Corte establece que el límite marítimo comienza en el Hito 1» y que, «en consecuencia, la confirmación por parte de la Corte de que la frontera marítima comienza en el paralelo del Hito 1 ratifica el dominio chileno del triángulo terrestre respectivo»[2].

"... la negación del punto Concordia como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929 y ubicado a cierta distancia al suroeste del Hito 1."

Esta lectura, que no concuerda con el texto mismo de la sentencia, tiene como con- secuencia sugerir que la frontera marítima empalmaría con la frontera terrestre en el Hito 1, de manera que las jurisdicciones de ambos países —marítima y terrestre— habrían quedado delimitadas por una sola línea continua. Esta idea, sin embargo, ha quedado totalmente descartada al fijar la Corte el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea —y *no* en el Hito 1— y señalar que la ubicación del punto Concordia puede no coincidir con el punto de inicio de la frontera marítima.

Como se verá más adelante, esta polémica sobre el punto de inicio de la frontera marítima y el denominado «triángulo terrestre», cuya soberanía Chile ha creído ver confirmada en la presente sentencia, se asienta en una premisa fundamental: la negación del punto Concordia como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929 y ubicado a cierta distancia al suroeste del Hito 1, y la consiguiente insistencia chilena de sostener que tanto la frontera marítima como la terrestre tienen su punto de inicio en el Hito 1.

Más allá de la importancia intrínseca en materia de delimitación marítima de la presente sentencia, resulta imprescindible distinguir claramente los regímenes jurídicos de ambas fronteras en lo que a sus respectivos puntos de inicio se refiere, a fin de entender tanto la utilización de ambos puntos en la argumentación chilena como el efecto de su diferenciación en la supuesta existencia de un «triángulo terrestre». Para ello se procederá primero a examinar el razonamiento seguido por la Corte para determinar el punto de inicio de la frontera marítima,

para luego reconstruir la parte del proceso de demarcación de la frontera terrestre en 1929 -1930 que atañe a la ubicación del punto Concordia.

Con tal finalidad, la primera parte de este trabajo estará subdividida en tres. Primero se hará un recuento de los argumentos presentados por el Perú y Chile, para luego examinar y comentar el razonamiento empleado por la Corte. Los argumentos de ambos litigantes son presentados —en traducción libre del autor— tal como los recoge la propia Corte y respetando la secuencia y numeración de la sentencia para facilitar su eventual consulta.

La segunda parte, en cambio, se subdividirá en dos. Primero se examinará el desacuerdo que se produjo en 1929 sobre la ubicación en el terreno del punto Concordia y los argumentos intercambiados al respecto por los dos miembros de la Comisión de Límites, y luego se analizará el acuerdo alcanzado por los dos gobiernos en 1930 para resolver dicha diferencia de interpretación[3].

1. El punto de inicio de la frontera marítima

Una vez que hubo llegado a la conclusión, a partir de su examen del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima de 1954, que el Perú y Chile habían acordado *tácitamente* que sus espacios marítimos respectivos estaban delimitados por un paralelo geográfico, tal como lo infirió de su lectura del preámbulo y del artículo primero de dicho convenio, la Corte consideró necesario examinar los argumentos de ambos países a efectos de determinar cuál sería el punto de inicio de la referida frontera marítima.

El artículo primero del Convenio de 1954 estipula expresamente que se establece 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*». Nada en dicho instrumento, sin embargo, le permitía a la Corte determinar con precisión de qué paralelo se trataba ni tampoco, por consiguiente, cuál sería el punto de inicio de dicha frontera (énfasis agregado).

Por tales motivos, la Corte procedió a examinar los argumentos presentados por el Perú y Chile en relación con el punto en que la frontera terrestre entre ambos países llega al mar, con miras a determinar si el inicio de la frontera marítima coincidía en efecto con dicho punto, o si la frontera marítima tenía un punto de inicio distinto.

Al inicio de su examen, la Corte señala que ambos países están de acuerdo en que su frontera terrestre fue definida y delimitada hace más de 80 años de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929, según el cual «la frontera entre los territorios de Chile y el Perú [...] partirá de un punto en la costa que se denominará 'Concordia', distante 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta». Y según el artículo tres del mismo Tratado, que «la frontera deberá ser demarcada por una Comisión Mixta conformada por un miembro de cada Estado» (párrafo 153).

Sin embargo, como se verá a continuación, los argumentos esgrimidos por los repre- sentantes de ambos países pusieron rápidamente en evidencia que, si bien parecía haber un acuerdo sobre la delimitación de la frontera terrestre, ambos litigantes tenían una interpretación distinta sobre la demarcación y, en particular, sobre la ubicación del punto inicial en la costa de dicha línea fronteriza[4].

1.1. Los argumentos de las Partes (según la Corte)

Según el Perú, los miembros de la Comisión Mixta no pudieron ponerse de acuerdo sobre la ubicación precisa del punto Concordia y la discrepancia fue resuelta mediante las "instrucciones idénticas" que las Cancillerías de ambos países impartieron a sus delegados en abril de 1930. En virtud de ellas, el punto Concordia sería la intersección con el océano Pacífico de un arco de 10 kilómetros de radio y con centro en el puente sobre el río Lluta, y la línea fronteriza llegaría al mar siguiendo un arco de círculo orientado hacia el sur. Dichas instrucciones dispusieron también que «se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano» (párrafo 154).

El Perú recuerda que el Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados, suscrita el 21 de julio de 1930 por ambos delegados, señala que «la línea de frontera demarcada parte del océano Pacífico en un *punto* de la orilla del mar situado a 10 kilómetros hacia el noroeste del primer puente sobre el río Lluta de la vía férrea de Arica a La Paz», y argumenta que dicha Acta indica que el primer hito de la frontera es el Hito 1, ubicado en las coordenadas 18°21'03"S y 70°22'56"O y a cierta distancia de la línea de baja marea a fin de evitar su destrucción por las aguas del océano [5] (párrafo 155).

Asimismo —señala el Perú— el Acta Final hace una distinción entre «punto» como concepto abstracto que representa la ubicación geográfica del punto

inicial de la frontera terrestre, es decir el punto Concordia, e «hitos», que constituyen estructuras físicas a lo largo de la línea fronteriza. Y desde el momento que el Acta Final hace referencia tanto al punto señalado en el artículo dos del Tratado de 1929 como al Hito 1, queda en evidencia que se trata de dos ubicaciones distintas (párrafo 155).

> "...el Perú sostiene que el Hito 1 no tuvo por función marcar el punto inicial de la frontera terrestre, sino tan solo marcar, de manera práctica, uno de los puntos del arco de la citada línea fronteriza".

Así, sobre la base de las instrucciones idénticas y del Acta Final, el Perú sostiene que el Hito 1 no tuvo por función marcar el punto inicial de la frontera terrestre, sino tan solo marcar, de manera práctica, uno de los puntos del arco de la citada línea fronteriza. Adicionalmente, el Perú argumenta que la referencia a la «orilla del mar» como lugar de situación del Hito 1 en el Acta Final debe ser entendida como una descripción general de su ubicación, tal como ocurre en el caso de los lugares de situación de los otros hitos que figuran en dicha Acta Final (párrafo 155).

En opinión de Chile, el resultado del Tratado de 1929 y el proceso demarcatorio de 1930 fue que las Partes acordaron colocar el Hito 1 en la orilla del mar con las coordenadas astronómicas 18°21'03"S y 70°22'56"O y que la frontera terrestre partiría desde este hito. Para Chile, el objeto de las "instrucciones idénticas" fue poner de manifiesto que la frontera terrestre tendría un punto de inicio en la costa e instruir a los delegados a asegurar la colocación de un hito para marcar dicho punto de inicio (párrafo 156).

Chile se basa en el Acta de Plenipotenciarios, suscrita en Lima el 5 de agosto de 1930 por el embajador chileno en el Perú y el ministro de Relaciones Exteriores peruano, en que se hace constar la «ubicación y características definitivas» de cada hito fronterizo y se reconoce que los hitos colocados, partiendo ordenadamente del océano Pacífico, demarcan la frontera terrestre peruano-chilena[6] (párrafo 156).

El Perú considera que reivindicar, como lo hace Chile, que el Hito 1 es el punto inicial de la frontera terrestre implica dos problemas insuperables: el primero es que significa que un tramo de unos 200 metros de dicha frontera habría quedado sin delimitar, lo que es contrario al Tratado de 1929. Y el segundo, que la frontera marítima no podría partir de un punto seco, a unos 200 metros de la

costa, en referencia al «principio cardinal» que sustenta el derecho del Estado costero a sus aguas adyacentes: la tierra domina el mar (párrafo 157).

El Perú considera también que esta interpretación chilena implica que la frontera marítima tenga su inicio en el punto de contacto del paralelo que pasa por el Hito 1 con el mar, lo que no es consistente ni con el Tratado de 1929 ni con las instrucciones idénticas que establecen claramente que la frontera terrestre pasa por el Hito 1 siguiendo un arco de círculo hacia el sur. Hasta la década de 1990, por lo menos, la propia cartografía chilena reconocía con claridad que la frontera terrestre se iniciaba en el punto Concordia y no en el Hito 1 (párrafo 157).

Por su parte, Chile argumenta que los acuerdos de 1968 y 1969, en relación con la construcción de faros de enfilación, tienen relevancia en tanto implicaron la verificación conjunta de la posición exacta del Hito 1. Según Chile, la Declaración de Santiago de 1952 no identificó el paralelo que pasa por el punto en que la frontera terrestre llega al mar, lo que generó dificultades prácticas entre navegantes. Esta situa- ción fue resuelta por las Partes mediante el acuerdo de señalar dicho paralelo con dos faros alineados con el Hito 1[7] (párrafo 158).

Chile sostiene que el documento firmado el 26 de abril de 1968 por representantes de ambos países constituye un acuerdo según el cual el paralelo de la frontera marítima sería señalado mediante dichos faros. En tal sentido, argumenta que «los acuerdos de 1968-1969 y el proceso mismo de señalización confirman al Hito 1 como punto de referencia del paralelo de latitud que constituye la frontera marítima entre las Partes» y sostiene además que dicho paralelo fue usado por ambas Partes como frontera marítima para efectos de las capturas de naves extranjeras. La práctica peruana entre 1982 y 2001, agrega Chile, fue de tratar al paralelo que pasa por el Hito 1 como el punto más austral del territorio peruano (párrafo 158).

El Perú recuerda que, cuando le propuso a Chile negociar la colocación de los faros de enfilación en 1968, sugirió que «es conveniente que se proceda a construir por ambos países, postes o señales de apreciables proporciones y visibles a gran distancia, en el punto en que la frontera común llega al mar, cerca del hito número uno». La referencia a la cercanía al Hito 1 indica claramente, argumenta el Perú, que dicho hito y el *terminus* de la frontera terrestre en el punto Concordia eran dos puntos distintos. Más aún, el Perú precisa que la construcción del faro peruano cerca del Hito 1 obedeció a motivos de orden práctico, puesto que el propósito del acuerdo no fue delimitar una frontera marítima sino brindar una orientación general a los pescadores artesanales que

realizan sus faenas cerca de la costa, para lo cual era suficiente alinear los faros a lo largo del paralelo del Hito 1 (párrafo 159).

El Perú señala asimismo que las coordenadas del punto Concordia, medidas en Datum WGS84[8], son 18°21'08"S y 70°22'39"O tal como fueran consignadas en su Ley 28621 – Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo, de fecha 3 de noviembre de 2005. Dicha Ley identifica 266 coordenadas geográficas que determinan las líneas de base del Perú y el punto más austral, el punto 266, coincide con el punto Concordia (párrafo 160).

El Perú sostiene además que Chile ha intentado desconocer, en años recientes, que ambos países acordaron originalmente que el punto de inicio de la frontera terrestre sería el punto Concordia, haciendo referencia específicamente al hecho que Chile colocó a inicios de 2001 una caseta de vigilancia entre la orilla del mar y el Hito 1. El Perú protestó de inmediato y la caseta fue retirada. Chile argumenta, en cambio, que su decisión de retirar la caseta se debió al acuerdo entre las Fuerzas Armadas de ambos países de no efectuar tareas de patrullaje a menos de cien metros de la frontera y señala que dejó sentada su posición de reserva sobre el curso de la frontera terrestre (párrafo 161).

El Perú señala también, a este mismo respecto, que Chile intentó aprobar en 2006 - 2007 una legislación interna que hacía referencia al punto de inicio de la frontera terrestre como la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la orilla del mar, en lugar del punto Concordia. Chile considera que la razón por la que no pudo aprobar la legislación aludida en su redacción original no tuvo conexión alguna con la referencia señalada por el Perú (párrafo 161).

1.2. El razonamiento de la Corte

La Corte inicia la exposición de su razonamiento con dos observaciones de carácter formal. En primer lugar, observa que los intercambios de notas diplomáticas sobre delimitación marítima entre octubre 2000 y julio 2004 ponen en evidencia la exis- tencia de una disputa jurídica entre el Perú y Chile. Por tal motivo, señala que no tomará en cuenta los argumentos esgrimidos por las Partes en torno al incidente de la caseta de inicios de 2001, a la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú de noviembre 2005, así como a las iniciativas legislativas chilenas de 2006-2007, toda vez que tales acciones pueden ser percibidas como motivadas por la posición de las Partes en relación con dicha disputa (párrafo 162).

Y en segundo lugar, la Corte observa también que las Partes han presentado un número considerable de argumentos que conciernen un asunto que, según sostiene, manifiestamente no tiene ante sí, es decir la ubicación del punto inicial de la frontera terrestre que es identificado como «Concordia» en el artículo dos del Tratado de 1929. La tarea de la Corte es determinar la existencia de un acuerdo entre las Partes sobre el punto de inicio de su frontera marítima. La jurisdicción de la Corte para tratar el asunto de la frontera marítima no está en disputa (párrafo 163).

> «... el Gobierno del Perú aprueba en su totalidad los términos del documento suscrito en la frontera peruano-chilena el 26 de abril de 1968 por representantes de ambos países en relación con la instalación de marcas de enfilación para materializar el paralelo de la frontera marítima».

Pasando al fondo del asunto sobre el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile, la Corte nota que, desde el inicio de las negociaciones en abril de 1968 con miras a la construcción de los faros de enfilación, los delegados de ambas Partes entendían que estaban preparando la materialización del paralelo que pasa por el Hito 1 y que dicho paralelo constituía la frontera marítima. Y ese fue el entendi- miento que dichos delegados elevaron a sus gobiernos respectivos (párrafo 164).

Más aún, este entendimiento fue ulteriormente confirmado por los Gobiernos de ambos países, tal como se desprende de la lectura de las notas diplomáticas que los Gobiernos del Perú y Chile intercambiaron con tal fin.

En efecto, la nota peruana, de fecha 5 de agosto de 1968, señala que «el Gobierno del Perú aprueba en su totalidad los términos del documento suscrito en la frontera peruano-chilena el 26 de abril de 1968 por representantes de ambos países en relación con la instalación de marcas de enfilación para materializar el paralelo de la frontera marítima» y propone que una Comisión Mixta se reúna con tal fin. Más aún, la Corte nota que la aprobación peruana del documento del 26 de abril de 1968 fue completa (párrafo 165).

La nota de la embajada de Chile, cursada el 29 de agosto del mismo año, señala que, «en relación con el estudio de la instalación de marcas de enfilación visibles

desde el mar para materializar el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1, [...] se complace en aceptar en nombre del Gobierno de Chile las propuestas que los representantes técnicos de ambos países consignaron en el Acta que firmaron el 26 de abril de 1968 con miras a tomar las medidas necesarias para dar efecto a dicha señali- zación que servirá como medio de aviso a embarcaciones pesqueras que normalmente navegan en la zona de la frontera marítima» y manifiesta su conformidad para que una Comisión Mixta *ad hoc* sea constituida lo antes posible para tal efecto[9] (párrafo 166).

Una vez que hubo constatado, a partir de la lectura de las notas aludidas, que ambos Gobiernos confirmaron que compartían el entendimiento plasmado en el documento del 26 de abril de 1968 en relación con la idea de materializar el paralelo de la frontera marítima que pasa por el Hito 1, la Corte pasa a considerar el lenguaje utilizado en el «Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena encargada de verificar la posición del Hito 1 y de señalar el límite marítimo», suscrita el 22 de agosto de 1969.

En sus dos párrafos siguientes, la Corte pone en relieve las referencias inequívocas al límite marítimo que figuran de manera expresa en la citada Acta del 22 de agosto. En efecto, el primer párrafo registra que los representantes del Perú y Chile han sido nombrados por sus Gobiernos respectivos «con la finalidad de verificar la posición geográfica original del hito de concreto número uno (Hito 1) de la frontera común y de determinar los puntos de ubicación de las Marcas de Enfilación que ambos países han acordado instalar *a fin de señalar el límite marítimo y materializar el paralelo que pasa por el referido Hito 1[...]*» (párrafo 167).

Y el segundo párrafo registra que los representantes de ambos países «elevan a sus Gobiernos respectivos el presente informe sobre el estado de conservación de los hitos que han tenido la oportunidad de inspeccionar en ocasión de los trabajos que les han sido encomendados, a fin de verificar la posición del Hito número uno y para *señalar el límite marítimo*» (párrafo 168).

Y es sobre la base de estas formulaciones que la Corte observa que ambas Partes se refieren inequívocamente al hecho que entendían que la tarea que estaban llevando a cabo conjuntamente implicaba la materialización del paralelo de la frontera marí- tima existente y que entendían que dicho paralelo era aquel que pasaba por el Hito 1 (párrafo 169).

Concluido su examen de la documentación de 1968 y 1969 en relación con la instalación de los faros de enfilación para materializar el paralelo de la

frontera marítima que pasa por el Hito 1, la Corte pasa a considerar la evidencia cartográfica que las Partes han presentado en sustento de sus posiciones respectivas.

En tal sentido, la Corte examina ciertos mapas oficiales de Arica de fecha 1965 y 1966, y de Chile de fecha 1955, 1961 y 1963, así como un extracto de la Carta Náutica chilena número 101 de 1989, todos presentados por el Perú. Concluye, sin embargo, que todo este material está centrado en la ubicación del punto Concordia en la costa y no tiene por función graficar ninguna frontera marítima. A una conclusión semejante llega al examinar instancias de práctica peruana presentadas por Chile (párrafos 170 y 171).

El único mapa presentado por el Perú que parece graficar la frontera marítima a lo largo del paralelo que pasa por el Hito 1 es un extracto de la Carta Náutica chilena número 1111 de 1998. Y este mapa, señala la Corte, confirma el acuerdo entre las Partes de 1968 y 1969 (párrafo 172).

El último punto que la Corte examina antes de concluir su razonamiento es la evidencia presentada por las Partes en relación con la práctica marítima y pesquera en la zona. Dicha evidencia, empero, no contiene suficiente detalle como para serle útil en las circunstancias actuales, en que los puntos de inicio de la frontera marítima reivindicados por las Partes están separados por apenas ocho segundos de latitud, ni tiene relevancia jurídica alguna[10] (párrafo 173).

Luego de haber examinado los argumentos presentados por las Partes en relación con el punto en que la frontera terrestre llega al mar, así como aquellos referidos a los acuerdos de 1968 y 1969 sobre los faros de enfilación, la Corte llega a la conclusión que el límite marítimo que las Partes tenían la intención de señalar mediante los acuerdos de 1968 y 1969 consistía en el paralelo que pasa por el Hito 1 y, constata que las recomendaciones contenidas en el Acta de 1969 fueron ulteriormente puestas en práctica mediante la construcción misma de los faros de enfilamiento aludidos, señalando así el paralelo que pasa por el Hito 1 (párrafo 174).

En tal sentido, la Corte señala que, en su opinión, los acuerdos de 1968 y 1969 sobre los faros de enfilación constituyen evidencia concluyente (*compelling evidence*) de que la frontera marítima acordada entre las Partes sigue el paralelo que pasa por el Hito 1 (párrafo 174).

Y si la frontera marítima entre el Perú y Chile es el paralelo que pasa por el Hito 1, la Corte concluye que el punto de inicio de dicha frontera es la intersección del paralelo aludido con la línea de baja marea. Esta conclusión, "conviene reiterar",

fue aprobada por los magistrados de la Corte por 15 votos, incluyendo aquel del juez *ad hoc* Orrego Vicuña de Chile, contra uno (párrafos 176 y 198).

1.3. Comentarios

No obstante la insoslayable claridad con la que la Corte definió el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile, pocas horas después de su lectura se sostuvo en Chile —y se ha seguido reiterando en diversos medios de gobierno y de prensa chilenos— que el punto de inicio de la frontera marítima es el propio Hito 1 y *no* la intersección del paralelo que pasa por dicho hito con la línea de baja marea, tal como consta textualmente en la sentencia[11].

Al respecto, conviene hacer notar que Chile ha argumentado de manera sistemática y consistente a lo largo de todo el proceso que el Hito 1 era el «punto de referencia» para determinar el paralelo que constituía la frontera marítima[12]. También ha argumentado con igual tesón que el Hito 1 constituye el punto de inicio de la frontera terrestre en la costa[13].

Pero lo que *nunca* habría argumentado, de manera expresa y sistemática ante la Corte, es que el punto de inicio de la frontera marítima sea el Hito 1, a pesar de haber glosado en varias instancias la frase «paralelo de la frontera marítima que se origina en el hito número uno (N°. 1)», que figura en el preámbulo del documento suscrito el 26 de abril de 1968, y que podría ser interpretado en tal sentido. Dicho documento, tal como se ha señalado, fue aprobado por los Gobiernos del Perú y Chile mediante notas de fechas 5 y 29 de agosto de 1968, respectivamente[14].

Muy por el contrario, Chile ha argumentado en dos oportunidades, anticipándose en cierto modo a la decisión de la Corte, que el punto de inicio de la frontera marítima es la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea[15].

Por otro lado, se debe tener presente que la Corte recurrió a los acuerdos de 1968 y 1969 con la finalidad de determinar *cuál* era el punto de inicio de la frontera marítima *tácitamente* acordada por las Partes, ya que el artículo primero del Convenio de 1954 no indicaba con precisión de qué paralelo se trataba, lo que no le permitía identificar el punto de inicio en comentario.

Y esto es importante en la medida que la Corte hubiera podido concluir que el punto de inicio de la frontera marítima era el Hito 1, basándose en el hecho que las Partes entendían claramente que el objeto de los acuerdos

de 1968 y 1969 era materializar «el paralelo de la frontera marítima que se origina en el hito número uno». Es decir, la Corte hubiera podido concluir que lo que se originaba en el Hito 1 era la frontera marítima y *no* el paralelo correspondiente. Pero no lo hizo.

La Corte retuvo de su examen de los acuerdos de 1968 y 1969 únicamente la determinación de que el «paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países» era, en efecto, el paralelo que pasa por el Hito 1, y optó por *no* guiarse de la frase «el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito número uno» para fijar el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile.

"... la Corte decidió fijar el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo aludido con la línea de baja marea y aseguró así que la línea fronteriza marítima delimitada por su sentencia no tuviese su inicio en un punto seco y a cierta distancia tierra adentro".

En tal sentido, la Corte decidió fijar el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo aludido con la línea de baja marea y aseguró así que la línea fronteriza marítima delimitada por su sentencia no tuviese su inicio en un punto seco y a cierta distancia tierra adentro.

Al mismo tiempo, la Corte tomó conciencia de que el punto de inicio de la frontera marítima podría *no* coincidir con el punto en que la frontera terrestre llega al mar o, dicho de otro modo, que la frontera marítima podría no tener su inicio en el punto Concordia, lo que inevitablemente tendría por efecto que una pequeña porción del territorio peruano careciera de mar, es decir, que tendría una costa seca[16]. Pero no podía dejar de tener presente, al mismo tiempo, que su competencia para pronunciarse sobre asuntos vinculados a la delimitación terrestre había sido sistemáticamente impugnada por Chile a lo largo de todo el proceso[17].

Es por ello que la Corte opta por limitarse a señalar que no había sido instada a tomar posición sobre la ubicación del punto Concordia, donde se inicia la frontera terrestre entre las Partes, pero que observaba que podía ser posible que dicho punto no coincida con el punto de inicio de la frontera marítima, tal como lo acababa de definir. Dicha situación, precisa la Corte, sería consecuencia de los acuerdos alcanzados por las Partes (párrafo 175).

Este último punto reviste una importancia especial en tanto la Corte deja en claro que su sentencia produce efectos jurídicos *solo* en el ámbito de la delimitación marítima, y *no* en aquel de la delimitación y demarcación de la frontera terrestre entre el Perú y Chile. Lo único que la Corte ha definido mediante la presente sentencia —y en su integridad— es la frontera marítima entre ambos países, desde su punto de inicio —en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea— hasta su punto final en la milla 200.

Por consiguiente, la sentencia en comentario no podría ser interpretada, bajo ningún aspecto, como un pronunciamiento susceptible de incidir en el régimen jurídico de la frontera terrestre entre el Perú y Chile, que se sustenta única y exclusivamente en el Tratado de 1929 y los documentos relativos a los trabajos demarcatorios que tuvieron lugar entre octubre de 1929 y concluyeron con la suscripción del *Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados*, el 21 de julio de 1930.

Al parecer, esta posición en relación con el Hito 1 sería un residuo de la argumentación elaborada por Chile para sustentar ante el Perú su tesis sobre la existencia de una frontera marítima entre ambos países. Esta argumentación fue esgrimida tanto con anterioridad a la presentación de la demanda ante la Corte Internacional de Justicia como ante esta última, una vez iniciado el proceso judicial. Una pieza clave de dicha argumentación habrían sido los acuerdos de 1968 y 1969, por tratarse de los únicos documentos bilaterales firmados por el Perú que sugerían, tal como concluye la Corte, la existencia de una frontera marítima a lo largo del paralelo del Hito 1.

En efecto, al haber acordado ambos países construir los faros de enfilación con el objeto de «materializar el paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1», Chile parece haber entendido que tanto el mar como el territorio al sur del referido paralelo quedaban bajo su soberanía, y de allí la insistencia chilena de sostener que dicha frontera tiene su inicio en el Hito 1 y no en el punto Concordia.

Y así lo sugirió formalmente Chile en abril de 2001, al contestar una nota de protesta peruana en relación con el incidente de la caseta de vigilancia. En dicha comunicación, Chile sostuvo que la caseta «fue situada en territorio chileno al sur del límite demarcado por ambos países, entre otros instrumentos, por actas válidamente celebradas y plenamente vigentes, de fechas 26 de abril de 1968 y 19 de agosto de 1969. Dichos acuerdos fueron seguidos por la materialización del paralelo de la frontera que se origina en el Hito número Uno, llamado Orilla del Mar»[18].

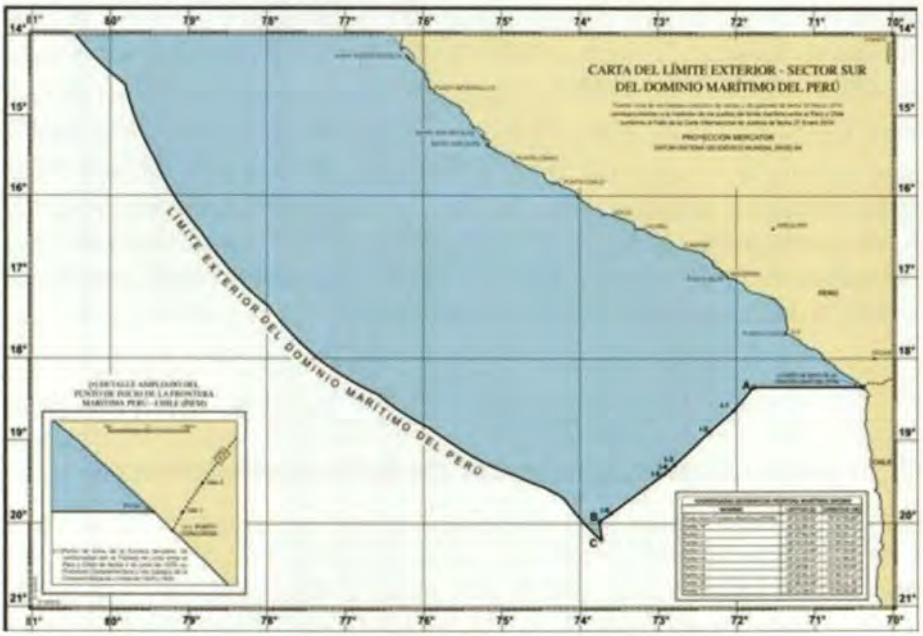
Más aún, Chile intentó hacer concordar, cinco años más tarde, una ley de demarcación interna con su tesis sobre la existencia de una frontera marítima con el Perú. A fines de 2006, en efecto, el Poder Ejecutivo presentó una enmienda al proyecto de ley de creación de la XV Región de Arica y Parinacota que señalaba que el límite por el norte de la nueva región sería la frontera con el Perú «desde el paralelo del Hito 1 en el mar chileno hasta el Hito 80 tripartito de la frontera con Bolivia». Dicha enmienda —que fue objeto de una nota de protesta de parte del Perú— fue declarada inconstitucional por el Tribunal Constitucional de Chile el 26 de enero de 2007[19].

El problema de esta tesis es que inevitablemente implicaba una modificación —*tácita* también, por cierto— de la frontera terrestre y la sustitución del punto Concordia por el Hito 1, ubicado a cierta distancia al noreste de aquel, como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre.

El Tratado de 1929, huelga señalar, no ha sido modificado hasta la fecha en ninguno de sus artículos por los Gobiernos del Perú y Chile. Tampoco lo ha sido tácitamente, ni por efecto de la sentencia en comentario, puesto que la propia Corte señaló que solo se pronunciaba sobre la delimitación marítima, ni por los acuerdos de 1968 y 1969, puesto que estos *no* tuvieron por objeto y fin incidir en la frontera terrestre sino, más bien, señalar la frontera marítima, tal como lo puso en evidencia la Corte.

Al respecto, no está de más recordar las palabras del distinguido jurista chileno Ignacio Llanos Mardones, quien señala que «ni el documento de 1968 ni el Acta de 1969 aluden a la frontera terrestre», y se pregunta acto seguido «¿significa esto que la frontera terrestre fue modificada implícitamente en su sector más occidental y que, desde ese momento, el último segmento de la frontera terrestre es el paralelo del Hito N° 1? La respuesta debería ser negativa, ya que el *terminus* de la frontera terrestre corresponde al punto terminal del arco, 'Concordia'»[20].

Por consiguiente, el entramado de elementos fronterizos terrestres y marítimos que caracterizó la posición que sostuvo Chile ante la Corte ha quedado definitivamente disuelto y superado por la decisión del máximo órgano judicial internacional de fijar expresamente el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea, y *no* en el Hito 1, quedando así eliminada toda posibilidad de contacto entre las dos líneas fronterizas, que están separadas precisamente por la distancia entre el Hito 1 y la intersección señalada.



Carta naútica del Límite Exterior -Secror Sur ó Dominio Marítimo del Perú.

Fuente: La República.

Nota: Este pequeño mapa, elaborado y publicado el 29 de enero de 2014 por *La República*, ilustra correctamente tanto el curso de la frontera marítima como la ubicación de su punto de inicio, de conformidad con la delimitación efectuada por la Corte Internacional de Justicia en su sentencia de fecha 27 de enero de 2014.

En la ampliación redonda a la derecha, se distingue con toda claridad y precisión tanto la ubicación del punto Concordia, punto de inicio en la costa de la frontera terrestre en la intersección del arco limítrofe con la orilla del mar, como el punto de inicio de la frontera marítima en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea. Queda así en evidencia que el punto de inicio de la frontera marítima no es el Hito 1 y que ambas fronteras —la marítima y la terrestre— no tienen ningún punto de contacto.

En efecto, mientras que la frontera marítima entre el Perú y Chile está regida única y *exclusivamente* por la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de fecha 27 de enero de 2014 y tiene su punto de inicio en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea, la frontera terrestre entre ambos países, en cambio, está regida única y *exclusivamente* por el Tratado de 1929 y los documentos relativos a los trabajos demarcatorios que fueron realizados entre octubre de 1929 y julio de 1930, y tiene su punto de inicio en el punto Concordia.

Y esto significa que el segmento del paralelo que pasa por el Hito 1, entre dicho hito y el mar, que Chile ha venido considerando como línea fronteriza a partir

de su interpretación de los acuerdos de 1968 y 1969, no es más que eso, un mero segmento de paralelo geográfico carente de todo efecto jurídico, léase limítrofe, entre el Perú y Chile.

Pero significa también que la frontera terrestre no se detiene en el Hito 1 sino que sigue su curso por un arco de círculo en dirección suroeste hasta hacer contacto con el océano Pacífico en el punto Concordia, tal como fuera expresamente acordado por los Gobiernos del Perú y Chile durante la demarcación de la frontera terrestre en 1930. Esto será examinado con mayor detalle en la sección que sigue a continuación.

2. El punto Concordia: Inicio de la frontera terrstre

El Tratado de 1929 dispone en su artículo segundo que:

> ... La frontera entre los territorios de Chile y el Perú, partirá de un punto de la costa que se denominará «Concordia», distante 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta, para seguir hacia el oriente paralela a la vía de la sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz y distante 10 kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para utilizar, en la demarcación, los accidentes geográficos cercanos que permitan dejar en territorio chileno las azufreras del Tacora y sus dependencias, pasando luego por el centro de la Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en Chile y la otra en el Perú.

Dispuso también el Tratado, en su artículo tercero, que la línea fronteriza habría de ser «fijada y señalada en el territorio con hitos, por una comisión mixta compuesta por un miembro designado por cada uno de los Gobiernos signatarios», y agregaba que «si se produjera algún desacuerdo en la comisión, será resuelto con el voto dirimente de un tercer miembro designado por el presidente de los Estados Unidos de América, cuyo fallo será inapelable».

Una vez que entró en vigor el Tratado, mediante el intercambio de instrumentos de ratificación el día 28 de julio de 1929, ambos Gobiernos procedieron a designar a su delegado para conformar la citada Comisión Mixta. El Perú designó al ingeniero Federico Basadre Grohmann, hermano mayor del historiador Jorge Basadre, y Chile al ingeniero Enrique Brieba.

Los trabajos demarcatorios fueron ejecutados en dos etapas: la primera, desde inicios de octubre de 1929 hasta fines de febrero de 1930; y la segunda, desde

el 22 de mayo de 1930 hasta el 21 de julio de dicho año. La suspensión de los trabajos se debió tanto a la inclemencia del clima como a la necesidad de dar tiempo a las Cancillerías para que lleguen a un acuerdo sobre las diferencias de interpretación de la delimitación que surgieron, como se verá a continuación, entre los dos delegados de la Comisión Mixta.

Al término de la demarcación, ambos delegados elevaron a sus Gobiernos una memoria dando cuenta detallada de los trabajos realizados y de la correspondencia intercambiada durante dicho proceso. La Memoria del ingeniero Basadre fue publicada en 193321 y la del ingeniero Brieba en 1931[22].

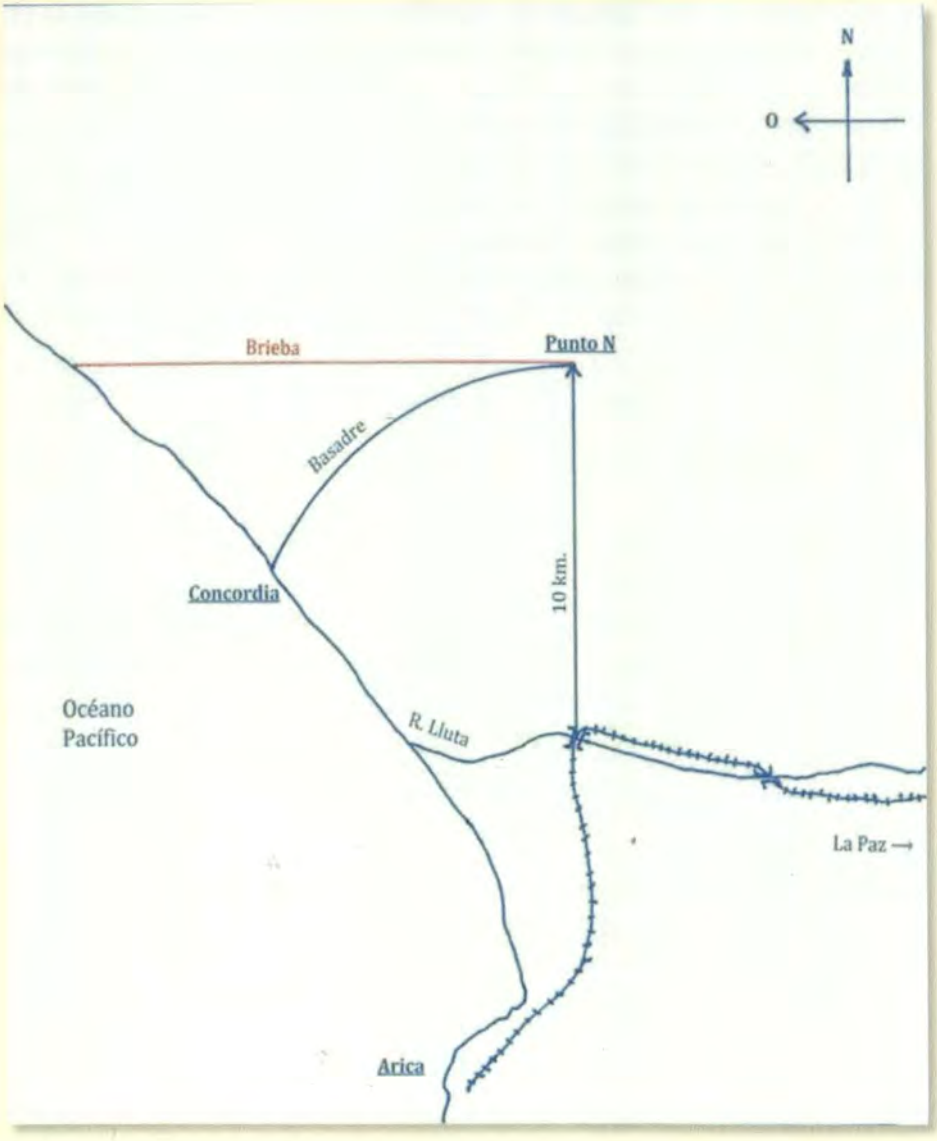
No obstante la armonía que reinó entre los delegados de la Comisión Mixta y sus equipos respectivos durante toda la ejecución de los trabajos demarcatorios, hubo cuatro desacuerdos importantes sobre la interpretación de la delimitación que figura en el tratado y que no pudieron ser resueltos por ambos delegados[23].

El primero en surgir, a fines de octubre de 1929, tuvo que ver precisamente con la ubicación del punto Concordia, ya que resultaba evidente que el inicio de la nueva frontera no podía ser un punto a 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta, tal como dispone textualmente el artículo segundo del Tratado de 1929, puesto que dicho punto, como se verá más adelante, no estaba ubicado en la costa misma sino a unos 10 kilómetros tierra adentro.

Los cuatro desacuerdos aludidos, sin embargo, pudieron ser resueltos por los propios Gobiernos y sin tener que apelar al presidente de los Estados Unidos de América, es decir, sin tener que recurrir al procedimiento previsto en el artículo tercero del Tratado de 1929. Y a fines de abril de 1930, las Cancillerías enviaron a sus delegados ante la Comisión Mixta instrucciones idénticas con la interpretación sobre la delimitación que acordaron en los cuatro casos. Los trabajos demarcatorios fueron retomados el 22 de mayo de 1930 y concluyeron el 21 de julio del mismo año, fecha en que se firmó el Acta Final.

2.1. El desacuerdo sobre la ubicación del punto Concordia en 1929

El artículo segundo del Tratado de 1929 estipula que, como se ha adelantado ya, la línea de frontera entre el Perú y Chile «partirá de un punto de la costa que se denominará Concordia distante 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta». Y siguiendo dicha indicación, la flamante Comisión Mixta dio inicio a sus trabajos fijando en el terreno un punto —el punto N— precisamente a 10 kilómetros al norte del citado puente[24].



Desacuerdo sobre la ubicación del Punto Concordia.

Nota: El punto N, que fue fijado a 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta de la vía férrea Arica– La Paz, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929, no podía ser el punto inicial de la frontera por no estar situado en la costa sino a unos 10 kilómetros tierra adentro. El delegado chileno proponía unir el punto N con la costa siguiendo el paralelo geográfico que pasa por dicho punto, mientras que el delegado peruano sostenía que había que trazar un arco de círculo de 10 kilómetros de radio hacia el oeste y que su intersección con la orilla del mar sería el inicio de la frontera, es decir, el punto Concordia.

Sin embargo, debido a que la costa en dicha área sigue una inclinación de noroeste a sudeste, el punto N no se ubicaba en la costa misma sino a unos 10 kilómetros tierra adentro hacia el este, motivo por el cual resultaba evidente que no podía constituir el punto inicial de la frontera, de conformidad con el artículo segundo del Tratado de 1929.

Así lo hizo notar el propio delegado chileno al señalar con acierto que «este punto no es la ubicación del hito Concordia porque conforme al tratado debe ser el punto de partida de la línea divisoria y debe estar en la costa, condiciones ambas que le faltan»[25].

Y si bien ambos delegados estaban de acuerdo en que el punto N, ubicado precisamente a 10 kilómetros al norte del puente sobre el río Lluta no podía ser el punto Concordia, es decir el punto inicial de la frontera, diferían considerablemente en cómo debía ser trazada la línea que uniría el punto N con el océano Pacífico.

Según el delegado chileno:

> ... La distancia de 10 kilómetros del ferrocarril es aplicable solamente a partir de Lluta hacia el interior, puesto que antes de ese puente el ferrocarril va más o menos de sur a norte. Entre el puente y el mar es lógico conservar esta distancia, relacionada, ya no al ferrocarril, que no existe, a un punto lejano que puede estar a la altura de Arica. En esta forma quedan concordadas la línea curva del plano, con la distancia que el Tratado ha dado a la frontera de un punto poblado importante[26].

Para Basadre, en cambio, la voluntad de las Partes al suscribir el Tratado de 1929 era claramente que el punto inicial de la frontera estuviese ubicado a 10 kilómetros del puente sobre el río Lluta. En tal sentido, sostuvo «que la línea de frontera en la pampa de Escritos desde el mar debe trazarse, según el Tratado, de modo que resulte cualquier punto de ella a 10 kilómetros de distancia de la vía férrea del F.C. de Arica a La Paz». Y sugirió que, para tal fin, «se midan los 10 kilómetros desde el primer puente sobre el río Lluta de dicho ferrocarril, en dirección general hacia el norte, tal como lo especifica el Tratado, y que para obtener la divisoria en la costa desde el mar y en la pampa de Escritos, se trazara un arco de círculo de 10 kilómetros de radio, cuyo centro fuera el indicado puente»[27].

«No es posible aceptar, le precisó Basadre al delegado chileno:

> ... que la línea divisoria en la costa tenga puntos distantes más de 10 kilómetros desde el puente o de la vía férrea aludidas en el Tratado, como

ocurriría al adoptarse su idea de trazar la divisoria en la pampa de Escritos, sea tomando como centro de un arco un punto imaginario en el puerto de Arica, que absolutamente no menciona el Tratado, o siguiendo una línea de este a oeste desde un punto en la pampa a 10 kilómetros del puente del Lluta, y medido en dirección rigurosa al norte según un meridiano geográfico, lo cual tampoco establece el Tratado[28].

Y esta línea de este a oeste no es otra, por cierto, que el paralelo geográfico que pasa por el punto N.

Basadre agregó que, en el plano citado por el delegado chileno «claramente se indica que la línea de frontera desde el mar y sobre la pampa de Escritos, tendría la forma de un arco de círculo de 10 kilómetros de radio y con centro en el puente del Lluta»[29]. En dicho plano, que había sido aceptado por ambos delegados como «documento valioso para explicar el Tratado en las partes en que el texto no fuera suficientemente preciso»[30], la línea fronteriza que le había sido propuesta a Leguía —y que este aceptó— llegaba al mar claramente en forma de arco de círculo.

Durante la negociación del Tratado de 1929 —conviene hacer notar— Leguía objetó tanto el término «Escritos» como la idea que el punto inicial de la frontera estuviese determinada por dicho accidente geográfico, lo que hubiera significado un punto inicial ubicado a una distancia mayor de 10 kilómetros hacia el norte. Para Leguía, el punto inicial de la nueva frontera, además de estar en la costa, debía estar a no más de 10 kilómetros del puente sobre el río Lluta y ser denominado Concordia.

En conclusión, Basadre puntualizó que:

> ... el trazado de la línea de frontera desde la orilla del mar y sobre la pampa de Escritos, debe efectuarse mediante una línea curva que tenga todos sus puntos a 10 kilómetros de distancia del primer puente sobre el Lluta del F.C. de Arica a La Paz, resultando por tanto así un arco de círculo de 10 kilómetros de radio con centro en aquel puente, no siendo en consecuencia admisible que se trace la divisoria en cualquier otra forma que dé por resultado puntos o hitos en ella a mayor distancia de 10 kilómetros desde el punto más cercano de la vía férrea de Arica a La Paz.[31]

Así las cosas, ambos delegados se reunieron el 3 de diciembre de 1929 y acordaron «declarar suspendidas las operaciones de demarcación de la línea de frontera en los sectores donde se han presentado desacuerdos para la interpretación del tratado, los que constan en las comunicaciones cambiadas con fecha 26 de octubre» y «someter a sus respectivos Gobiernos los antecedentes de esos desacuerdos para que resuelvan lo que estimen conveniente»[32].



Mapa de Tacna empleado por Basadre. Fuente: Briebe, Ob. cit., Tomo III, Lámina XXIX

Nota: Copia del mapa utilizado por el delegado peruano como apoyo para defender su tesis del arco de círculo frente a la tesis del paralelo que proponía el delegado chileno en la Comisión de Límites. La línea punteada ilustra claramente que la frontera debe llegar al mar en forma de arco de círculo a fin de satisfacer el criterio acordado entre el Perú y Chile en 1929, y según el cual la frontera no debe estar a más de 10 kilómetros de la vía férrea Arica – La Paz..

2.2. El acuerdo de los Gobiernos sobre el punto Concordia en 1930

Las Cancillerías examinaron detenidamente los antecedentes enviados por cada delegado y llegaron a un acuerdo sobre la manera de resolver las cuatro diferencias de interpretación de la delimitación elevadas, incluyendo por cierto aquella sobre el punto inicial de la línea fronteriza. Este acuerdo entre los gobiernos fue materializado en las instrucciones idénticas que cada Cancillería transmitió a su delegado ante la Comisión Mixta. La comunicación peruana tuvo como fecha el 24 de abril de 1930, mientras que la chilena el 28 del mismo mes[33].

En vista de la importancia de dichas instrucciones idénticas para entender cómo fue resuelta la diferencia de opinión entre los dos delegados sobre la ubicación del punto inicial de la nueva frontera entre el Perú y Chile, se consigna a continuación el texto íntegro de la instrucción correspondiente a dicho desacuerdo:

> HITO CONCORDIA.- Punto inicial, en la costa, de la linea fronteriza. Para fijar este punto:
>
> Se medirán 10 kms desde el primer puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta, en dirección hacia el Norte, en la Pampa de Escritos, y se trazará, hacia el Poniente, un arco de 10 kilómetros de radio, cuyo centro estará en el indicado puente y que vaya a interceptar la orilla del mar, de modo que, cualquier punto del arco, diste 10 kilómetros del referido puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta. Este punto de intersección del arco trazado, con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisoria entre el Perú y Chile.
>
> Se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano[34].

Lo primero que se debe tener en cuenta es que los dos criterios que el delegado peruano enunció en su argumentación fueron íntegramente aceptados por el Gobierno chileno: en primer lugar, que el punto inicial de la frontera debía estar situado a una distancia de 10 kilómetros desde el puente sobre el río Lluta; y, en segundo lugar, que todos los puntos sucesivos de la línea en dirección tierra adentro desde el mar hasta unirse con el punto N, fijado al inicio de los trabajos demarcatorios, debían estar a igual distancia del referido puente. Esto solo podía ser logrado mediante el trazado de un arco de círculo, como argumentó con acierto Basadre.

Un segundo elemento a tener presente es que la línea fronteriza hace contacto con la costa siguiendo el arco de círculo mencionado y no, como lo sugirió el delegado chileno, siguiendo un paralelo u otra línea distinta al citado arco de círculo, ya que esto hubiera significado alejarse del criterio de los 10 kilómetros del puente sobre el río Lluta, establecido en el Tratado, para fijar el punto inicial de la frontera terrestre.

Un tercer elemento, que reviste una importancia singular en la actualidad, es que ambos gobiernos acordaron entonces, expresa y deliberadamente, que el hito más cercano a la costa debía estar situado a cierta distancia tierra adentro para que quede a salvo de ser «destruido por las aguas del océano,» lo que indica claramente tanto la imposibilidad de colocar un hito en la intersección misma del arco con la orilla del mar como la voluntad expresa de los dos Gobiernos de *no* colocar un hito en dicho punto.

Al mismo tiempo, conviene detenerse un instante sobre la utilización del término «hito Concordia» en lugar de «punto Concordia» en el título de dichas instrucciones, lo que podría ser inadvertidamente interpretado como si la voluntad de los dos Gobiernos hubiera sido que el punto inicial de la línea de frontera fuese un hito, tal como argumentó Chile ante la Corte Internacional de Justicia, al sostener que las instrucciones en comentario dispusieron expresamente que un hito sería el punto inicial en la costa de la línea fronteriza[35].

No obstante la utilización del término «hito Concordia» en el título de esta instrucción, la voluntad de los dos Gobiernos se desprende con toda claridad de una lectura integrada de la instrucción, que señala las indicaciones «para fijar este punto» —y no este hito— tal como figura de manera expresa inmediatamente después del título.

Es igualmente importante notar que la instrucción dispone textualmente que «este *punto* de intersección del arco trazado, con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisoria entre el Perú y Chile». No dispone que el punto inicial sea el hito más cercano, léase el Hito 1. Y dispone, también textualmente, que «se colocará un hito en cualquier *punto* del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano» (énfasis agregado).

Ambas disposiciones textuales ponen en evidencia, más allá de toda duda, que los Gobiernos habían acordado inequívocamente que el punto de inicio de la frontera habría de ser la citada intersección y *no* el hito más cercano a ella, es decir el Hito 1. Por ello, no se puede sostener que el punto inicial de la frontera

sea el Hito 1, tal como Chile ha argumentado reiteradamente ante la Corte Internacional de Justicia.[36]

El Hito 1 no es sino el primero de una sucesión de 80 hitos que la demarcan, pero *no* su punto inicial.

Premunidos de dichas instrucciones, tal como lo refiere Basadre en su Memoria:

> ... se trazó el arco de círculo de 10 kilómetros de radio, siguiendo una poligonal sobre la pampa de Escritos, desde el hito colocado a 10 kilómetros y en dirección norte, del primer puente sobre el río Lluta (punto N). Para el trazado sobre el terreno se siguió una poligonal compuesta de cuerdas de arco de círculo[37], con una longitud de 1047 metros cada una, correspondientes a ángulos en el centro de 6 grados. [...] La poligonal hasta el mar según las cuerdas, resultó con 10 cuerdas completas de 1047 metros, en cuyos vértices se colocaron hitos[38].

En otras palabras, entre el punto N —ubicado a 10 kilómetros al norte del puente sobre el Lluta y sobre el cual se erigió el Hito 13— y la costa, había espacio para colocar hasta 10 hitos, cada 1047 metros y siempre teniendo presente que se había acordado expresamente *no* colocar un hito en el extremo más occidental del arco —léase en el borde mismo del mar— debido al riesgo de «ser destruido por las aguas del océano».

Sin embargo, entre el Hito 13 y la costa no se colocó 10 hitos sino 12. Esto se debe a que la Comisión Mixta optó por intercalar dos hitos adicionales. El primero fue colocado entre los dos hitos más occidentales y se le denominó Hito 2. Desde este hito intermedio se puede visualizar con relativa facilidad no solo el Hito 1 sino también en qué dirección debe continuar la línea de frontera, siguiendo por el arco de círculo acordado, hasta hacer contacto con el mar.

El segundo hito intermedio fue intercalado entre los hitos tercero y cuarto contados desde el citado Hito 13 hacia el Oeste y se le denominó Hito 9. Este último, que ha sido denominado Hito Concordia, es un monumento sencillo de unos siete metros de altura mediante el cual los demarcadores, *por iniciativa propia y sin que hubiera mención alguna al respecto en el Tratado de 1929*, quisieron conmemorar la renovada amistad entre el Perú y Chile[39]. Este hito conmemorativo —que no debe ser confundido con el punto Concordia— está ubicado muy cerca de la línea del ferrocarril de Arica a Tacna y resulta perfectamente visible para los pasajeros que transitan por dicha vía férrea.

Al respecto, Chile ha argumentado ante la Corte que los Gobiernos habrían tenido la intención de denominar «Concordia» al Hito 1 pero que cambiaron

de opinión y, por razones de simbolismo, acordaron más bien denominar «Concordia» al Hito 9[40].

Esta tesis, sin embargo, resulta difícilmente sustentable ya que los Gobiernos eran plenamente conscientes en 1930 que el punto inicial de la frontera terrestre era la intersección del arco de círculo propuesto por Basadre con la orilla del mar —y no en el Hito 1— y que ningún hito habría de ser colocado en dicho punto debido al peligro de «ser destruido por las aguas del océano». Por otro lado, nada hubiese impedido a las Cancillerías consignar en sus instrucciones idénticas que se denominaría Concordia al primer hito de la flamante frontera, pero no lo hicieron.

Al término de los trabajos demarcatorios, los dos miembros de la Comisión de Límites suscribieron, el 21 de julio de 1930, el *Acta Final de la Comisión de Límites con la descripción de los hitos colocados*, mediante la cual quedó sancionada de manera íntegra, formal y definitiva la demarcación de la frontera entre el Perú y Chile.

Tres puntos deben ser retenidos de esta Acta. En primer lugar, consigna que todos los hitos han sido colocados «en conformidad con las instrucciones recibidas por ambos delegados», en insoslayable alusión no solo a las instrucciones generales sino también a las instrucciones idénticas que plasmaron el acuerdo entre los dos Gobiernos para resolver los cuatro desacuerdos suscitados durante la ejecución de los trabajos demarcatorios y entre los que destaca aquel sobre la ubicación del punto Concordia, punto inicial en la costa de la línea fronteriza.

En segundo lugar, el Acta Final registra expresamente que «la línea de frontera demarcada parte del océano Pacífico en un punto en la orilla del mar» —y *no* de un hito— «situado a 10 kilómetros hacia el noroeste del primer puente sobre el río Lluta de la vía férrea de Arica a La Paz, y termina en la cordillera andina en el hito quinto de la antigua línea divisoria entre Chile y Bolivia» (énfasis agregado).

Y en tercer lugar, figura en el Acta Final que el «lugar de situación» del Hito 1 es la «orilla del mar», lo que podría ser inadvertidamente interpretado como si dicho hito fuese, en efecto, el punto inicial de la frontera terrestre y hubiese sido expresamente denominado «orilla del mar». Sin embargo, la frase «lugar de situación» no debe ser entendida en dicha Acta como la descripción de un punto preciso —como es el caso de la intersección de un arco de círculo con una línea— sino, más bien, como un área de dimensiones variables y carácter esencialmente referencial.

Este criterio se verifica en el caso de casi todos los demás hitos, ubicados en «lugares de situación» que son denominados con términos genéricos y

referenciales tales como «pampa», «quebrada», «serranía», «meseta», entre otros[41]. Queda también en evidencia por qué la frase «orilla del mar» tampoco podría ser entendida como el nombre asignado específicamente al Hito 1.

Un último asunto merece ser puesto de relieve. La línea fronteriza delimitada en 1929 y demarcada entre octubre de dicho año y julio de 1930 fue una línea *exclusivamente terrestre* y no hay nada en el Tratado de 1929 ni en los documentos demarcatorios que permita suponer que los Gobiernos del Perú y Chile hubieran tenido presente en aquel entonces algún criterio de delimitación marítima, por mínimo que sea.

Y esto explica por qué no se hizo ningún esfuerzo por determinar las coordenadas del punto Concordia, lo que hubiera sido indispensable si ambos Gobiernos hubieran pensado en la eventualidad de una delimitación de sus espacios marítimos respectivos. En tal caso, nada le hubiera impedido a la Comisión de Límites medir las coordenadas de la intersección del arco limítrofe con la orilla del mar y consignarlas en el Acta Final, a pesar del acuerdo expreso entre los Gobiernos de *no* colocar un hito en el punto Concordia debido al oleaje.

Pero el hecho de no tener coordenadas geográficas no implica, bajo ningún punto de vista, la inexistencia del punto Concordia. Los dos Gobiernos —conviene *no* olvidar— acordaron definir el punto Concordia como «punto de intersección del arco trazado, con la orilla del mar», tal como lo hicieron constar expresamente en sus instrucciones idénticas a la Comisión de Límites en abril de 1930 y ha sido expuesto en el presente trabajo.

Consideraciones finales

La Corte Internacional de Justicia, fijó expresa y textualmente el punto de inicio de la frontera marítima entre el Perú y Chile en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 y la línea de baja marea, y *no* en el Hito 1 de la frontera terrestre entre ambos países, contrariamente a lo que se ha sostenido —y se sigue sosteniendo— en Chile.

Esta decisión es fundamental no solo para la frontera marítima, cuyo curso ha que- dado delimitado en su integridad —desde la intersección señalada hasta la milla 200— a partir de la fecha de la sentencia, sino también —aunque de

manera indirecta— para la frontera terrestre, cuyo curso continúa por un arco de círculo en dirección Suroeste desde el Hito 1 hasta llegar al mar en el punto Concordia, pero *sin* hacer contacto alguno con la frontera marítima.

Y esto es importante porque incide en la tesis que Chile sostuvo con anterioridad a la sentencia en comentario y según la cual la frontera terrestre terminaba en el Hito 1 —y no en el punto Concordia— y que lo que seguía a partir de dicho punto hacia el Oeste por el paralelo del Hito 1 era la frontera marítima, de conformidad con su interpretación de los acuerdos de 1968 y 1969.

En efecto, al determinar la Corte que la frontera marítima tiene su inicio en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea y *no* en el Hito 1, Chile se ve en la imposibilidad de seguir sosteniendo que el segmento de paralelo de igual latitud que el Hito 1, entre dicho hito y su intersección con la línea de baja marea, constituye un «tramo» de la frontera marítima entre ambos países, a pesar de tratarse de un segmento de paralelo que no pasa por el mar sino por tierra firme.

En la actualidad, los acuerdos de 1968 y 1969 deben ser interpretados, necesariamente, de conformidad con la sentencia en comentario, de manera que la frase «paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1», que figura en el documento suscrito el 26 de abril de 1968 y que fuera aprobado por ambos Gobiernos mediante notas de fechas 5 y 29 de agosto de 1968, ya no podría ser entendida como sustento jurídico para pretender que la frontera marítima se inicia en el Hito 1.

En buena cuenta, se debe tener presente que la frontera marítima entre el Perú y Chile está regida única y *exclusivamente* por la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de fecha 27 de enero de 2014, que fijó su punto de inicio en la intersección del paralelo que pasa por el Hito 1 con la línea de baja marea. La frontera terrestre entre ambos países, en cambio, está regida única y *exclusivamente* por el Tratado de 1929 y los documentos relativos a los trabajos demarcatorios que fueron realizados entre octubre de 1929 y julio de 1930, y tiene su punto de inicio en el punto Concordia.

Pero Chile se ve igualmente en la imposibilidad de sostener que el segmento de paralelo en comentario constituya un tramo «adicional» de la frontera terrestre por efecto de los acuerdos de 1968 y 1969, tal como lo sugirió formalmente con ocasión del incidente de la caseta a inicios de 2001, puesto que dichos acuerdos *no* aluden a la frontera terrestre, como bien lo señaló el jurista chileno Llanos Mardones, y que el Tratado de 1929 no ha sufrido modificación alguna hasta la fecha.

Y si la frontera terrestre no termina en el Hito 1, puesto que el segmento de paralelo que pasa por dicho hito y la orilla del mar no es sino una simple línea imaginaria carente de todo efecto jurídico, léase limítrofe, para ambos países, a Chile no le queda sino reconocer que la línea fronteriza terrestre sigue su curso en dirección suroeste desde el Hito 1 hasta llegar al mar en el punto Concordia, de conformidad con el Tratado de 1929 y la demarcación acordada en 1930.

La prevalencia del punto Concordia como punto de inicio en la costa de la frontera terrestre entre el Perú y Chile, de conformidad con el artículo dos del Tratado de 1929 y la demarcación acordada en 1930, implica la disolución del problema del denominado «triángulo terrestre», cuya existencia tiene sus orígenes en la tesis chilena sobre el inicio de la frontera marítima con anterioridad a la sentencia de la Corte Internacional de Justicia, pero que ha sido superada a raíz de esta última, por los motivos que se acaba de exponer.

Al mismo tiempo, no se puede dejar de mencionar que, si bien Chile ha negado sistemáticamente la existencia del punto Concordia, resulta evidente que sin dicho punto no se puede hablar de un «triángulo» terrestre, ya que un triángulo es, por definición, una forma geométrica generada por tres puntos. La sola referencia a un «triángulo terrestre» por Chile implica, después de todo, un insoslayable reconocimiento de la existencia del punto Concordia.

En buena cuenta, los tres puntos persisten siempre —el Hito 1, el punto Concordia y el punto de inicio de la frontera marítima, ubicado en la intersección del paralelo del Hito 1 con la línea de baja marea— pero no llegan a formar un «triángulo» en sí puesto que el lado superior —entre el Hito 1 y el punto de inicio de la frontera marítima— es una línea que carece de valor jurídico.

Desde otra perspectiva, resulta indispensable que, al momento de hacer concordar la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú con la presente sentencia, se haga constar que dicha modificación legislativa no prejuzga en absoluto las normas internas de demarcación terrestre, puesto que el último punto contribuyente de dicha norma legal deberá ser el punto de intersección del paralelo del hito con la línea de baja marea y no el punto Concordia, a cierta distancia hacia el sur.

Finalmente, no se puede concluir el presente trabajo sin poner de relieve la conveniencia de modernizar la línea fronteriza terrestre mediante la generación de cartografía bilateral digital, de manera que todos y cada uno de los puntos que la conforman, desde el punto Concordia hasta el Hito 80 en la intersección de la frontera con Bolivia, puedan ser identificados permanentemente mediante coordenadas geográficas de latitud y longitud en Datum WGS84.

Referencias

1. Tanto la sentencia como los textos de los alegatos presentados por ambas Partes pueden ser consultados en el portal de la Corte Internacional de Justicia: http://www.icj-cij.org.

2. Véase http://www.emol.com/videos/actualidad/indexSub.asp?id_emol=17719, consultado el 19 de febrero de 2014.

3 En relación con la demarcación de la frontera terrestre entre 1929 y 1930, las denominaciones «comisión de límites», «comisión mixta de límites» y «comisión mixta» serán utilizadas indistintamente.

4 La delimitación es el acto jurídico mediante el cual dos Gobiernos acuerdan de manera formal y abstracta por dónde ha de pasar la línea que divida los territorios que quedarán bajo sus jurisdicciones respectivas y puede estar expresada, en el tratado correspondiente, con diversos grados de detalle y precisión. La demarcación de una frontera, en cambio, es el acto mediante el cual delegados técnicos de dos Estados interpretan el trazado de la línea fronteriza que ha sido definido de manera abstracta y general en el tratado de límites respectivo y colocan conjuntamente marcas físicas en el terreno —hitos fronterizos o hitos a secas— con el propósito de hacer visible dicha línea en su integridad. Sobre ambos conceptos, véase: Jones, Stephen B. Boundary-Making, a Handbook for Statesmen. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1945; y Prescott, J.R.V. Boundaries and Frontiers. Londres: Croom Helm Ltd., 1978.

5 El *Acta Final de la Comisión de Límites*, con la descripción de los hitos colocados, es el acta suscrita por los dos miembros que integraban dicha Comisión Mixta, el 21 de julio de 1930, al término de los trabajos demarcatorios realizados de conformidad con lo dispuesto por los artículos dos y tres del Tratado de 1929.

6 El Acta suscrita en Lima el 5 de agosto de 1930 tuvo por objeto subsanar el hecho que no se pudo incluir, en el *Acta de Entrega de Tacna* firmada al retornar dicha provincia al Perú el 28 de agosto de 1929, la relación detallada de la ubicación y característica definitivas de los hitos fronterizos de conformidad con el artículo cuatro del Tratado de 1929, puesto que los trabajos demarcatorios no habían empezado aún en aquel entonces. Esta Acta consiste en una reproducción parcial del *Acta Final de la Comisión de Límites* y todos sus elementos provienen de esta última. El Acta del 5 de agosto de 1930 no tuvo por objeto aprobar ni el *Acta Final de la Comisión de Límites* ni, por cierto, la demarcación misma.

7 Los acuerdos de 1968 y 1969 son aquellos documentos suscritos por representantes del Perú y Chile con miras a la construcción de faros de enfilación sobre el paralelo que pasa por el Hito 1. El primero fue suscrito el 26 de abril de 1968 y el segundo el 22 de agosto de 1969. Sus textos pueden ser consultados tanto en el portal electrónico del Congreso de la República del Perú como en aquel del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

8 WGS84 corresponde a World Geodetic System 1984 y es la denominación en inglés del sistema de coordenadas geográficas que sirve actualmente de base del Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).

9 La frase «paralelo de la frontera marítima que se origina en el Hito 1» que Chile consigna en su nota de respuesta figura también en el preámbulo del documento de fecha 26 de abril de 1968.

10 La coordenada de latitud del Hito 1 en Datum WGS84 es 18°21'00"S mientras que aquella correspondiente al punto Concordia en el mismo Datum es 18°21'08"S, lo que explica la diferencia de ocho segundos.

11 Ver párrafos 176, 177, 196 y 198 de la sentencia.

12 *Contramemoria de Chile*: "Capítulo I", sección 5, acápite B; y "Capítulo III", sección 2, acápite D. *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5. Presentaciones de Jan Paulsson en nombre de Chile ante la Corte el día 7 de diciembre de 2012, pp. 20-34; y el día 14 de diciembre de 2012, pp. 53-57.

13 *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5, acápites C y F.

14 Párrafos 165 y 166 de la sentencia.

15 *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5, párrafos 2.177 y 2.191.

16 Sobre el concepto de costa seca en la jurisprudencia internacional, véase: Novak, Fabián y Luis García-Corrochano. «El derecho en la tierra, o la importancia del inicio de la frontera terrestre para definir fronteras marítimas. El caso entre el Perú y Chile». *Derecho PUCP*, 61 (2008), pp. 193-206. .

17 *Contramemoria de Chile*: "Capítulo I", sección 5, acápite B. *Dúplica de Chile*: "Capítulo II", sección 5, acápite F. Presentaciones de Jan Paulsson en nombre de Chile ante la Corte el día 7 de diciembre de 2012, p. 39; y el día 14 de diciembre de 2012, pp. 48-54.

18 Rodríguez Cuadros, Manuel. *Delimitación marítima con equidad: El caso de Perú y Chile*. Lima: Peisa Editores, 2007, pp. 207-208. La fecha correcta de la segunda acta es el 22 de agosto y no el 19.

19 Véase Wieland Conroy, Hubert. «La inconstitucionalidad de la ley que crea la Región de Arica y Parinacota en Chile». En *Gaceta Constitucional*. Tomo 68. Lima: Gaceta Jurídica, 2013, pp. 280-289. *Réplica del Perú*: "Capítulo I", sección III, acápite B, párrafo 1.31, p. 30.

20 Llanos Mardones, Ignacio. *El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste*. Santiago de Chile: RIL Editores, 1999, p. 154.

21 Basadre Grohmann, Federico. *Memoria sobre los trabajos efectuados para la demarcación de la frontera entre Perú y Chile*. Lima, 1933, p. 86.

22 Brieba, Enrique. *"Memoria sobre los límites entre Chile y Perú de acuerdo con el tratado del 3 de junio de 1929". Tomo I: Estudio Técnico y Documentos*. Santiago de Chile: Instituto Geográfico Militar, 1931, p. 191.

23 Véase: Calderón Urtecho, Félix. *El Tratado de 1929: la otra historia*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República, 2000, pp. 279-280; Novak, Fabián y Luis García-Corrochano. Ob. cit., p. 195; y Rodríguez Cuadros, Manuel. Ob. cit., p. 210.

24 El término «norte» fue interpretado por la Comisión de Límites como el Norte verdadero, lo que significó medir los 10 kilómetros desde el puente hacia el norte, siguiendo el meridiano o línea de longitud que pasa por dicho puente.

25 *Memorándum de Brieba a Basadre de fecha 26 de octubre de 1929*. En Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 51; Basadre, Federico. Ob. cit., p. 66.

26 *Memorándum de Brieba a Basadre de fecha 26 de octubre de 1929*. En Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 51; Basadre, Federico. Ob. cit., p. 67.

27 *Memorándum de Basadre a Brieba de fecha 26 de octubre de 1929*. En Basadre, Federico. Ob. cit., p. 65; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 48.

28 Ídem.

29 Ídem.

30 Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 3.

31 *Memorándum de Basadre a Brieba de fecha 26 de octubre de 1929*. En Basadre, Federico. Ob. cit., p. 66; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 49.

32 Acta de fecha 3 de diciembre de 1929. En Basadre, Federico. Ob. cit., p. 52; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 70.

33 Las instrucciones peruanas están firmadas por Pedro M. Oliveira, ministro de Relaciones Exteriores del Perú; y las chilenas por Manuel Barros Castañón, ministro de Relaciones Exteriores y Comercio de Chile.

34 Basadre, Federico. Ob. cit., p. 85; Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 39.

35 *Contramemoria de Chile*: capítulo II, sección 2, párrafo 2.11, p. 45.

36 *Dúplica de Chile*: capítulo II, sección 5, acápites C y F.

37 Una cuerda de arco de círculo es una recta que une dos puntos cualesquiera de una circunferencia. El diámetro, por ejemplo, es la cuerda de mayor tamaño de un círculo.

38 Basadre, Federico. Ob. cit., p. 28. El arco de círculo fue trazado desde el punto N —actual emplazamiento del hito 13— en dirección Oeste, hacia el mar.

39 Brieba, Enrique. Ob. cit., p. 3.

40 *Contramemoria de Chile*: "capítulo II", sección 2, párrafos 2.11 y 2.15, pp. 45-48. La Corte recoge al final del párrafo 155 de su sentencia que ambos países coinciden en que se le dio al Hito 9 el nombre Concordia por «razones simbólicas.»

41 El «lugar de situación» del Hito 80, el último hito en el extremo oriental de la frontera, escapa a este criterio debido a que coincide con el Hito Quinto de la antigua divisoria entre Chile y Bolivia.





Precisiones sobre el punto Concordia



Vicealmirante
CARLOS GAMARRA ELÍAS



El Hito Nro. 1 no es necesariamente el inicio de la frontera terrestre Perú - Chile, según la CIJ.

A pocas horas de haberse conocido el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya respecto al contencioso sobre la delimitación marítima entre el Perú y Chile, el presidente Sebastián Piñera en su mensaje a la nación, introdujo un tema que nunca fue materia de la controversia cuando, al referirse al punto de inicio de la frontera terrestre entre ambos países, afirmó: "la sentencia de la Corte al fijar el inicio de la frontera marítima en el Hito Nro. 1 ratifica el dominio de Chile sobre el triángulo terrestre [...]".

En los meses transcurridos, si bien se ha cumplido con ejecutar de manera exitosa la demarcación cartográfica del límite marítimo fijado con el fallo, algunos personas del vecino país del sur vienen reiterando vía publicación de artículos, y/o en entrevistas radiales y televisivas, la falacia de Sebastián Piñera de intentar crear una "supuesta controversia" respecto de la ubicación del punto inicial de la frontera terrestre fijado por el Tratado de Lima y su Protocolo Complementario de 1929, así como en las Instrucciones Idénticas y las Actas de la Comisión Mixta Demarcadora de 1930, mal interpretando lo señalado por la Corte Internacional de Justicia en su fallo.

En efecto, hemos escuchado expresiones desafortunadas como "tener la más firme convicción de que el triángulo terrestre es chileno" y, otras voces que afirman que el Perú vive una ficción, pues lejos de aceptar el término de todo litigio e iniciar entre ambos países una nueva era de fructífera relación, los peruanos continuamos generando nubarrones que impiden que se pueda profundizar la relación.

Ante estas reiteradas declaraciones, nos parece importante y necesario compartir algunas precisiones sobre el tema y dar respuestas concisas a argumentos falaces que pretenden introducir problemas en la relación bilateral, desconociendo el acuerdo de las Partes cuando delimitaron su frontera terrestre mediante el Tratado de 1929 y las Instrucciones Idénticas de la Comisión Mixta Demarcadora de 1930.

"Ambas partes convienen que la frontera terrestre entre ellas fue dirimida hace 80 años de acuerdo con el artículo dos del Tratado de Lima de 1929, que especifica que la frontera entre los territorios de Chile y Perú iniciará a partir de un punto en la costa que se denominará Concordia, 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta [...]"

Para ello, comenzaremos por señalar algunas precisiones:

1. La Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) en su sentencia del 27 de enero ha sido enfática al indicar que: "Contrariamente a lo alegado por Chile, la CIJ ha concluido que Chile y Perú no convinieron en el establecimiento de una frontera marítima lateral entre si siguiendo la línea de latitud que entra mar adentro del océano Pacifico, desde el punto que llega al mar la frontera terrestre [...]" (énfasis propio).
2. También, la CIJ indica que: "Ambas partes convienen que la frontera terrestre entre ellas fue dirimida hace 80 años de acuerdo con el artículo dos del Tratado de Lima de 1929, que especifica que la frontera entre los territorios de Chile y Perú iniciará a partir de un punto en la costa que se denominará Concordia, 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta [...]" (énfasis propio).

3. Es más, la CIJ enfatiza su fallo y menciona "que sería posible que el punto inicial de la frontera terrestre no coincidiera con el punto de inicio de la frontera marítima, en razón a acuerdos celebrados anteriormente [...]" (énfasis propio).

Lo anteriormente expresado es contundente, en ninguna parte la sentencia dice lo que erróneamente parece habrían escuchado, leído o interpretado algunas personalidades chilenas que vienen reiterando la falacia que "el punto de inicio de la frontera terrestre se encuentra en el Hito Nro. 1, como lo ha señalado la CIJ".
Muy por el contrario, la Corte ha sido enfática en precisar que el punto de inicio de la frontera terrestre denominado como Concordia de acuerdo con el Tratado de Lima de 1929, no se corresponde con el Hito Nro. 1. (énfasis propio).
En segundo lugar, los peruanos debemos tomar conciencia y reiterar en todos los foros, que el tema de la frontera terrestre no fue nunca materia del contencioso con Chile y que nuestra posición estuvo muy bien sustentada en los documentos presentado ante la CIJ ; sin embargo, frente a las imputaciones de una supuesta y permanente actitud del Perú de incumplimiento de los tratados firmados y de crear la falacia peruana del mal llamado "punto Concordia", es necesario aclarar algunos puntos:

Primero, señalar cual fue la actitud de Chile inmediatamente después de terminada la guerra del Pacífico:
1. El Perú y Chile no fueron Estados vecinos, pues desde 1825 se encontraba entre ambos la República de Bolivia: fue recién cuatro años después del inicio del conflicto, que con el Tratado de Paz y Amistad que el Perú firmó y ratificó con el Tratado de Ancón de 1883 —suscrito mientras que las tropas chilenas seguían ocupando nuestro territorio— que pasamos a ser vecinos, pues se tuvo que ceder en perpetuidad a Chile la provincia de Tarapacá y se aceptó la ocupación de las provincias de Tacna y Arica durante 10 años. Sin embargo Chile, contraviniendo flagrantemente el Tratado de Lima, no solo ocupó las provincias de Tarapacá, Arica y Tacna, sino también la provincia de Tarata.

2. Igualmente Chile nunca aceptó realizar el plebiscito de 1893 como estaba obligado en virtud del artículo tres del Tratado de Lima, fue retrasando su ejecución con la finalidad de crear un sentimiento pro-chileno en Tacna y Arica en el proceso conocido históricamente como la "chilenización". Ante esa situación nuestro país rompió las relaciones diplomáticas dos veces, en 1901 y en 1910.
3. Para 1919, el Gobierno peruano había llegado a la conclusión que cualquier solución a la controversia implicaría un proceso de arbitraje del presidente de los Estados Unidos de América; este planteamiento fue aceptado por Chile recién en 1922 con la firma de un protocolo de arbitraje y un acta complementaria bajo el cual el presidente de los Estados Unidos de América fungiría como árbitro.
4. Entre 1925 y 1929, se sucedieron varios hechos: Chile, que se jacta ahora de ser un Estado escrupulosamente respetuoso de los tratados internacionales, se vio conminado por los Estados Unidos de América a devolver la provincia de Tarata que venía ocupando irregularmente por más de 40 años. También, pese haberse creado una comisión plebiscitaria para la ejecución de la consulta fijado en el Tratado de Ancón, y que debió realizarse en 1893. Por motivo de las continuas acciones chilenas sobre las poblaciones de Arica y Tacna, los árbitros informaron a su Gobierno que no se daban las debidas condiciones para realizar el plebiscito . En ese contexto, para resolver las cuestiones pendientes y después de más de 45 años de finalizado el conflicto, el 3 de junio de 1929, se firmó el Tratado de Lima y su Protocolo

Para 1919, el Gobierno peruano había llegado a la conclusión que cualquier solución a la controversia implicaría un proceso de arbitraje del presidente de los Estados Unidos de América; este planteamiento fue aceptado por Chile recién en 1922 con la firma de un protocolo de arbitraje y un acta complementaria bajo el cual el presidente de los Estados Unidos de América fungiría como árbitro.

Complementario por el cual, la provincia de Tacna se reincorporaba al Perú, mientras que Arica, poseedora del único puerto natural en la zona, era cedida en perpetuidad a Chile.

Que es lo que dice el Tratado de Lima y su Protocolo Complementario de 1929, respecto del trazo del límite entre ambos países:
En el artículo dos, se señala que "... el territorio de Tacna y Arica será dividido en dos partes, Tacna para el Perú y Arica para Chile. La línea divisoria entre dichas dos partes y, en consecuencia, la frontera entre los territorios del Perú y de Chile, partirá de un punto de la costa que se denominará 'Concordia', distante 10 kilómetros al norte del puente del río Lluta, para seguir hacia el oriente paralela a la vía de la sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz y distante 10 kilómetros de ella, con las inflexiones necesarias para utilizar, en la demarcación, los accidentes geográficos cercanos que permitan dejar en territorio chileno las azufreras de Tacora y sus dependencias, pasando luego por el centro de la Laguna Blanca, en forma que una de sus partes quede en el Perú y la otra en Chile" (énfasis propio).
El articulo tres precisa: "... la frontera será demarcada por una Comisión Mixta conformada por un miembro de cada Estado, y que si se produjera un desacuerdo en la Comisión, será resuelto por el voto dirimente de un tercer miembro designado por el presidente de los Estados Unidos de América cuyo fallo será inapelable" (énfasis propio).
Veamos entonces si de produjo en el seno de la Comisión Mixta algún desacuerdo y, de ser así, cómo se resolvió dicho desacuerdo. Hacia finales de año 1929 surgió una controversia entre las delegaciones sobre cómo debía delimitarse y demarcarse la parte inicial de la frontera y sobre cómo identificar el punto Concordia.
De una parte el ingeniero Federico Basadre, representante del Perú, mantenía la posición que la última porción de la frontera terrestre —empezando desde la orilla del mar— tenía que ser trazada a lo largo de un arco de modo tal que cualquier punto del arco de frontera estuviera a una distancia de 10 kilómetros del puente de la vía férrea sobre el río Lluta. De otro lado el ingeniero Enrique Brieba, representante de Chile, consideraba que se debía trazar la frontera a lo largo del paralelo,

Gráfico Nro. 1



Posiciones de los representantes peruanos y chilenos

empezando 10 kilómetros norte verdaderos del puente y continuar hacia el oeste hacia el mar.

El desacuerdo entre las delegaciones fue ilustrado en un mapa, cuya copia se adjunta como gráfico Nro. 1, con la posición de Basadre a favor del arco de 10 kilómetros de radio en línea curva de color rojo y la propuesta de Brieba, de una línea paralela a partir de 10 Km al norte, en color azul. Este desacuerdo fue sometido a los respectivos Gobiernos el 3 de diciembre de 1929 y resuelto por los ministros de Relaciones Exteriores del Perú y de Chile, quienes acordaron la manera en la que debía ser calculado el primer segmento de la frontera terrestre, para lo cual expidieron instrucciones idénticas a sus delegados en abril de 1930. En dichas instrucciones se respaldó la posición del delegado peruano y se rechazó la noción del paralelo esgrimida por Brieba; esa posición ha sido reciente y erróneamente vuelta a ser planteada por algunos ciudadanos del país vecino del Sur ignorando la historia.
Las Instrucciones Idénticas de abril de 1930, a la letra dicen:

> Hito Concordia.- Punto inicial, en la costa, de la línea fronteriza.- Para fijar este punto: se medirán 10 kilómetros desde el primer puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta, en dirección hacia el norte, en la Pampa de Escritos, y se trazará, hacia el poniente, un arco de 10 kilómetros de radio, cuyo centro estará en el indicado puente y que vaya a interceptar la orilla del mar, de modo que, cualquier punto del arco, diste 10 kilómetros del referido puente del ferrocarril de Arica a La Paz sobre el río Lluta. Este punto de intersección del arco trazado con la orilla del mar será el inicial de la línea divisoria entre el Perú y Chile (énfasis propio).

Añade las Instrucciones:

> Se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar posible, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano". Más claro imposible, las Instrucciones precisan en cualquier punto del arco, y no en el último punto del arco de la línea de frontera como pretende interpretar ahora Chile (énfasis propio).

Vemos que ambas Cancillerías, sin la necesidad de acudir al arbitraje, se pusieron de acuerdo en que el punto inicial de la frontera terrestre es el punto Concordia, concepto abstracto del *términus* de la frontera terrestre y coincidieron en que en el proceso de la demarcación —es decir la colocación en el terreno de referencias físicas por donde pasa la frontera— se colocaría un hito; el mismo que no necesariamente debía estar "en la costa" sino en cualquier un punto del arco de manera que no fuera destruido por las aguas. En consecuencia el Hito Nro. 1 nunca fue el punto de inicio de la frontera terrestre. Ambas Partes fueron conscientes que la frontera terrestre pasa por el Hito No. 1 pero no empieza ni termina ahí. El punto de inicio se denomina "Concordia" y se ubica en el océano conforme con el Tratado de 1929. Gráfico Nro. 2

A mayor abundamiento, en el gráfico Nro. 2, observamos el croquis del ingeniero Brieba referido a los trabajos de campo de la Comisión Mixta de 1930 en el área del Hito Nro. 1 y Nro. 2; se dejó constancia que la frontera continúa por el arco de 10 kilómetros hasta interceptar con la orilla del mar. Vemos claramente que la línea pasa por sobre el Hito Nro. 1, hay registros de mediciones de ángulos y distancias de la línea continua hasta la orilla del mar,

Gráfico Nro. 2

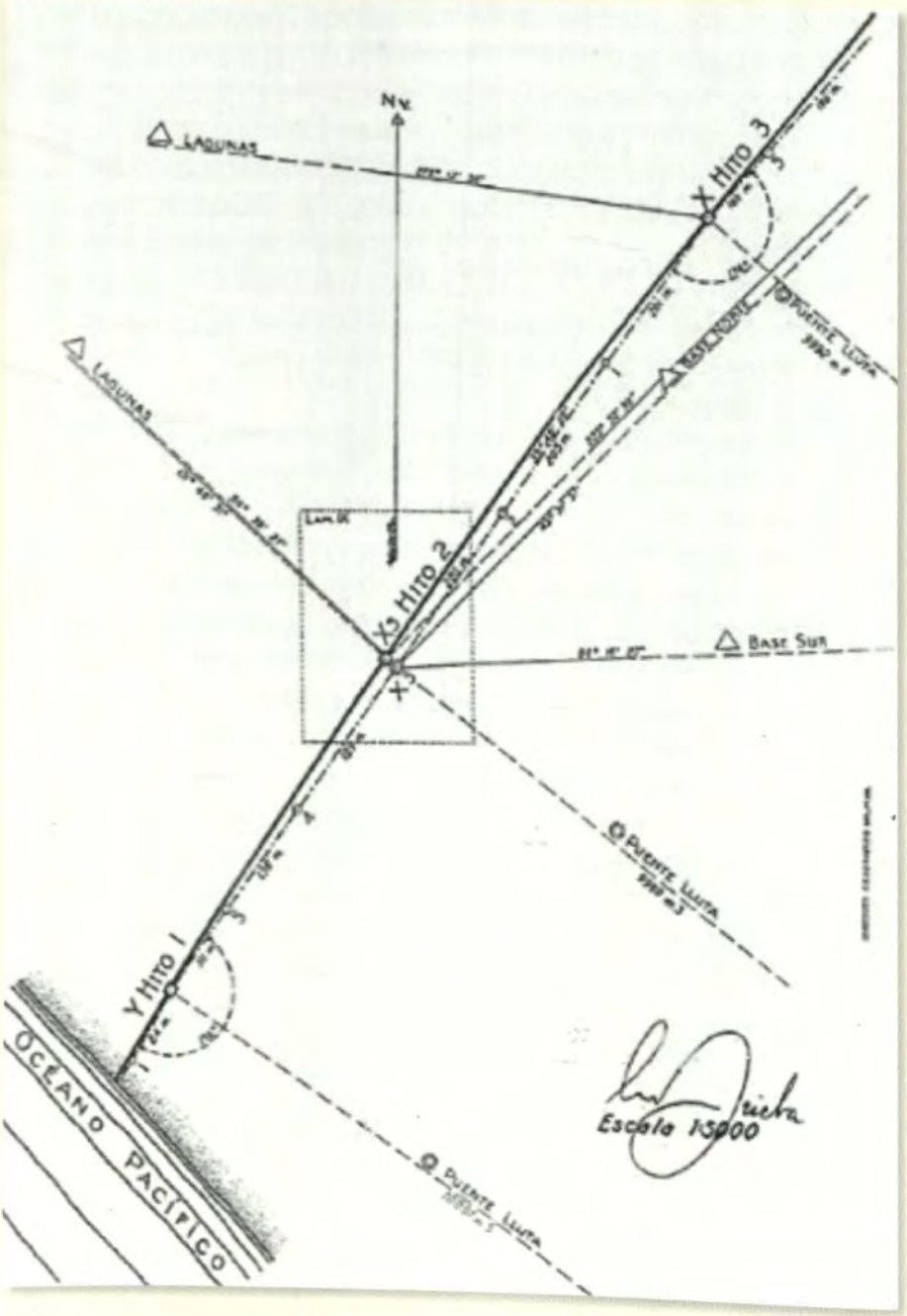


Gráfico de demarcacion de la frontera.



La frontera en la playa

aproximadamente a unos 180 metros del Hito Nro. 1. La intención de las Partes fue reconocida y expresada con este gráfico oficial. La frontera terrestre recorre todo el camino a la costa (una cuestión de delimitación) y el primer hito fue colocado a una distancia segura (una cuestión de demarcación).

A continuación veamos como actuaron las Partes en el período posterior al Tratado de Lima de 1929. En el mapa del Perú publicado por el Servicio Geográfico del Ejército en 1938 y otros similares publicados por el Instituto Geográfico Militar del Perú en 1952, 1953 y 1967, se muestran el límite terrestre entre el Perú y Chile según lo acordado en 1929 y se señala claramente a Concordia, como el punto de inicio del límite terrestre.

Por su parte Chile, en su cartografía oficial también graficó la línea de frontera con el arco de 10 kilómetros hasta intersectar la orilla del mar precisando la ubicación del punto Concordia de conformidad con el Tratado de Lima de 1929, su Protocolo Complementario y las Instrucciones Idénticas para los trabajos de la Comisión Mixta de 1929 y 1930.

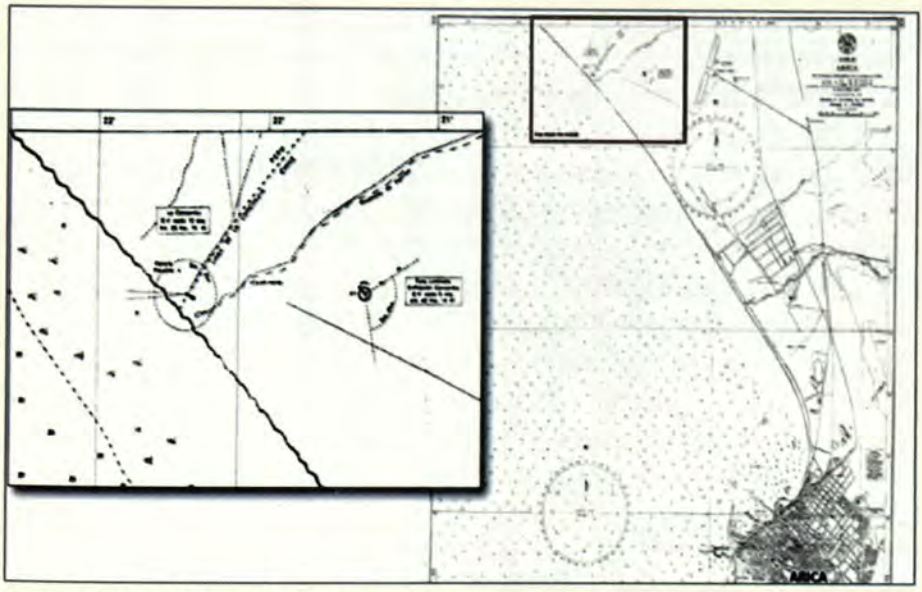
Así podemos apreciar en su carta del año 1941 las líneas punteadas que se extienden desde el Hito No. 1 hacia el suroeste, hasta el punto Concordia.



En mapa general, trazo del Hito Nro. 1



Carta, 1941. Del Hito Nro1 al suroeste, punto Concordia.

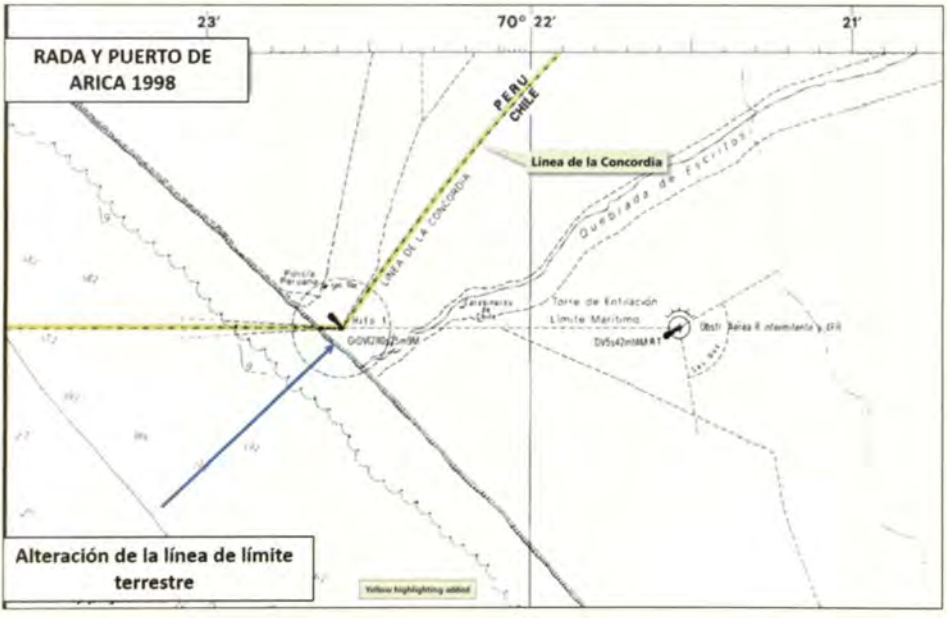


Carta náutica, rada y puerto Arica, 1989.

Esta representación oficial se repite en sus mapas publicados en 1955, 1961 y 1963 así como en la cartografía náutica chilena de la zona, inclusive hasta veinte años después de la instalación de las luces de enfilación; se puede apreciar como la línea de frontera terrestre no termina en el Hito Nro.1 sino que continúa sobre el arco de delimitación fronteriza hasta la orilla del mar.

Fue recién a partir del año 1998 que Chile pretende unilateralmente cambiar la frontera terrestre, para lo cual elimina la extensión del Hito Nro. 1 a Concordia y traza una línea del límite terrestre como si éste llegara al mar a lo largo de un paralelo de latitud que pasa a través del Hito Nro. 1. Este cambio en la cartografía de Chile obviamente contraviene el Tratado de Lima de 1929 y es inconsistente con la anterior cartografía oficial chilena, como se demostró ante la CIJ.

A diferencia de las expresiones actuales de cierto sector de Chile, que pretende generar confusión afirmando que desde 1930 era muy claro para su Estado que la frontera terrestre se inicia en el Hito Nro. 1 y que el fallo de la CIJ ha reafirmado su posición, hemos comprobado cómo sus propios mapas oficiales lo desmienten.



Y, al referirnos a la importancia de los mapas, es bueno recordarles lo que señaló la Corte de Arbitraje cuando en su controversia con Argentina se vieron sometidos a un laudo en el arbitraje del canal de Beagle :

> Igualmente, los mapas publicados luego de la celebración de un Tratado pueden dar luz sobre las intenciones de las Partes con respecto al mismo y, en general, sobre cómo se puede interpretar este Tratado. Pero el valor particular de dichos mapas recae más bien en la evidencia que ellos pueden dar respecto al punto de vista que una u otra Parte tenía en ese momento o, posteriormente, sobre el arreglo resultante del Tratado, y el grado al cual el punto de vista que ahora sostiene esa Parte como el correcto es consistente con el que parece haber contemplado con anterioridad ....".

Vemos pues un gran número de mapas y cartas relevantes para este caso que dan cuenta del argumento confirmatorio del respeto chileno por lo menos hasta 1998 del Tratado de Lima de 1929 y de la ubicación del punto Concordia en la orilla del mar. Por ello, llama la atención las acusaciones en contra del Perú de ser un país irrespetuoso de los compromisos internacionales y de los tratados. Al contrario, es Chile el país que no puede mostrar pergaminos de estricto respeto; recordemos que fue recién en el año 1999 cuando estuvo en condiciones de cumplir con los compromisos

derivados del Acta de Ejecución del artículo cinco del Tratado de Lima de 1929 ; se tardó casi 70 años en hacerlo.

Finalmente, a pesar de las falaces interpretaciones que se pretenden hacer en Chile, tanto del fallo de la CIJ del 27 de enero del presente año —que no indica que la frontera terrestre se inicia en el Hito Nro. 1 sino que muy por el contrario, nos reafirma en la vigencia del punto Concordia de conformidad con el Tratado de 1929— como sobre las Instrucciones Idénticas de ambas Cancillerías de abril de 1930 para la identificación del punto Concordia, lo que queda muy en claro es que para las Partes, el punto Concordia es el punto inicial de la frontera terrestre y nunca fue asimilado al Hito No. 1 como ahora pretenden algunos.

No existe ninguna controversia. El Perú cumple estrictamente con el Tratado de Lima de 1929, su Protocolo Complementario y demás instrumentos de 1930. En cualquier caso es oportuno comentar que los temas fronterizos por corresponder a asuntos de política exterior, conciernen que sean abordados en el marco de las comisiones bilaterales vigentes y no a través de declaraciones ante los medios de comunicación.

Referencias

1. Demanda (2008), Memoria (2009) , Réplica (2010) y Alegatos Orales (2012) ante la CIJ. Ministerio de Relaciones Exteriores. Diferento marítimo con Chile. Consulta: octubre 2014. Disponible en: www.rree.gob.pe/temas /paginas/la demanda peruana ante la CIL.
2. El general Pershing y el mayor general Lassiter hicieron un informe conjunto al Árbitro sobre las condiciones para el plebiscito, señalando que: "la verdadera causa de esta demora, además de la razón real tras esta falta de mayor progreso, no es sino la conducta de las autoridades chilenas que están en control del territorio plebiscitario, las cuales, haciendo caso omiso al Tratado de Ancón, al Protocolo de Arbitraje y al Laudo Arbitral, y en flagrante fraude de sus disposiciones, desde la fecha de entrega de los Contra Argumentos al Árbitro, el 18 de abril de 1924, y desde la fecha del Laudo, de marzo de 1925, han mantenido un verdadero reino del terror en el territorio plebiscitario [...]".
3. Reporte y decisión de la Corte de Arbitraje sobre el canal de Beagle, entre la República Argentina y la República de Chile, 18 de febrero de 1977.
4. "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..."



Después de La Haya... una estrategia de seguridad y defensa nacional, integral y participativa



Capitán de Navío
MAURO LANDA ABAD



Es innegable que cada nación es producto de su historia y que el peso de la misma se siente en la evolución de la propia *realidad nacional* y de su *cultura estratégica*, con importante consecuencia sobre cómo los gobiernos van tomando decisiones trascendentales para los destinos de su población.

> La realidad nacional es la totalidad de medios, hechos, fenómenos, objetos, recursos, conocimientos, capacidades, situaciones o condiciones, relacionados entre si, dinámicos y cambiantes, cualitativos y cuantitativos, actuales y potenciales, positivos o negativos, que se aprecian en el Estado-Nación en un determinado momento, como producto de su desenvolvimiento histórico[1].

Este dinamismo, característico de la *realidad nacional*, contiene y trasforma la *cultura estratégica* de un país con la experiencia y evolución de los acontecimientos trascendentales, definiéndose la *cultura estratégica* como:

> "La combinación de influencias y experiencias internas y externas-geográficas, históricas, culturales, económicas, políticas y militares, que dan forma e influyen en la manera en que un país entiende su relación con

el resto del mundo y cómo un Estado se comportará ante la comunidad internacional[2]. En concordancia con estos conceptos, los acontecimientos que influenciaron en la concepción de la *Estrategia de Defensa Nacional* desde la segunda mitad del siglo pasado hasta nuestros días, tuvieron predominio respecto a nuestra relación con el vecino país sureño.



Toma de decisiones trascedentales para los destinos de su país.

Uno de los acontecimientos más traumáticos para la sociedad peruana a través de su historia es evidentemente la derrota e invasión que sufriera en la guerra del Pacífico (1879-1883) por parte de Chile, cuya secuela ha influenciado en la *cultura estratégica* peruana hasta la actualidad[3], siendo este episodio bélico un aspecto modelador de la relación bilateral y que influenció en las decisiones y estrategias de la *defensa nacional*, principalmente en el siglo XX. La hipótesis de conflicto entre Perú-Chile con diferentes niveles de riesgo, según los periodos acontecidos, fue un aspecto que marcó la línea estratégica en ambos países, teniendo, sus efectos de mayor magnitud en los años previos al centenario de la guerra del Pacífico, en donde los dos Estados estaban gobernados por juntas militares, y la situación geopolítica de la Región se encontraba en alto nivel de tensión, por el riesgo de conflicto que originaban los problemas fronterizos interestatales: Perú, en sus fronteras con Chile y Ecuador, y Chile, en sus fronteras con Argentina, Bolivia y Perú. Esta situación ocasionó la configuración de algunas alianzas no oficiales, entre Estados con intereses nacionales no contrapuestos, como era evidente en aspectos geo-estratégicos.

Dentro de los acontecimientos de esos años podemos señalar la situación de tensión ocurrida en Perú y Chile en 1975 (supuesta invasión peruana por Arica)[4], año que fue depuesto el general Juan Velasco Alvarado; también en ese mismo año se realiza el denominado Acuerdo de Charaña, por el cual Chile intentaría otorgar una salida al mar a Bolivia por Arica (territorio antes peruano). Ante esta situación, el Gobierno del Perú propuso una negociación trilateral.

En 1978, el estado de tensión prebélica entre Argentina y Chile, que originó un desplazamiento estratégico de las Fuerzas Armadas en los países de la Región Sur por los problemas fronterizos de las islas del canal de Beagle, crisis que terminó pacíficamente con el arbitraje del Vaticano. En enero de 1981, se inicia el conflicto de corta duración denominado "Falso Paquisha" entre Perú y Ecuador, donde se despertó o se evidenció el latente interés amazónico de Ecuador, que tuvo su más importante episodio en la Guerra de 1941 y su consecuente definición de la frontera Perú-Ecuador con el Tratado de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro de 1942. Después se desarrolló el conflicto de las islas Malvinas en 1982, cuyos actores, Argentina e Inglaterra, protagonizaron enfrentamientos bélicos no vistos desde la Segunda Guerra Mundial, con componentes aéreos, navales, terrestres (fuerzas de desembarco y fuerzas de defensa de las islas) y también satelitales. En este conflicto, donde, entre otras cosas, se evidenció el inoperante Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), por la falta de apoyo de los Estados Unidos para la ejecución de la defensa colectiva de los países del continente; también destacó el apoyo en pleno conflicto que recibió Inglaterra por parte de Chile y el apoyo a la Argentina por parte del Perú. A postrimerías del siglo XX, en enero de 1995, se desarrolló el último conflicto del Perú con otro Estado. Como resultado final, se dio por terminada definitivamente la controversia de la frontera terrestre con Ecuador, después de las negociaciones en el Tratado de Itamaratí, en 1998. En este proceso de negociación previo al tratado de paz, el Perú fue afectado cuando dos países garantes del tratado, Chile y Argentina, vendieron armas y pertrechos bélicos a Ecuador, pese a su prohibición.

"A postrimerías del siglo XX, en enero de 1995, se desarrolló el último conflicto del Perú con otro Estado. Como resultado final, se dio por terminada definitivamente la controversia de la frontera terrestre con Ecuador, después de las negociaciones en el Tratado de Itamaratí, en 1998".

Los primeros años del siglo XXI fueron un periodo de gran cambio, principalmente por la reconfiguración del orden mundial: de un Estado *unipolar* tutelado por Estados Unidos se pasó a una dinámica de poderes que transformó el orden mundial a *multipolar*, periodo actual que aún destaca a los Estados Unidos como primera potencia económica, política y militar, pero sin la supre-

macía evidente que ostentaba antes del ataque del 11/9. En este nuevo escenario mundial, donde las principales amenazas a la seguridad de los Estados dejaron de ser los conflictos interestatales, las nuevas amenazas a la seguridad de las naciones se van configurando desde un carácter multidisciplinario y multidimensional, y con ello se conceptualiza un espectro de amenazas a la Seguridad Nacional diferente de las tradicionales amenazas de Estado contra Estado. Se inicia la lucha contra el terrorismo internacional como la gran tendencia mundial promovida por EE. UU. En la región sudamericana se intensifican como estrategias dominantes la protección del medio ambiente, así como la lucha contra el crimen organizado, el narcotráfico y guerrillas locales, optando por una visión más ampliada de la Seguridad Nacional, donde gran número de Estados de la región hacen participar a sus Fuerzas Armadas en la defensa interna del territorio como apoyo a la policía. El año 2007 el Gobierno peruano abre un frente en la zona de los valles de los ríos Apurímac y Ene (VRAE), que posteriormente es ampliada al valle del río Mantaro (VRAEM), donde las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional luchan contra los rezagos de Sendero Luminoso, que están en alianza con el narcotráfico. Es la continuación de las operaciones contrasubversivas de los años 80 y 90, pero bajo otra realidad, con escenarios, reglas y estrategias diferentes, con la nueva amenaza del narcoterrorismo, al estilo de las FARC de Colombia.



Lucha constante contra los rezagos de Sendero Luminoso.

En 2008, después de conversaciones diplomáticas sin solución y bajo un análisis de la situación marítima fronteriza, el Perú demanda a Chile ante la Corte Internacional de Justicia por la controversia de la línea de frontera marítima, basada en el paralelo geográfico sostenido por Chile y la línea bisectriz del área de superposición de la proyección de las áreas marítimas de ambos países, posición sostenida por Perú. Este litigio, que ha transcurrido durante seis años, estuvo cubierto por variados niveles de tensión en la relación bilateral, donde la diplomacia de ambos países jugó un papel importante y destacado en favor de la solución pacífica; sin embargo, existían fuerzas políticas y militares en ambos países que por juicio, preventivamente, plantearon posibles escenarios de escala de la crisis y uso del poder militar, así como algunos momentos de tensión diplomática atribuible a la situación que se jugaba en cada país. Se intensificó está hipótesis cuando fue descubierta una red de espionaje en el año 2009, donde el técnico FAP Víctor Ariza Mendoza, captado por los servicios de Inteligencia Militar de Chile, entregó información peruana de interés militar. También se dio el caso de dos chilenos que sobrevolaban en un helicóptero una zona restringida, cercana a la Base Aérea de La Joya, en Arequipa; y la realización de ejercicios militares al norte de Chile (Operación "Salitre", en el año 2010, y Operación "Huracán", en el año 2011), actos que motivaron la protesta del Perú. Por si fuera poco, el resultado de la encuesta realizada a la sociedad chilena en el 2011 por el Bicentenario de la Independencia, mostró que el 73% opinaba que aunque la Corte Internacional de Justicia fallara en su contra, Chile no debe ceder territorio marítimo a Perú, por ningún motivo.[5] Indudablemente, las compras de armamento de tipo ofensivo por parte de Chile, favorecido por la Ley del Canon del Cobre, que le permitió tener una de las Fuerzas Armadas más modernas y poderosas de la Región, fue uno de los factores más gravitantes en esta etapa de incertidumbre. Sin embargo, también hubo actos políticos, diplomáticos, sociales y sobre todo la relación económica bilateral, que permitieron calmar la tensión y disminuir la situación de riesgo. Dentro de este periodo de litigio en la Corte Internacional de Justicia (2008-2014), también se desarrollaron sucesos trascendentales dentro de los aspectos de seguridad en la región, como el nacimiento del Consejo de Defensa Sudamericano en el 2008; también ese año se desarrolló una situación de crisis de

"Las compras de armamento de tipo ofensivo por parte de Chile, favorecido por la Ley del Canon del Cobre, que le permitió tener una de las Fuerzas Armadas más modernas y poderosas de la Región, fue uno de los factores más gravitantes en esta etapa de incertidumbre".

Colombia contra Ecuador y Venezuela por la invasión de tropas colombianas a territorio de Ecuador persiguiendo a un grupo armado de las FARC; asimismo, se dio la crisis económica mundial declarada el 2009, el lamentable terremoto y *tsunami* que devastó parte de la costa de Chile en febrero de 2010, la demarcación de la frontera marítima Perú–Ecuador, el lanzamiento y puesta en órbita del satélite científico-militar de Chile, que le brinda una importante capacidad estratégica; y la demanda de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia contra Chile, para una solución a su salida al océano Pacífico.

En el litigio marítimo Perú-Chile, después de un ejemplar proceso digno de dos Estados democráticos, el 27 de enero de 2014 la Corte Internacional de Justicia hizo lectura del fallo, dando la razón parcial a la posición de ambos países. Se delimitó inicialmente con una línea paralela geográfica (posición parcial de Chile) hasta las 80 millas náuticas y se concluyó con una línea bisectriz del área marítima de superposición que restaba (posición parcial de Perú). Si bien queda una pequeña área (triángulo terrestre) de controversia por solucionar sobre el inicio de la frontera terrestre, el punto Concordia para el Perú y el Hito Nº1 para Chile, es evidente que a la luz de los hechos recientes, la solución va a ser resuelta por las vías normales de la diplomacia y la legalidad internacional, siendo importante una rápida solución de esta controversia para que no queden obstáculos para una solución definitiva de las fronteras.



Lectura del fallo, proceso ejemplar.

De esta breve síntesis de acontecimientos narrados anteriormente, que comprometieron la seguridad nacional de Perú y Chile, es razonable suponer que ni en los momentos más tensos en las relaciones Perú-Chile después de la guerra del Pacífico –que pueden muy bien atribuirse a dos escenarios: los acontecimientos ocurridos en los años 70, donde la supuesta invasión del Perú hacia Chile por Arica, aprovechando que el gran desequilibrio bélico a favor de Perú era factible y probable[6], y el acontecimiento reciente: el proceso del litigio por el diferendo marítimo, donde la relación de poder de las Fuerzas Armadas entre ambos países pasó a favor de Chile– se optó por utilizar la vía violenta de una conflagración bélica para resolver sus diferencias. Estos hechos hacen conjeturar que la tendencia de los conflictos interestatales como una alternativa, está muy lejos de las realidades de ambos países; característica que también se observa en el escenario regional, primando la solución pacífica de controversias como política de mantención de la seguridad regional y fortalecimiento de la paz en democracia, con el fin de promover el proceso de *desarrollo nacional* de los países.

"Este Fallo dispuesto por la Corte de La Haya y su pronta ejecución por ambos Estados es una buena señal del compromiso político que debe guiar el inicio de una relación bilateral más vinculante. La confianza económica entre Perú y Chile debe marcar la ruta a seguir para disminuir la desconfianza política y cultural, y así incrementar el nivel de confianza integral bilateral que permita enfrentar en forma colectiva y cooperativa los grandes retos de Seguridad y Desarrollo en el presente siglo".

Este fallo dispuesto por la Corte de La Haya y su pronta ejecución por ambos Estados es una buena señal del compromiso político que debe guiar el inicio de una relación bilateral más vinculante. La confianza económica entre Perú y Chile debe marcar la ruta a seguir para disminuir la desconfianza política y cultural, y así incrementar el nivel de confianza integral bilateral que permita enfrentar en forma colectiva y cooperativa los grandes retos de seguridad y desarrollo en el presente siglo. Para ello es necesaria la decisión política de ambos gobiernos y plantear objetivos que permitan alcanzar en forma bilateral un buen grado de confianza en los diferentes niveles políticos, económicos, sociales y militares, fortaleciendo los lazos de integración regional, política que se está logrando gradualmente en las relaciones Perú-Ecuador.

"Es prioritario reestructurar y difundir a nivel nacional una *nueva doctrina de seguridad y defensa nacional* que proporcione una perspectiva nacional y una manera de pensar común, en su relación integral con la definición de las nuevas amenazas a la Seguridad Nacional".

En el ámbito interno nacional, es necesario crear un entorno y ambiente más favorable para el *desarrollo nacional*, momento propicio en nuestra *realidad nacional* (después de la ejecución del fallo de La Haya) para diseñar a nivel político–estratégico, una nueva *estrategia de seguridad y defensa nacional* que sea integral y participativa, con un enfoque sistémico de las diversas dimensiones de la seguridad (nacional, humana, hemisférica y global) y en coordinación y participación de representaciones integrantes del Sistema de Defensa Nacional (Gobierno nacional, gobierno regional, gobierno provincial y ciudadanía)[7]. Para ello es prioritario reestructurar y difundir a nivel nacional una *nueva doctrina de seguridad y defensa nacional* que proporcione una perspectiva nacional y una manera de pensar común, en su relación integral con la definición de las nuevas amenazas a la seguridad nacional, aspectos legales, lineamientos políticos, objetivos nacionales, el empleo eficiente de medios (poder nacional y potencial nacional) y el uso de la fuerza, que sirva como base y guía para diseñar una *estrategia de seguridad y defensa nacional* más participativa y consensuada, que le dé la legitimidad necesaria para su aplicación, y que esté determinada en base a una conceptualización actualizada de seguridad y defensa nacional, y un análisis prospectivo en la determinación de las amenazas a la seguridad nacional en el largo plazo y su temporalidad en los nivel de riesgo (probabilidad de ocurrencia de la amenaza versus nivel de daño por ocasionar), para poder actuar en forma proactiva, evitando la amenaza o estando en la capacidad de enfrentarla con éxito, con una estructura pública adoctrinada, organizada y coordinada, determinando la redistribución de las competencias y responsabilidades para un modelo de sistema de defensa nacional eficiente.

Esta perspectiva común debe partir de un enfoque multidisciplinario y multidimensional de la seguridad nacional, donde la actuación de las Fuerzas Armadas dejó de ser la más importante y dio paso a la participación de todas las entidades públicas, para desarrollar una respuesta integral a las amenazas que enfrente la Nación. Unos organismos públicos tendrán más participación

que otros, según el tipo de amenaza y cómo se las deba enfrentar, pero siempre debe haber un enlace integral y coordinado en el accionar y en la solución de los problemas, lo que nos permitirá el desarrollo de nuestras capacidades de control, planificación, gestión de crisis (prevención, atención y recuperación de crisis), una respuesta integral a la amenaza, disminución de consecuencias en los desastres naturales (*tsunamis*, terremotos, etc.) y emergencias que se puedan presentar en estos escenarios actuales tan cambiantes.



Comunicación integral y coordinada entre los miembros de un equipo.

En lo que respecta al campo de las Fuerzas Armadas, el planteamiento estratégico militar debe ser desarrollado en base a la nueva *estrategia de seguridad y defensa nacional*, conteniendo un concepto estratégico operacional para el uso de la fuerza militar en tiempos de paz y/o conflicto, con objetivos de seguridad nacional por cumplir y las diferentes amenazas a enfrentar; para ello es necesario revisar las actividades, tareas, roles, y establecer prioridades, con el fin de redefinir la magnitud y estructura de fuerzas futuras más optimas, tomando en cuenta la realidad presupuestaria de los próximos años y los riesgos establecidos, para cubrir las capacidades operacionales necesarias que puedan enfrentar con éxito las posibles amenazas tradicionales (interestatales, subversión), cumplir con su participación en las misiones de paz de la ONU y el apoyo en la participación regulada en un marco legal de las denominadas nuevas amenazas (inseguridad ciudadana, corrupción, narcotráfico, terrorismo, contaminación ambiental, desastres naturales, etc.). La participación de las Fuerzas Armadas en la contribución al desarrollo social y económico, dispuesto por mandato constitucional,[8] debe orientarse a apoyar la disminución de los grandes potenciadores de conflictos (pobreza y desigualdad social), para lo cual debe alinear su planeamiento y accionar para ser armónico, coherente y complementario al planeamiento para el *desarrollo nacional* dirigido por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN).

Es importante precisar que el Perú es el país que más guerras ha sostenido

en la región sudamericana,[9] por lo que, si bien los niveles de riesgo para un conflicto entre Estados son muy bajos y la percepción de la amenaza militar ha disminuido, es indispensable tener unas Fuerzas Armadas con capacidad disuasiva constante y permanente, lo que involucra una Fuerza entrenada, moderna y con gran flexibilidad y movilidad, porque, como hemos podido apreciar a lo largo de estos últimos 50 años, hemos tenido una frecuente actividad operativa en diferentes frentes (costa, sierra y selva) y enfrentado diferentes tipos de amenazas (regulares, irregulares y asimétricas). Lo que nos ha permitido tener un conocimiento en base a la experiencia en combate y desarrollar el ingenio en los diferentes niveles político, estratégico, operativo y táctico contra las amenazas enfrentadas y los siempre pocos medios disponibles, aspectos que deben ser aquilatados en la realidad de nuestra cultura estratégica, y en el desarrollo y concepción de la estrategia nacional.

La seguridad nacional ha evolucionado y se ha vuelto compleja en este mundo interconectado donde la incertidumbre es la característica dominante del entorno. Para resolver esta tan compleja ecuación de seguridad, es importante considerar algunas variables claves como: las políticas de seguridad nacional deben ser financiadas; debe haber congruencia entre los fines y los medios, el empleo de la prospectiva para la visión de largo plazo, objetivos claros y alcanzables; el desarrollo de estrategias de seguridad de largo plazo deben



Personal entrenado, enfrentando diferentes tipos de amenazas.

trascender los gobiernos, fomentar la participación ciudadana, desarrollar capacidad de gestión de crisis y administración de riesgos, conocer bien nuestras amenazas y vulnerabilidades, desarrollar una eficiente Inteligencia estratégica. El planeamiento es importante; hay que elaborar planes, pero se tiene que evaluar si funcionan o no, por lo que el diseño de indicadores para ver los objetivos de la gestión son necesarios. Los planes generalmente son buenos, pero casi nunca se cumplen en su totalidad, pero el proceso de planeamiento es indispensable, da elementos importantes para el conocimiento de las amenazas y vulnerabilidades, evaluar los medios, desarrollar estrategias y plantear desafíos, lo que nos permite conocimiento, anticipación, reacción, proyección en la administración de los riesgos y lecciones aprendidas para corregir errores. La estrategia y el planeamiento de la seguridad y defensa nacional son dinámicas, y cambian a medida que cambian los factores que la influyen, por lo que deben ser constantemente evaluados para poder adaptarlos y proyectarlos hasta alcanzar los objetivos y conseguir un buen nivel de percepción de Seguridad para el mejor desenvolvimiento de las actividades del *Desarrollo Nacional.*

> *Si faltan objetivos claros o una gran estrategia sólida y bien orientada, solo podemos reaccionar, en lugar de moldear los acontecimientos regionales que afectan nuestros intereses.*
>
> Naval War College

Referencias

1 CAEN (2006). *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional.* Lima.

2 Definición de la alianza académica, de la Universidad Internacional de Florida y el Comando Sur de los EE. UU. (Southcom).

3 Tulchin, J. y Fonseca, B. (2010). *Cultura Estratégica Peruana.* Universidad Internacional de Florida. Florida.

4 Faro Portales. (2008). *¿Nueva Guerra de Pacífico en los años 70?* Caso de Perú. 28 dic 08. http://faro-portales. Blogspot.com/2008/12/nueva-guerra-de-pacifico-en-los-aos-70_28.html.

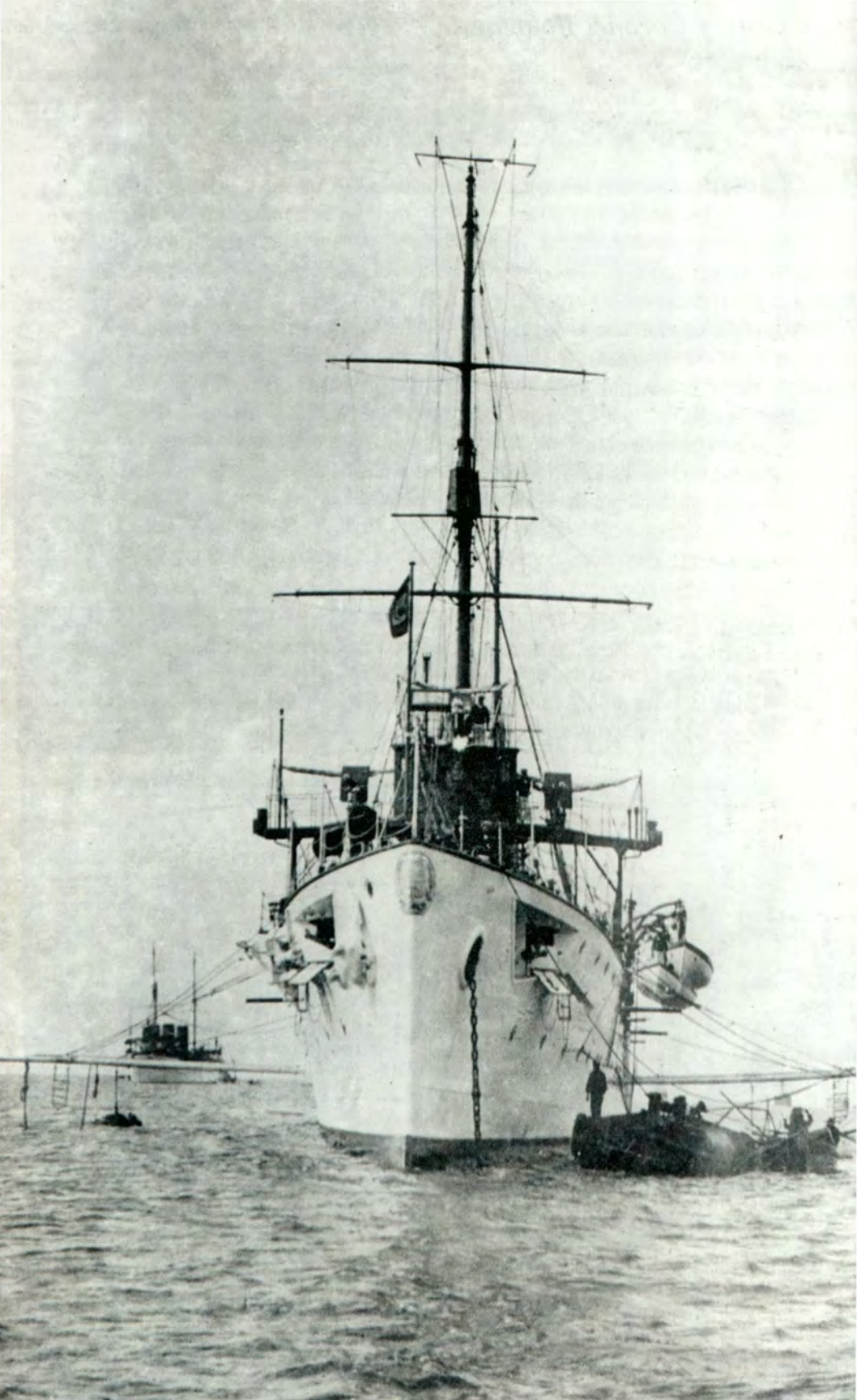
5 Universidad Católica-Adimark. (2011). *Encuesta Nacional Bicentenario.* Chile.

6 Documento desclasificado por el Gobierno de los EE. UU. *Entrevista Departamento de Estado USA - Pinochet. 8 junio 76. Santiago de Chile.*

7 *Decreto Legislativo que regula el Sistema de Defensa Nacional. D.L. N° 1129.* (2012). Lima.

8 *Constitución Política del Perú.* (1993). Art.171.

9 Ortiz, Jorge. (2013). *Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su Influencia en la Marina de Guerra del Perú.* Revista de Marina, N° 3-2013, pág. 63.



¡Poder y gloria!... ¡Grau!



Contralmirante
LUIS FELIPE EGO-AGUIRRE VILLACORTA



B.A.P. Grau en la mente y corazón de todos los marinos.

El 28 de octubre de 1879, veinte días después del combate naval de Angamos y de la inmolación del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, el Congreso de la República promulgó una ley, no numerada en ese entonces, que disponía que: " ... habrá siempre en la Escuadra nacional una nave a la que se le dará el nombre del Contralmirante Grau".

La situación nacional después de la Guerra del Guano y el Salitre no permitió cumplir el objetivo inmediatamente. Hubo que esperar hasta el 27 de marzo de 1906, en que fue botado al mar el primer crucero construido para el Perú en Inglaterra. Desplazaba 3,200 toneladas, tenía una eslora de 110 metros y un calado de 7.3 metros. Dotado de dos cañones de 152 mm, dos tubos lanzatorpedos Whitehead y ocho ametralladoras; fue bautizado como B.A.P. Almirante Grau, nuestro primer crucero, designado como buque insignia, que sirvió hasta 1958 cuando fue dado de baja del servicio.

Sería reemplazado el 30 de diciembre de 1959, en que se afirmó el Pabellón Nacional en el crucero ligero Ex HMS Newfoundland, bautizado también como B.A.P. Almirante Grau, segundo buque insignia peruano, construido en Inglaterra en 1940 y modernizado en 1953. Tenía una eslora de 164 metros y desplazaba



Ceremonia de comisionamiento.

11,000 toneladas a plena carga, con una dotación de paz de 650 hombres y de guerra de 730. Tenía 25 cañones de distintos calibres. El 20 de mayo de 1973 fue rebautizado como B.A.P. Capitán Quiñones y con ese nombre prestó servicios, siendo dado de baja el 2 de mayo de 1980. (1)

En enero de 1973, el vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, en su condición de Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, dispuso las medidas pertinentes para la adquisición del Ex Hr Ms De Ruyter, al tomar conocimiento que esta unidad recién había sido dada de baja del servicio de la Real Marina holandesa. Este crucero fue el décimo buque holandés en llevar el nombre del almirante Michiel De Ruyter; nacido en 1607, quien se embarcó en un buque como contramaestre a los 11 años de edad, sirvió toda su vida a la Marina y falleció como consecuencia de una herida en combate en 1676. Héroe naval.

La construcción de este crucero ligero se inició en el año 1939 y fue retrasada por el caos generado por la Segunda Guerra Mundial, siendo comisionado recién en 1953 para servir 20 años a la Marina de los Países Bajos, hasta el 7 de marzo de 1973 en que, después de exitosas gestiones, fue incorporado a la Marina de Guerra del Perú.



En el momento de ser lanazado al agua luego de la ceremonia de bautizo, Astilleros Vikers de Barrowen Furness, 27 de marzo de 1906. (Museo Naval del Perú)

Fue un 23 de mayo de 1973 en que se efectuó la ceremonia de Comisionamiento y Afirmado del Pabellón Nacional de esta unidad, en el muelle 20 de la Base Naval de Den Helder, convirtiéndose en nuestro tercer crucero y buque insignia bautizado como B.A.P. Almirante Grau. Asistieron a la ceremonia militares y civiles invitados, destacando la presencia de las siguientes autoridades oficiales: el embajador del Perú en Holanda, Julio Ego-aguirre Álvarez; el vicealmirante P.P. van de Vijver, Director General del Material y representante del Comandante General de la Real Marina holandesa; el contralmirante César Barandiarán Novoa, agregado naval del Perú en Inglaterra y representante del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú; el contralmirante B. Veldkamp, Comandante de la Fuerza Naval holandesa; el señor A.P.J. van Bruggen, alcalde de Den Helder y, el capitán de navío W. van Nauta Lemke, Comandante Naval de Texel (isla al norte de Holanda). La dotación peruana del buque, al mando del capitán de navío Gerónimo Cafferata Marazzi, estaba debidamente formada en el muelle, lista para embarcarse. La ceremonia fue muy emotiva y nuestro buque insignia zarpó el 18 de junio rumbo al Perú.

En marzo de 1985 fue denominado "Proyecto de Modernización 01" y retornó a Holanda, donde su permanencia se prolongó hasta febrero de 1988, periodo durante el cual se le efectuaron importantes cambios y modernizaciones en



23 de mayo de 1973, Ceremonia de Comisionamiento y Afirmado del Pabellón Nacional.



Crucero Almirante Grau, 1930.

sus equipos y sistemas de ingeniería, armas, comunicaciones, comando y control. Durante su ausencia se designó como B.A.P. Almirante Grau y buque insignia al que fue nuestro crucero portahelicópteros B.A.P. Aguirre. Es pertinente recordar que el retraso del citado proyecto de modernización y los tres años que estuvo el buque fuera del país, se debió a una decisión del entonces presidente de la República, Alan García Pérez, anunciada el 28 de julio de 1986, durante su mensaje a la Nación, disponiendo limitar los gastos que demandaba la recuperación de nuestro buque insignia.

El B.A.P. Almirante Grau tiene un desplazamiento a plena carga de 12,165 toneladas, 187 metros de eslora, dotación de 47 oficiales y más de 600 tripulantes; alcanza los 32 nudos de velocidad.

El B.A.P. Almirante Grau tiene un desplazamiento a plena carga de 12,165 toneladas, 187 metros de eslora, dotación de 47 oficiales y más de 600 tripulantes; alcanza los 32 nudos de velocidad. Su armamento lo conforma una poderosa artillería conectada a una central de tiro y está armado con misiles en montajes sobre las bandas de la nave.

Es el último crucero ligero en servicio en el mundo con más de 60 años de vida, de los cuales más de 41 años presta servicios a la Marina de Guerra del Perú y a la nación, y es por ello que he considerado oportuno redactar este artículo, como un homenaje personal a todas sus dotaciones, hasta la actual; así como compartir con ustedes, estimados lectores, los siguientes documentos poco conocidos y menos difundidos que, con toda seguridad, formarán parte de los primeros capítulos de la historia de este buque, desde que se izó en él nuestro Pabellón Nacional. Estos documentos han sido heredados de mi querido y recordado padre don Julio Ego-aguirre Álvarez, embajador en el Servicio Diplomático de la República del Perú, quien desempeñó tal función en los Países Bajos entre 1971 y 1973.

En primer lugar, y de alguna manera en orden cronológico, transcribo los siguientes textos de las comunicaciones remitidas entonces al señor ministro de Marina y al comandante del B.A.P. Almirante Grau, respectivamente:

"La Haya, 23 de mayo de 1973

Señor Vicealmirante A.P.

Luis E. Vargas Caballero

Ministro de Marina y

Comandante General de la Marina

Lima.

Señor Ministro:

El día de hoy, respondiendo a la amable invitación de usted, tuve el honor de estar presente en la Base Naval de Den Helder, durante la solemne ceremonia del Afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. "ALMIRANTE GRAU".

Con tal motivo deseo expresar a usted y por su alto intermedio a la Marina del Perú, mi más ferviente y patriótica felicitación.

Estimo mi deber, señor Ministro, destacar en esta oportunidad la impecable organización de la ceremonia llevada a cabo y el ejemplar comportamiento de los señores Oficiales y Tripulantes del nuevo Buque Insignia de la Armada Peruana. En este sentido he recibido, con legítima satisfacción y orgullo, los sinceros y elogiosos comentarios del señor Vicealmirante P.P. van de Vijver y del señor Contralmirante B. Veldkamp, de la Marina Real Holandesa, quienes me han manifestado su admiración por el alto grado de capacitación profesional, de responsabilidad y de caballerosidad del señor Capitán de Navío A.P. Gerónimo Cafferata Marazzi y de los señores oficiales y tripulantes de la unidad bajo su mando.

Para información de usted me es grato remitirle copia de la nota que en esta misma fecha dirijo al señor Comandante del B.A.P. "ALMIRANTE GRAU".

Válgome de esta ocasión para reiterar a usted, señor Ministro, los sentimientos de mi más alta y distinguida consideración y estima personal.

Julio Ego-aguirre A.

Embajador".

El siguiente documento es la nota a la que se hace referencia en carta precedente, y dice así:

La Haya, 23 de mayo de 1973

Señor capitán de navío A.P.

Gerónimo Cafferata Marazzi

Comandante del B.A.P. Almirante Grau

Den Helder, Holanda

Señor Comandante:

De regreso a La Haya, después de haber asistido a la ceremonia del Afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. Almirante Grau, deseo reiterarle mi más viva satisfacción patriótica por la incorporación de dicho crucero a nuestra gloriosa Armada.

Ha sido una ceremonia inolvidable, tanto por su honda e impresionante significación, como porque en todo su transcurso me ha tocado la honrosa oportunidad de ser testigo excepcional de la impecable organización con la que fue llevada a cabo; y porque, al mismo tiempo, con legítimo orgullo de peruano y de Embajador del Perú, he recibido las impresiones espontáneas y muy elogiosas de marinos holandeses, en particular del señor vicealmirante P.P. van de Vivjer y del señor contralmirante B. Veldkamp, sobre la persona de usted, digno comandante de nuestro Buque Insignia, de sus distinguidos oficiales y de la tripulación en general.

Durante la solemnidad de la ceremonia realizada estoy seguro que todos los peruanos presentes habremos evocado, en la mente y en el corazón, la egregia figura del Gran Almirante Miguel Grau y sus épicas hazañas, vinculando en el recuerdo ("El recuerdo es una forma de encontrarse de nuevo", como usted dijo) al heroico Huáscar con el nuevo B.A.P. Almirante Grau, depositario desde ese momento de una herencia de gloria que, en la paz o en la guerra seguirá, estamos ciertos, la brillante ejecutoria del legendario monitor.

Mucho agradeceré a usted, señor comandante, quiera tener a bien transmitir estos sentimientos a los señores oficiales y tripulantes de la unidad bajo su mando y recibir usted la reiterada expresión de mi más alta y distinguida consideración.

Julio Ego-aguirre A.

Embajador."

Días después, la respuesta textual del señor ministro de Marina fue la siguiente:

Lima, 30 mayo 1973

Señor don
JULIO EGO-AGUIRRE A.
Embajador del Perú en Holanda
LA HAYA.

Señor Embajador:

Con sumo placer he tenido la satisfacción de recibir su muy atenta nota de fecha 23 del presente, en la cual me hace saber los pormenores de la solemne ceremonia de afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. Almirante Grau, llevada a cabo en la Base Naval de Den Helder - Holanda; a la vez que me expresa Ud. y por mi intermedio, su más ferviente y patriótica felicitación a la Marina de Guerra del Perú, por este feliz acontecimiento.

Igualmente, en su referida nota, hace hincapié sobre la impecable organización de la ceremonia y el ejemplar comportamiento de los señores Oficiales y Tripulantes del nuevo buque insignia de nuestra Armada, recalcando los sinceros y elogiosos comentarios del señor vicealmirante P.P. van de Vivjer y del señor Contralmirante B. Veldkamp, de la Marina Real holandesa; hechos que lo han llenado -como peruano-, de legítima satisfacción y orgullo.

Indudablemente, señor Embajador, acontecimientos como el que ha sido Ud. testigo presencial, nos llenan de patriótico orgullo institucional y satisfacen en parte, nuestro sincero deseo de superación y de continuar sirviendo a nuestra Patria, realizando el máximo esfuerzo para dotarla de los elementos indispensables para la defensa de los más sagrados intereses del país.

Agradezco a Ud., muy sinceramente, esta fina cortesía que valoro en toda su dimensión; y, aprovecho esta especial oportunidad para renovarle los sentimientos de mi consideración más distinguida y especial aprecio.

Dios guarde a Ud.
Vicealmirante
Luis E. Vargas Caballero
Ministro de Marina".

El comandante del B.A.P. Almirante Grau respondió con la siguiente misiva, remitida desde Panamá, en su ruta al Callao, y recibida en La Haya el 9 de julio de1973:

"Den Helder, 7 junio 1973

Señor

Julio Ego-aguirre A.

Embajador del Perú en La Haya

LA HAYA

Excelencia:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. Señor Embajador, para, por intermedio de la presente, hacerle llegar en nombre de los oficiales y tripulantes que conforman la dotación de la unidad a mi mando y en el mío propio, mi más sincero agradecimiento por las patrióticas y emocionantes expresiones vertidas en su carta de fecha 23 de mayo 1973, con ocasión del Afirmado del Pabellón Nacional en el B.A.P. Almirante Grau.

Deseo asimismo, expresarle, que puede Ud. estar seguro que, no voy a dejar esfuerzo sin hacer, gestión sin agotar y obra sin terminar para que, la unidad que lleva el nombre del Gran Almirante don Miguel Grau, sea realmente depositaria de la herencia de su gloria y que en la paz o en la guerra, siga la brillante ejecutoria del legendario Monitor Huáscar.

Aprovecho la oportunidad para hacer llegar a Ud. señor Embajador, la reiterada expresión de mi más alta consideración y estima personal.

Dios guarde a Ud.

El Capitán de Navío

Gerónimo Cafferata M.

Comandante del B.A.P. Almirante Grau



Vista por la aleta de estribor, fondeado en el Callao.

Paralelamente a las anteriores comunicaciones epistolares de carácter diplomático y naval, al día siguiente de la ceremonia de comisionamiento de nuestro buque insignia en Den Helder, es decir, el 24 de mayo de 1973, el diario holandés *De Telegraaf* publicó un artículo cuya traducción titula "Nuevamente un pedazo de nuestra Marina se va", con el texto siguiente:

> 21 cañonazos resonaron ayer en la mañana sobre Den Helder e hicieron levantar la mirada a muchos marinos holandeses: el crucero de Su Majestad De Ruyter, que había sido puesto fuera de servicio, pasaba a prestar servicios como buque insignia de la Marina peruana bajo el nombre de Almirante Grau.
>
> El embajador de este país sudamericano, Julio Ego-aguirre, se encontraba presente y de lo hondo de las gargantas de 375 miembros de la tripulación se oyó tres veces el ¡Viva el Perú! Miles de marinos holandeses, que han seguido en esta nave su primer entrenamiento en altamar, ven el orgulloso buque de más de 30 años partir con tristeza en los ojos.
>
> A bordo del buque no se han realizado mayores cambios. Los retratos de la reina Juliana han sido reemplazados por los del héroe naval Grau, pero aún se ven en las puertas y escotillas inscripciones de nombres holandeses. Se han ordenado alrededor de 2000 placas con nombres en español, en los astilleros

del estado.

Dentro de una semana los peruanos deben aprender a conocer el crucero y esto no será fácil, debido a que no existen textos de instrucción en español y además los instructores de la Marina Real tampoco conocen ese idioma. Además, a menudo reina una confusión lingüística babilónica, motivada por el hecho de que muchos marineros peruanos son indios de la altiplanicie y a duras penas hablan algo de Español.

Cínicamente "los mejores navegantes de la marina holandesa" murmuraban ayer: "Los peruanos podrán llegar a su destino si llevan suficientes chalecos salvavidas".

De acuerdo al comandante de destacamento J. F. Meyer, los problemas de comunicación no son tan grandes. "Ellos aprenden rápido, no son tercos y son muy osados; con buena voluntad cumpliremos con nuestro cometido".

Los problemas de los peruanos son de otra naturaleza, en particular lo constituye la cocina y comidas típicas holandesas a las que está acostumbrada la Marina de acá. He oído que ellos consideran impasables el yogurt y la leche vinagre, y que no saben qué hacer con el tradicional bami (espagueti) y sopa de arverjas. Finalmente, lo resolvieron mezclando todo para así poder pasar la comida. Se acostumbraban y el comandante hizo saber con orgullo que sus hombres habían ganado algunos kilos de peso.

El lunes entrante partirá el crucero para realizar una travesía de cinco días. El puente de navegación, comunicaciones y cuarto de máquinas cuentan con su completa tripulación. La capacidad de combate será posteriormente evaluada en el Perú.

Para mayor seguridad viajarán también 19 marinos holandeses y al concluir la prueba, el comandante A.P. Cafferata deberá decidir si se atreve a realizar solo el cruce de los océanos o recurrirá a la asistencia de los marinos holandeses. Si es así, deberán estos holandeses acostumbrarse a comer un menú de verduras, carne de carnero, arroz y a beber pisco (whisky destilado por ellos y mezclado con clara de huevo y limón).

Cínicamente "los mejores navegantes de la marina holandesa" murmuraban ayer: "Los peruanos podrán llegar a su destino si llevan suficientes chalecos salvavidas".

"La Haya, 1° de junio de 1973

Dagblad De Telegraaf
Hoofdredactie
C.J. Brandt
H. Goeman Borgesius
N.Z. Voorburgwal 225
AMSTERDAM

Señor Director:

Tengo a la vista 36 recortes de igual número de periódicos holandeses en los que se da cuenta de la ceremonia de Comisionamiento y Afirmado del Pabellón del Perú en el ex Crucero De Ruyter, incorporado a la Marina del Perú el pasado 23 de mayo como B.A.P. Almirante Grau.

Es muy lamentable que la crónica de dicha ceremonia, en lo que respecta solamente al De Telegraaf contenga, a diferencia de las otras 35 publicaciones, una ingrata referencia sobre los marinos de mi país y que, lo que es aún más grave e inaceptable, que el origen de dicha referencia lo atribuya el De Telegraaf a marinos holandeses.

La Marina del Perú, señor director, exhibe un brillante historial. Precisamente el crucero recién adquirido lleva el nombre de un insigne marino peruano, el Gran Almirante Miguel Grau, sobre cuya gloriosa figura se han escrito multitud de obras. Miguel Grau, como Comandante del Huáscar, durante la guerra con Chile, realizó una heroica campaña marítima que concitó la admiración del mundo, siendo por ello incontables los elogios que se le han hecho durante el transcurso del tiempo. En ese sentido sólo deseo mencionar, en esta ocasión, las palabras de T. Roosevelt, quien siendo presidente de los Estados Unidos dijo un día: "El Huáscar es el más famoso y recordado buque sobre el que se hayan ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquier nación del mundo". Esos actos de heroísmo, señor Director, a los que aludió el señor Roosevelt, fueron realizados en el Huáscar por 23 Oficiales y 200 tripulantes peruanos.

El B.A.P. Almirante Grau conforme a su plan de operaciones, acaba de finalizar pruebas de navegación y saldrá con destino al Perú, bajo exclusivo mando de oficiales peruanos y de tripulación peruana el próximo 18 de junio. En esa fecha, cuando deje los Países Bajos, estoy seguro que los marinos holandeses recordarán la expresión del Comandante del Grau, don Gerónimo Cafferata M.: "Ustedes han perdido un buque pero han ganado la amistad de la Marina del Perú". Pienso también que, felizmente, no obstante la desafortunada crónica del De Telegraaf, ese es el sentir mayoritario del noble pueblo de Holanda.

Válgome de esta ocasión para reiterar a usted los sentimientos de mi distinguida consideración.

Julio Ego-aguirre A.

Embajador

La respuesta a este impertinente artículo no se hizo esperar; fue remitida en neerlandés y su traducción al español fue la siguiente:

Concluyo recordando que en 1973 era cadete naval de cuarto año y el 11 de julio fui parte del batallón de cadetes nombrado en comisión para participar en la ceremonia de bienvenida y recepción en la Base Naval del Callao a nuestro nuevo crucero buque insignia. Viene a mi memoria, como si estuviera ahí, el orgullo que sentí al verlo ingresar imponente a la rada interior de nuestro puerto principal, escoltado por unidades navales y civiles. Orgullo como marino y como hijo de uno de los personajes que hicieron posible esta oportuna y necesaria adquisición para todos los peruanos.

Ya como oficial, mi vocación naval me convirtió en dotación de unidades submarinas, en las cuales serví entrenando en tiempos de paz con nuestro buque insignia; y operando con él y otras unidades navales en tiempos de conflicto. Recuerdo que, en el mes de mayo de 1995 tuve la oportunidad de embarcarme y permanecer a bordo durante un prolongado operativo con la Escuadra. Su comandante era el capitán de navío Jorge Falconí Garfias, a quien durante la navegación y a poco tiempo de arribar al Callao, le hice entrega en la cámara de oficiales, en presencia del segundo comandante capitán de fragata Arturo Piedra Carrera y de los señores oficiales superiores y subalternos de su dotación, del escudo original del Ex HrMs De Ruyter que tenía en mi poder, para luego recibir una placa recordatoria de nuestro crucero, que custodio y celosamente conservo en ambiente familiar.

Mudo testigo de ese momento fue el plato de plata expuesto en una vitrina, ubicada en una esquina preferencial de la citada cámara de oficiales, con la siguiente dedicatoria grabada en él: "B.A.P. Almirante Grau". En su primer viaje a la Patria, Den Helder, 18 de junio de 1973. Que el heroísmo legendario del Gran Almirante esté siempre presente en la mente y en el corazón de sus oficiales y tripulantes. Julio Ego-aguirre A. Embajador del Perú.

Inolvidable también el momento, al concluir mis palabras de agradecimiento por las atenciones recibidas a bordo, cuando haciendo alusión al lema del buque: ¡Poder y gloria!, recibí como respuesta una orgullosa exclamación unísona: ¡Grau!, que salió de la mente y el corazón de todos los presentes.

Bibliografía

1 John Rodríguez Asti.- Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros.









Levantamientos hidrográficos: poderosa herramienta técnica para contribuir con el desarrollo nacional



Capitán de Fragata
JULIO CESAR CHILET CORREA

El pasado 25 de marzo se firmó el documento de recepción de resultados de la reunión técnica peruano – chilena, la cual fue la encargada de fijar las coordenadas del límite marítimo entre ambos países, establecido por la Corte Internacional de Justicia de La Haya en su fallo del 27 de enero del presente año. De igual forma, el 20 de agosto del presente año el Gobierno promulgó el decreto supremo que aprobó el nuevo mapa de límites marítimos entre Perú y Chile. En dichas fechas, el Perú entero tuvo conocimiento del trabajo efectuado por representantes de diferentes estamentos del Estado, entre los cuales destacó la labor de trabajo de campo y gabinete del personal de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.

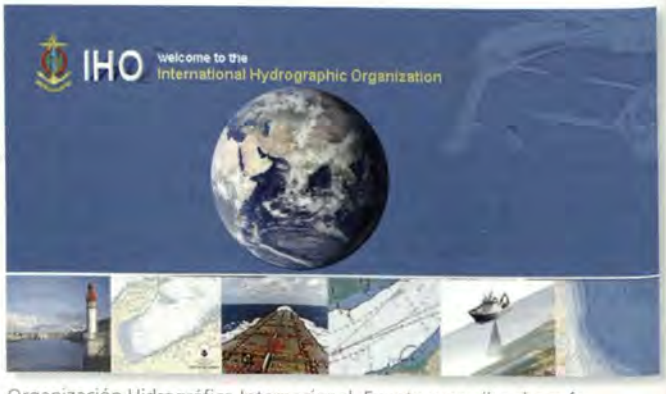
Estos hechos de trascendental importancia para nuestro país, expresan el resultado del levantamiento hidrográfico efectuado, pero lo que no es conocido en su totalidad es la forma y los principios técnicos que anteceden a dicho trabajo. Por lo cual, en el presente artículo pretendo contribuir a que el lector aumente sus conocimientos respecto a los temas hidrográficos y a los diferentes conocimientos científicos requeridos para realizar el mismo en beneficio de los objetivos nacionales.

Concepto

La Hidrografía[1] es la rama de las ciencias aplicadas que se ocupa de la medición y la descripción de las características físicas de los océanos, mares, zonas costeras, lagos y ríos; así como la predicción de su evolución en el tiempo, con el objetivo principal de brindar seguridad a la navegación y apoyar a las actividades marítimas, contribuyendo al desarrollo económico, la seguridad y la defensa, la investigación científica y la protección del medio ambiente.

Finalidad de los levantamientos hidrográficos

"La finalidad de un levantamiento hidrográfico es plasmar el área de mar, perfil costero y zonas costeras de un área determinada, dentro de una carta náutica que permita dar a conocer las características geográficas, geológicas y geofísicas del fondo marino y de la costa"; así como de las corrientes, las mareas y las propiedades físicas del mar que pueden afectar la seguridad de la navegación en nuestro Mar de Grau, lagos y ríos navegables, lo cual es reconocido por la Organización de las Naciones Unidas (ONU): "La Cartografía Náutica es de vital importancia para la seguridad de la navegación"[2] . La Organización Hidrográfica Internacional (OHI) establece los estándares internacionales relacionados con la Hidrografía y la Cartografía Náutica; así como sirve de guía en el planeamiento y ejecución de los levantamientos hidrográficos entre los países asociados, de los cuales nuestro país pertenece y cuenta con la condición de miembro permanente (Figura 1). En resumen, la Hidrografía, es la clave para el progreso de todas las actividades marítimas, las mismas que son de gran importancia para el desarrollo nacional.



Organización Hidrográfica Internacional. Fuente www.iho.shom.fr.

Ciencias relacionadas a la Hidrografía

Para efectos de darle al lector las herramientas necesarias para comprender paso a paso los siguientes conocimientos técnicos, dividiremos las ciencias utilizadas para obtener la carta náutica del levantamiento hidrográfico en dos áreas, las ciencias de la tierra: Geodesia, Topografía y Fotogrametría y las ciencias del mar: Hidrografía y Oceanografía.

Ciencias de la tierra: Geodesia

Su objetivo es el estudio y determinación de la forma y dimensiones de la Tierra, su campo de gravedad y variaciones temporales, está fundamentada en la Física y en las Matemáticas, constituyéndose en la base geométrica para la Topografía, Cartografía, Fotogrametría, Navegación e ingenierías de todo tipo y para fines militares.

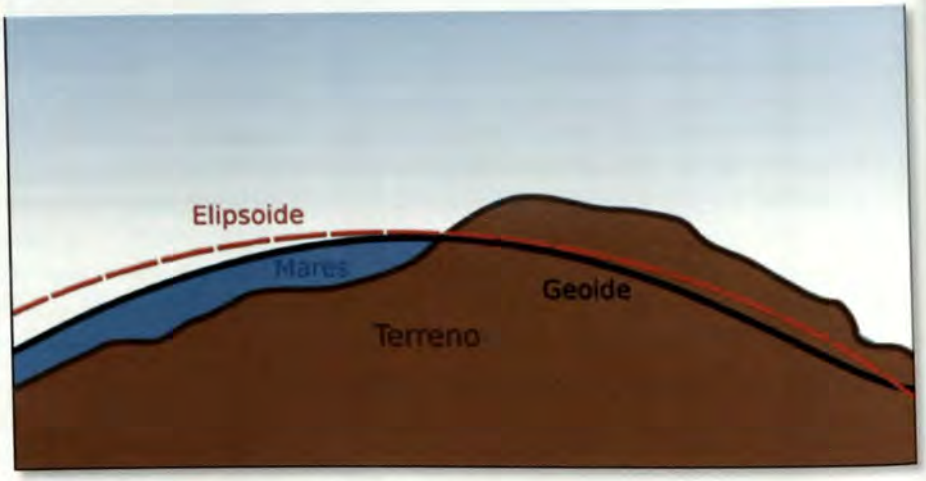
La Tierra

La Tierra (Figura 2) es el tercer planeta desde el Sol y quinto en cuanto a tamaño, gira describiendo una órbita elíptica alrededor del Sol, a unos 150 millones de km, en, aproximadamente, un año, al mismo tiempo gira sobre su propio eje cada día, es conocido que no es una esfera perfecta, ya que el ecuador se engrosa 21 km, el Polo Norte está dilatado 10 m y el Polo Sur está hundido unos 31 metros.

El cálculo del posicionamiento con exactitud es el problema central para la referencia geográfica de la información terrestre y la función principal de la Geodesia. La posición geográfica de un punto en la superficie terrestre esta definida por su latitud y longitud.



La forma real de la Tierra, el Geoide. Fuente European Space Agency (ESA).



Elipsoide de rotación. Fuente: Instituto de Goeciencia.

Las superficies de referencia utilizadas con bastante frecuencia para áreas limitadas son: el elipsoide de rotación, esferoide local, plano horizontal y el geoide. Las tres primeras tienen una definición puramente matemática y se utilizan para el posicionamiento horizontal; la cuarta superficie tiene una definición física y tiene relación con las otras por su valor de altura o profundidad. Con esto obtenemos una posición tridimensional, con dos coordenadas horizontales y un componente vertical.

El Elipsoide

El elipsoide (Figura 3) es una superficie en la que todas las curvas de intersección con un plano son elipses, las cuales eventualmente degeneran en círculos; esta superficie se toma como referencia por ser la figura matemática más cercana a la forma de la Tierra. Esta figura elipsoidal es la base matemática para el sistema WGS-84.

El Geoide

Es la superficie equipotencial del campo de fuerza de gravedad. Es utilizado como una superficie de referencia para las alturas; el Nivel Medio del Mar (NMM)[3] es la mejor aproximación para esta superficie. El significado físico de las superficies de gravedad equipotenciales se puede revisar fácilmente ya que

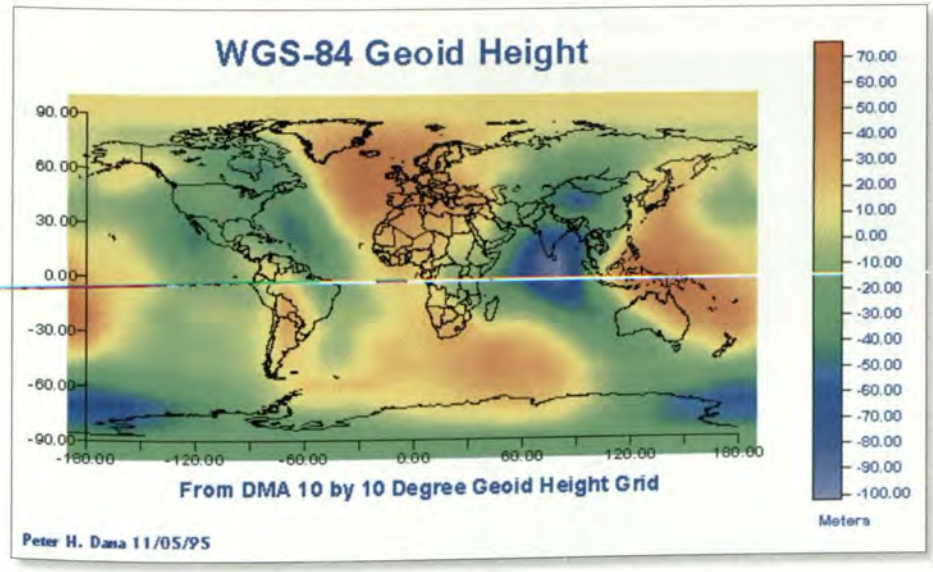
cada punto debe ser ortogonal a la dirección indicada por una línea vertical. Al contrario que el elipsoide, el geoide no se puede crear matemáticamente o utilizarse en cálculos porque su forma depende de la distribución irregular de la masa dentro de la Tierra.

El Datum

Un Datum[†] es un sistema de referencia geodésico definido por la superficie de referencia precisamente posicionada y mantenida en el espacio utilizado por el apoyo geodésico en el cálculo de coordenadas de puntos terrestres; y es generada por una red compensada de puntos. Comúnmente los datums se definen separadamente como horizontales y verticales. La determinación de una única superficie de referencia para toda la Tierra, esencial para el uso de los sistemas de satélites y las asociadas técnicas de levantamientos y posicionamientos, es la tendencia mundial de estandarización.

El Datum WGS84

Los sistemas de geodesia local utilizados en la Cartografía y geodesia antes del



Altura geoidal grilla 10X10 con respecto al WGS/84. Fuente: Agencia Cartográfica de Defensa.

surgimiento de los sistemas de satélite se basaban, como se explicó anteriormente, en elipsoides que ajustaban aproximadamente la superficie del geoide local. En los últimos 50 años, fueron desarrollados por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos los modelos WGS60, WGS66 y WGS72 hasta llegar al WGS84 (Figura 4), acrónimo de *World Geodetic System* 1984 (Sistema Geodésico Mundial 1984). Está representado con un sistema cartesiano OXYZ con el origen en el centro de la masa convencional de la Tierra y el eje Z dirigido hacia el Polo Norte convencional de la Tierra. El eje X está en la intersección del plano del meridiano de origen pasando por Greenwich, y el eje Y completa una rotación ortogonal en dirección a las agujas del reloj y está en el plano ecuatorial a 90° este del eje X, los puntos cartesianos coinciden con la Tierra.

Sistema GPS

El Sistema de Posicionamiento Global (GPS) (Figura 5), es un sistema de radionavegación de los Estados Unidos de América, basado en el espacio, que proporciona servicios fiables de posicionamiento, navegación, y cronometría gratuita e ininterrumpidamente a usuarios en todo el mundo.

El GPS se compone de tres elementos: los satélites en órbita alrededor de la Tierra, las estaciones terrestres de seguimiento y control, y los receptores del GPS propiedad de los usuarios. Desde el espacio proporcionan sus coorde-



Sistema de Posicionamiento Global (GPS). Fuente www.charterworld.com

nadas tridimensionales de latitud, longitud y altitud, así como la hora local precisa que proporcionará su localización en cualesquiera condiciones atmosféricas, de día o noche, en cualquier lugar del mundo y sin límite de usuarios simultáneos.

El GPS Diferencial introduce una mayor exactitud en el sistema y es utilizado para los levantamientos hidrográficos por su mayor precisión. Ese tipo de receptor, además de recibir y procesar la información de los satélites, recibe y procesa, simultáneamente, otra información adicional que permite corregir las inexactitudes que se puedan introducir en las señales que el receptor recibe de los satélites. El margen de error de un receptor GPS normal puede estar entre los 60 y los 100 metros de diferencia con la posición que muestra en su pantalla; sin embargo, el GPS Diferencial reduce el margen de error a menos de un metro de diferencia con la posición indicada. Este sistema diferencial es utilizado por la Dirección de Hidrografía para los trabajos programados.

Ciencias de la tierra: Topografía

Es la ciencia que estudia el conjunto de procedimientos para determinar las posiciones de puntos sobre la superficie de la Tierra, por medio de medidas según los tres elementos del espacio, pudiendo ser: dos distancias y una elevación, o una distancia, una dirección y una elevación. En un levantamiento hidrográfico el topográfico es esencial para obtener la información terrestre del perfil costero y áreas costeras.

Levantamiento topográfico

El levantamiento es un conjunto de operaciones que determinan las posiciones de puntos, la mayoría calcula superficies y volúmenes y la representación de medidas tomadas en el campo mediante perfiles y planos. En el campo hidrográfico, el levantamiento topográfico sirve para enmarcar geográficamente el territorio costero o para crear las marcas del terreno para el levantamiento hidrográfico, se lleva a cabo comenzando desde estaciones topográficas establecidas anteriormente con coordenadas ya determinadas por las operaciones de levantamiento geodésico (Figura 6). Dichos puntos y la red de vinculación forman el apoyo primario, y constituyen el sistema de referencia geodésico adoptado (Datum WGS 84).



Material utilizado para el levantamiento topográfico: estación total, prismas, teodolitos, niveles, reglas, plomada y chalecos de seguridad.

Su determinación horizontal se puede obtener por métodos clásicos de levantamiento (observaciones astronómicas y mediciones de los ángulos y las distancias); métodos mixtos de levantamiento; y métodos fotogramétricos de levantamiento. Los dos primeros cumplen con las redes básicas de control, primarios o de un orden inferior, vía operaciones de triangulación, trilateración y poligonal. Luego, desde los puntos de control primario, el apoyo se puede extender como sea requerido para las necesidades del levantamiento en particular con mediciones adicionales de los ángulos y distancias. Los instrumentos utilizados son los sistemas GPS en modo RTK junto con las estaciones totales y los tradicionales teodolitos y distanciometros, (Figura 7).

Topografía y Geodesia

En las cartas náuticas son representados paralelos y meridianos, faros, faroletes, puntos notables en tierra y en el mar, información relevante para el navegante en general. Los paralelos y meridianos constituyen la red geodésica de las cartas náuticas, en las cuales serán ploteados todas las ayudas en beneficio de los navegantes. El desarrollo de la tecnología satelital ha permitido determinar las estaciones de una red primaria de apoyo, al mismo tiempo que una red secundaria sin la necesidad de una conexión geométrica entre ellas, incluyendo el levantamiento topográfico de un sitio en particular.



Vuelo aero fotográfico y restitución fotogramétrica (DHN).

Ciencias de la tierra: Fotogrametría digital

La Fotogrametría es la ciencia o técnica cuyo objetivo es el conocimiento de las dimensiones y posición de objetos en el espacio, a través de la medida o medidas realizadas a partir de la intersección de dos o más fotografías, o de una fotografía y el modelo digital del terreno correspondiente al lugar representado, el cual ha de ser realizado anteriormente por intersección de dos o más fotografías (Figura 8).

Si trabajamos con dos fotos, en la zona común a éstas (zona de traslape), podremos tener visión estereoscópica[5]; o dicho de otro modo, información tridimensional. Esta técnica es básica para la elaboración de toda la cartografía, sobre todo en áreas de difícil acceso o en donde la escala permita el uso de estas fotografías para su aplicación en la compilación cartográfica.

Se debe seleccionar un modelo de fotos a identificar. En la fotografía impar en el área común entre ambas fotografías, se ubican en el terreno cuatro puntos que formen una buena geometría, y una vez plenamente identificados en el campo, se deberá darles posición en X e Y. La elevación resultante del proceso no deberá de tomarse en cuenta, debido a que la elevación es una ambigüedad que no esta plenamente resuelta por la técnica DGPS, pero sí a la hora del postprocesamiento, puesto que servirá de comparación con la nivelación trigonométrica efectuada paralelamente, para los trabajos de foto control[6] (Figura 9). Al redundar en los puntos ubicados por modelo, aumenta la precisión de los modelos digitales que se generan.

Ciencias del mar: Hidrografía

El concepto de Hidrografía ya fue dado a conocer en el principio del presente artículo, por lo cual paso a explicar los objetivos principales del levantamiento hidrográfico y los órdenes utilizados a nivel mundial bajo el estándar de la OHI.

Los objetivos principales de un levantamiento hidrográfico son:

1. Recopilar, con levantamientos sistemáticos en el mar, en la costa, y en tierra firme, los datos georeferenciados[7] concernientes a la configuración de la línea de costa, la profundidad en el área de interés, incluyendo todos los peligros potenciales para la navegación y otras actividades marítimas, la composición del fondo marino, las mareas y corrientes y las propiedades físicas de la columna de agua.
2. Procesar la información recolectada de forma ordenada para crear las bases de datos capaces de alimentar la producción de cartas náuticas, definición de límites marítimos, mapas temáticos, y otros tipos de documentos para navegación y control de tráfico marítimos, operaciones navales, administración de la zona costera, preservación del ambiente marino, explotación de recursos marinos, colocación de cables y tuberías submarinas y, estudios científicos.

Levantamiento batimétrico

Se realiza a fin de conocer la profundidad del mar en diferentes puntos bajo las normas técnicas hidrográficas internacionales (OHI) (Figura 10). El método tradicional para medir el fondo marino es el proceso de sondajes, en el cual un buque o embarcación mide las profundidades de una área por medio de una ecosonda siguiendo líneas continuas, uniformemente espaciadas, cuyos puntos indican las profundidades de una área representando el relevo submarino para lo cual emplea dos sistemas de levantamiento: sistema monohaz[8] y sistema multihaz[9] (Figura 11). Posterior a la información batimétrica es importante efectuar una selección de sondajes (Figura 12), considerando los bajos o áreas de difícil acceso para beneficio de los navegantes en general.

Las profundidades representadas en una carta náutica son reducidas al nivel medio de bajamares y sicigias ordinarias, para eliminar la variación

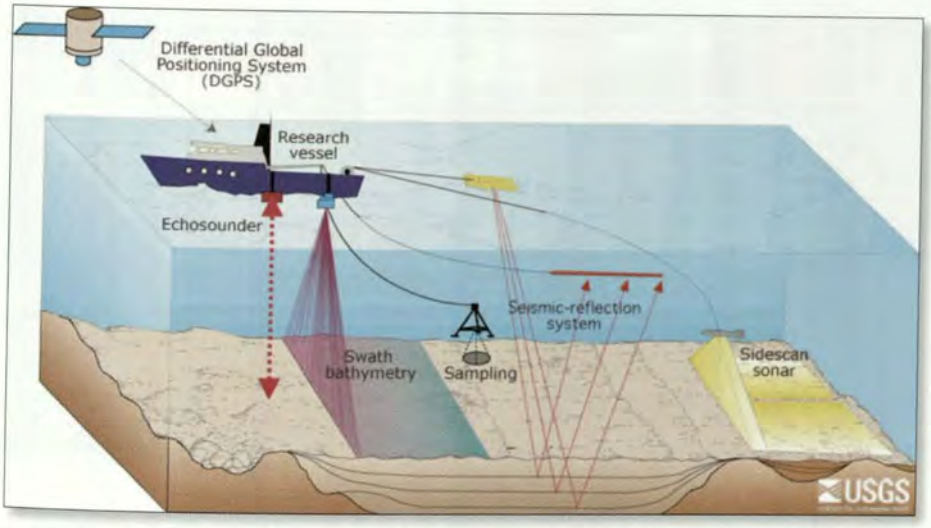


Grafico de un levantamiento hidrográfico que muestra al buque y los equipos hidrográficos de ecosonda, sonar de barrido lateral, gravímetro y equipamiento oceanográfico. Fuente USGS (U.S. Geological Survey).

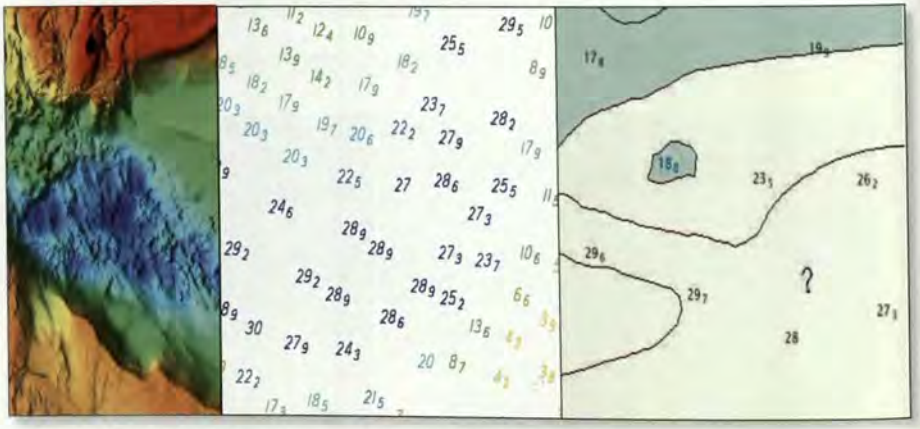


Levantamiento hidrográfico multihaz en el puerto de Puno y diferencias de coberturas de áreas con ecosonda monohaz y multihaz. Fuente Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN).

de la marea y garantizar al navegante que éste no encuentre ninguna profundidad menor que las representadas en la carta náutica.

Sonar de barrio lateral

El barrido del sonar, realizada por medio de un equipo remolcado instalado en el casco o en la borda de una embarcación, contribuye a la seguridad de la



Selección de sondajes de levantamiento batimétrico (DHN). Fuente: Caris www.caris.com.

navegación en nuestras aguas y permite realizar levantamientos hidrográficos de orden especial, donde es garantizada la cobertura total al 100 por ciento, así como también para buscar objetos perdidos en el fondo marino (Figura 13).

Órdenes de levantamiento

Los cuatro Órdenes del levantamiento son parámetros con estándares internacionales que facultan a las oficinas hidrográficas crear productos para la navegación segura:

Orden especial: éste es el más riguroso de los Órdenes y su uso se destina solamente para aquellas áreas en que es crítica la separación entre la quilla de las embarcaciones y el fondo marino (quilla-fondo). Donde ésta separación es crítica se requiere una búsqueda completa del fondo y el tamaño de los rasgos a ser detectados por esta búsqueda en aguas menos profundas a 40 metros.

Orden 1a: éste orden se destina para aquellas áreas donde la profundidad del mar es mayor que 40 metros y menor que 100.

Orden 1b: éste Orden es apropiado para áreas menos profundas que 100 metros, donde una descripción general del fondo marino es adecuada para el tipo de embarcaciones que se espera transiten por el área. No se requiere una búsqueda completa de dicho fondo, lo que significa que algunos rasgos pueden ser perdidos ya que probablemente no serán detectados.



Aeronave colisionada en el mar, detectada con el sonar de barrido lateral. Fuente *Atlantas Marine* www.atlantasmarine.com.

Orden 2: éste Orden es el menos riguroso y se destina para aquellas áreas donde la profundidad es tal que una descripción general del fondo marino se considera adecuada, no se requiere una búsqueda completa del mismo y están limitados para áreas más profundas que 100 metros.

Recolección de datos

La recolección de los datos va a depender de varios factores. Los requerimientos del estudio, la plataforma y el equipo disponible y el tiempo específico para cada actividad particular determinará la cantidad de datos que se debe recolectar. Una gran cantidad de datos se puede recolectar con la última tecnología de *software* hidrográfico y otras herramientas como el ecosonda de haz múltiple. Se debe notar que la redundancia de los datos y la densidad no son lo mismo, la densidad de los datos es el número de sondajes por unidad de área, mientras que la redundancia se refiere al traslape de los datos recolectados en diferente momento en la misma posición.

Las líneas de levantamiento para estudios con multihaz deben seguir los contornos del fondo del puerto para reducir los cambios en la cobertura del mismo creados por las diferencias de profundidad y para seguridad en la navegación. Sin embargo, cuando se utiliza un equipo de haz simple, las líneas deben correr perpendicularmente a los perfiles de costa, esto ayudará a deter-

minar los cambios en el relieve del fondo e igualmente se debe extremar las medidas de seguridad en áreas cercanas a costa.

Los datos de batimetría devienen de posición y profundidad, en ese sentido son empleadas embarcaciones equipadas con receptores DGPS (midiendo la posición), ecosondas (midiendo la profundidad), sensores de actitud (midiendo el movimiento de la embarcación en los tres ejes). Imprescindible al correcto empleo de los ecosondas, la velocidad de propagación del sonido en el agua.

Procesamiento de datos

El procesamiento de los datos se debe hacer bajo un estricto control de calidad. Los datos hidrográficos[10] son recolectados por sistemas automáticos o convertidos a un formato automático. El proceso final de los datos y el delineado se completan utilizando sistemas de computación a bordo o en oficina. Los datos recolectados son procesados y las zonas con áreas con datos dudosos o con espacios deben ser re-levantados. La mayoría de los sistemas hidrográficos pueden realizar operaciones "en campo", donde se recolecta un dato de estudio, se procesa, delinea o analiza, todo en el campo. Se necesita la planificación del levantamiento para una aproximación integrada que genere la línea base de todas las operaciones en tiempo-real o post proceso con el sistema.

El levantamiento hidrográfico está experimentando cambios fundamentales en la tecnología de la medición. Los sistemas multihaz acústicos y láser aerotransportados[11] ahora proporcionan cobertura y medición casi total del fondo marino con respecto a muestreos anteriores hechos por perfiles batimétricos. Este avance tecnológico ha sido particularmente significativo, ya que los navegantes pueden posicionarse con mayor precisión que con los datos sobre los cuales están basadas las antiguas cartas.

Ciencias del mar: Oceanografía

La Oceanografía estudia los océanos y mares, incluyendo sus procesos biológicos, químicos, físicos y geológicos. Esta ciencia, también llamada "ciencia del mar", Oceanología o "ciencia marina", ha experimentado un gran desarrollo en los últimos años, debido a los avances tecnológicos y al gran interés de la vida marina y sus recursos. Se divide en: Oceanografía Física o

Física Marina, que estudia los atributos físicos de los océanos como la *difusión molecular y turbulenta de las propiedades, las olas, las mareas de superficie e internas, las corrientes*[12]; Oceanografía Biológica o Biología Marina, que estudia las plantas, animales y microbios de los océanos y su relación con el ambiente. Oceanografía Química o Química Marina, que estudia la química de los océanos y su interacción con la atmósfera; y Oceanografía Geológica o Geología Marina, que estudia la geología de los suelos oceánicos, incluyendo las placas tectónicas. Contribuye a la carta náutica con el estudio de corrientes superficiales, mareas, velocidad y dirección del viento, entre otros.

Marea

Es el ascenso y descenso rítmico y alternado de la superficie del océano (o nivel del agua) y de los cuerpos de agua conectados con el océano, tales como: estuarios[13], golfos y canales, que ocurren dos veces al día sobre la mayor parte de la Tierra y que resultan de la atracción gravitacional de la Luna y en menor grado de la del Sol, actuando desigualmente sobre partes diferentes del planeta en rotación.

De la teoría a la planificación

Habiendo tomado conocimiento de la contribución de las ciencias de la tierra y el mar y su aplicación para el levantamiento hidrográfico, pasaremos a mencionar cómo se planifica esta recolección de datos:

Planificación del levantamiento

La planificación de un levantamiento cubre una amplia gama de actividades desde el desarrollo de una idea para un levantamiento dentro de la oficina Hidrográfica y sus Instrucciones Hidrográficas (IH), hasta la planificación de los detalles y la organización de la nave utilizada en el levantamiento. Cubre también el acuerdo interdepartamental a nivel gubernamental, la cooperación diplomática en casos de zonas de frontera y la asignación de recursos.

Un levantamiento comienza mucho antes de que se empiece a recolectar los datos. Algunos aspectos que deben decidirse son: el área exacta del levan-

tamiento, el tipo de levantamiento y escala para determinar las normas de la carta a ser producida, la cobertura del levantamiento (corto o largo plazo), las plataformas disponibles (buques, lanchas, aviones, acuerdos cooperativos), el trabajo de apoyo requerido (fotografía aérea o satelital, geodesia, mareas), los factores limitantes (presupuesto, factores políticos u operacionales, limitaciones de los sistemas de posicionamiento, logística).

Una vez que se han decidido estos aspectos, se revisa toda la información disponible de la zona a levantar. Esto incluye fotografías aéreas, datos satelitales, mapas topográficos, cartas náuticas existentes, información geodésica, información de mareas y cualquier información adicional en beneficio del levantamiento. A partir de aquí, las Instrucciones Hidrográficas (IHs) deben ser recopiladas por el hidrógrafo y editadas para su aprobación. Incluirán: límites del levantamiento, requerimiento de datos y resolución, método de control de posicionamiento junto a la precisión esperada, empleo del sonar, *datum* horizontal y proyección a utilizarse, naufragios en el área, velocidad de sonido, climatología, los datos de transparencia del agua, y datos de levantamientos anteriores, información de los libros de faros, derroteros[14] y de los avisos para los navegantes. Esta planificación debe incluir entrenamiento, *software*, equipos de mantenimiento y sus respectivas actualizaciones, logística, todos los requisitos de la data, programación, seguridad y clima.

La seguridad es la consideración principal, es competencia de la persona que está a cargo de levantamiento evaluar cada situación para descartar situaciones de peligro, si se identifica un riesgo, éste debe tratarse antes de continuar con la actividad. En ese sentido se debe llevar las notificaciones a las autoridades locales / oficina de capitanía de puertos con suficiente antelación para que los navegantes puedan ser informados.

Compilación cartográfica

Contando con la siguiente información el cartógrafo se encuentra listo para producir la carta náutica del área en mención:

- Departamento de Hidrografía: perfil costero, batimetría, selección de sondajes, veriles y bajos y, foto control.
- Departamento de Geomática: restitución fotogramétrica de la carta a realizar.

- Departamento de Señalización Náutica: posición de faros, boyas y ayudas a la navegación.
- Departamento de Navegación: información actualizada del derrotero.
- Departamento de Oceanografía: estudio de corrientes y mareas del área cartografiada.

Definición de carta náutica

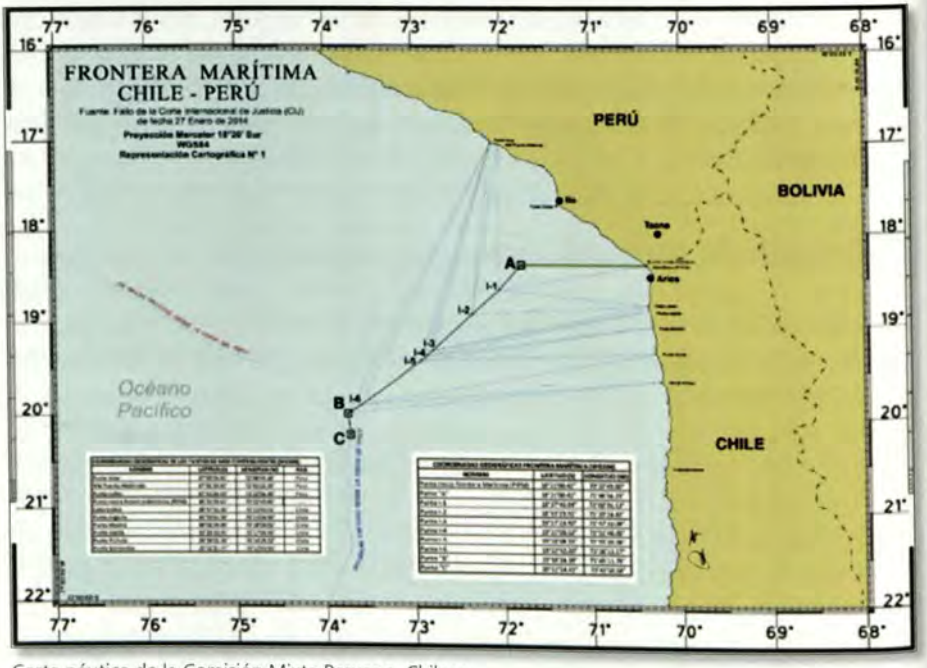
La carta náutica es el producto final de un levantamiento hidrográfico, su precisión y adecuación dependen de la calidad de los datos recogidos durante los levantamientos.

Una carta náutica es una representación gráfica del ambiente marino; presentando la naturaleza y la forma de la costa, las profundidades del agua, la característica general y la configuración del fondo del mar, la localización de los peligros a la navegación, la bajamar y la pleamar, las informaciones de ayudas artificiales a la navegación, y las características del magnetismo de la Tierra. La carta náutica de papel sigue las normas S-4 de la OHI[15]. La forma real de una carta puede variar de una carta tradicional de papel a una carta electrónica.

Una carta electrónica es una versión digital de una carta de papel que introduce una nueva metodología de navegación con capacidades y limitaciones muy diferentes a las de las cartas de papel. La carta electrónica se ha convertido en el equivalente legal de la carta de papel tal como fue aprobada por la Organización Marítima Internacional.

Carta del Limite Exterior, Sector Sur del Dominio Marítimo del Perú

Como resultado de la teoría antes expuesta en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores el personal cartógrafo trabajó la Carta Náutica de la Comisión Mixta Peruano- Chilena (Figura 14) y la Carta Náutica de Límites de la Frontera Marítima Chile Perú (Figura 15), la cual es producto de la teoría explicada en el presente artículo y sintetiza el trabajo de campo y gabinete efectuado por personal de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú.



Carta náutica de la Comisión Mixta Peruano- Chilena.

Conclusiones

Los trabajos de campo y de gabinete han sido realizados en una comisión mixta peruano chilena, por lo que al obtener la aprobación binacional del producto cartográfico final, demuestra el alto estado de alistamiento y de preparación profesional y técnica del personal hidrógrafo participante.

Estos conocimientos técnicos han permitido cumplir el objetivo de establecer nuestros límites marítimos con el vecino país de Chile dentro de las normas internacionales de la OHI y con equipamiento y *software* de última generación.

Es propósito de quien escribe el presente artículo, que se conozca más en detalle la calificación de Hidrografía y Navegación, su trascendencia en la contribución al desarrollo del país y, otorgar a las nuevas generaciones el ímpetu de continuar trabajando imbuidos con el lema de nuestra querida *alma mater*,

mihi cura futuri (nosotros forjamos el futuro), el futuro de nuestra Dirección de Hidrografía y Navegación de nuestra gloriosa Marina de Guerra del Perú y por ende de nuestra patria. Sólo me queda agradecer a Dios y a la Institución por la oportunidad que me brindó de ser Jefe de Brigada de las Líneas de Base de la frontera Sur en el 2004.

Referencias

* Concepto establecido por la Organización Hidrográfica Internacional (OHI).
* Capítulo XII de la agenda 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Ambiente y el Desarrollo (UNCED, 1992)
* El nivel medio del mar, en Hidrografía es el NMBSO que es el promedio de la bajamar de las mareas de sicigias que ocurren un día o dos después de la luna nueva o llena, Tabla de Marea 2014, DHN.
* El SP-32 (OHI – 5ta edición 1994).
* La visión estereoscópica, estereoscopía, o visión tridimensional (3D) es cualquier técnica capaz de recoger información visual tridimensional y/o crear la ilusión de profundidad en una imagen.
* Foto control, determinación de coordenadas horizontales y verticales a partir de GPS de puntos existentes en el terreno, identificables en las fotografías aéreas.
* La georeferenciacion consiste en ubicar un objeto y relacionarlo con un sistema de coordenadas de referencia, el utilizado por convención mundial de la OHI es el DATUM WGS84.
* En la ecosonda mono haz la energía acústica es transmitida en un solo haz, utilizando la fórmula Profundidad = Velocidad del sonido en el agua y el periodo que recorre dicha señal (2t).
* La ecosonda multihaz permite cubrir mayores áreas y minimizar los costos de operación, debido a que emiten varios haces angostos de sonido, ordenados como un abanico, que barren el fondo oceánico simultáneamente y aumentan la cobertura espacial.
* El estándar de metadatos que se utiliza es el dado por las normas ISO 19115:2003 "Geographic Information Metadata".
* Utiliza la técnica LIDAR es un acrónimo del inglés Light Detection and Ranging o Laser Imaging Detection and Ranging la cual permite determinar la distancia desde un emisor láser a un objeto o superficie utilizando un haz láser pulsado.
* Las corrientes marinas son masas de agua con desplazamientos propios dentro de los océanos con profundidades diversas y con determinadas direcciones.
* Es la desembocadura en el mar de un río amplio y profundo, e intercambia con éste agua salada y agua dulce, debido a las mareas.
* Un derrotero es una publicación náutica que describe las costas, bajos, señalizaciones (boyas, faros, balizas, etcétera.), perfiles visuales de las costas, peligros, formas de navegación convenientes, puertos y terminales, etcétera., para información del navegante.
* Especificaciones cartográficas de la OHI, edición 4.5.0, octubre 2014.

Referencias

- "A GIS Integration Approach for Dynamically Reconfigurable Surveys", published in *The Hydrographic Journal* in January 1999.
- "GPS *Principi Modalitá* e Tecniche di Posizionamento" A. Cina Celid Prima Ristampa – 2001.
- *Hydrographic Dictionary* S–32 International Hydrographic Organization, Monaco 5th Edition – 2008 "IHO Standards for Hydrographic Survey"S–44 International Hydrographic Organization, Monaco
- "La georeferenziazione delle informazioni territoriali" Luciano Surace Estratto dal *Bollettino di Manuale dell'Ufficiale di Rotta*". Istituto Idrografico della Marina,Genova, Quinta edizione – 1992
- "Topografia" L. Costa Cooperativa Libraria Universitaria – Genova Terza Edizione –1949, 17th Edition 1996
- Adam J. Kerr *Conceptual Model of a Regionally Integrated Data Base For ECDIS*
- Admiralty "Manual of Hydrographic Surveying" Hydrographic Department Admiralty (UKHO), Vol. I (1965) and Vol. II (1970)
- Alam E. Ingham "Sea Surveying" John Wiley & Sons, Inc New York (USA), July 1974 Edition 1/04 2004
- Börje Forssell "Radio navigation system" Prentice Hall International (UK) Ltd, 1991
- Christer Palm "From Manuscript to Printed Chart" International Hydrographic Review, Vol. LX No. 2, July 1982
- General Instructions for Hydrographic Surveys UK Hydrographic Office 11th Section 1968 Admiralty Manual of Hydrographic Surveying Volume 1 UK Hydrographic Office1969 to 1973
- H. Gorziglia "Computer Assisted Cartography at Hydrographic and Oceanographic Service of Chilean Navy"
- IHO, "Manual on Hydrography", Publication C-13, International Hydrographic Organization, Monaco 1st Edition, May 2005.
- IHO "Hydrographic Dictionary" S–32 International Hydrographic Organization, Monaco, 5th edition.
- IHO, "IHO Standards for HydrographicSurvey" S–44 International Hydrographic Organization, Monaco, 5th edition– 2008
- International Hydrographic Review, Vol. LXXII No. 2, March 1995
- L. Costa "Topografia" Cooperativa Libraria Universitaria– Genova, Prima ristampa – 2001
- Lieutenant Eric J.Sipos "NOAA AHB Assurance Inspections for Contract Hydrographic Surveys"
- Luciano Surace "La georeferenziazione delle informazioni territoriali" 1998, Estratto dal "Bollettino di geodesia e scienze affini", 1998
- Luigi Sinapi "Lezioni di Idrografia teorica ed operativa" Napoli, A.A. 2002/2003
- N. M. Anderson "Computer Assisted Cartography in the Canadian Hydrographic Service"
- NOAA Melvin J. Umbach Rockville, Md. "Hydrographic Manual" U.S. Department of Commerce
- NOAA NOS Hydrographic Surveys "Specifications and Deliverables" U.S. Department of Commerce
- Patrick McGlamery "Issues of Authenticity of Spatial Data" 66th IFLA Council and General Conference 2000.
- Russom & H. R. W. Halliwell "Some Basic Principles in the Compilation of Nautical Charts"
- Simo H. Laurila "Electronic Surveying and Navigation" John Wiley & Sons, Inc New York (USA), 1976

- USACE EM 1110-1-1003 "NAVSTAR Global Positioning System Surveying" U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington, 1st July 2003
- USACE EM 1110-1-1004 "Geodetic and Control Surveying" 1st June 2002 U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington.
- USACE EM 1110-1-1005 "Topographic Surveying"U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington, 31 August 1994
- USACE EM 1110-2-1003 "Hydrographic Surveying"U.S. Army Corps of Engineers, Department of the Army, Washington, 1st January 2002
- William G. Swisher "National Ocean Survey Automated Information System"





El caso Onassis y la sentencia de la Corte Internacional de Justicia



Capitán de Navío CJ
CARLOS SCHIAFFINO CHERRE



El 27 de enero del 2014, fue un día especial para todos los peruanos, pues teníamos gran expectativa con relación al resultado de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia resolviendo la controversia jurídica respecto a la delimitación marítima entre Perú y Chile. Proceso que se iniciara con la demanda peruana presentada el 16 de enero del 2008 ante el máximo órgano de justicia internacional con sede en La Haya.

El presidente de dicha Corte, magistrado Peter Tomka, efectuó la lectura resumida de los fundamentos de la sentencia. Fue un día histórico para nuestro país, pues se definió de manera inapelable la frontera marítima sur, recuperándose una zona marítima con una extensión aproximada de 50,000 km2. Hay muchos peruanos a quienes debemos reconocer este logro que sería largo enumerar, pues para obtener ese resultado se tuvo que adoptar una política de Estado que trascendió a los gobiernos y coyuntura política, mediante una real unidad nacional. En esa oportunidad, sentimos una emoción adicional, pues en varios párrafos de la lectura y en el propio texto de la sentencia se mencionaba como tema analizado lo que en 1954 se conocería como el "caso Onassis", que había tenido ocasión de investigar con anterioridad. Dicho caso me daría la oportunidad de conocer otros aspectos relacionados con la evolución del Nuevo Derecho del Mar y conocer alguno de sus protagonistas.

La Marina de Guerra del Perú en distintos ámbitos y aspectos ha contribuido a la difusión e implementación de la tesis peruana de las 200 millas que se iniciara en el año 1947. Entre los autores que resaltan estos aportes se destaca el libro del doctor Domingo García Belaúnde[1] que en capítulo titulado "La Marina de Guerra y las 200 millas" resalta su valioso concurso en los siguientes aspectos:



Capitán de navío Ramiro Ramírez de Piérola. De capitán de fragata, fue Capitán de Puerto de Paita en Nov – 1954.

a. Contribución a la redacción y preparación del Decreto Supremo Nº 781, del 1 de agosto de 1947.

b. Constante labor de vigilancia y patrullaje del mar peruano.

c. Acción protectora de las riquezas naturales del mar, de la que es caso saltante el apresamiento de la flota ballenera del magnate Onassis, en 1954.

d. Labor de difusión de los intereses marítimos del Perú mediante diversas publicaciones.

e. La investigación científica en el mar peruano.

f. Activa participación en la delegación peruana en las tres conferencias de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Cuando me desempeñaba en la oficina de Asesoría Jurídica de la Comandancia General de la Marina, que quedaba en el anterior local de la Avenida Salaverry-Jesús María, en año 1995, era teniente primero, me anunciaron por el teléfono interno que me buscaba el comandante Ramírez. Conforme a los lineamientos del Jefe de la Asesoría Jurídica ejercida por el entonces capitán de fragata Hernán Ponce Monge, quien llegó al cargo de contralmirante y actualmente es presidente de la Fiscalía Suprema Militar Policial se atendía al personal naval que lo requería, ya sea en actividad o en retiro, por lo que hice saber que lo recibiría.

Cuando el visitante entró a la oficina acompañado de su hija Nora Ramírez Baigorria, note que era una persona mayor, y me comenzó a hablar de una manera efusiva que inicialmente me preocupó, y levantando en su mano derecha una *Revista de Marina*, que me era particularmente conocida. Iniciada sus palabras, me fui percatando que se refería al artículo que escribí en el año 1995 titulado "La Marina de Guerra del Perú y el caso Onassis"[2].

La sanción que impuso la Autoridad Marítima de Paita con la Resolución de Capitanía del 26 de noviembre de 1954, fue de USD 3'000,000.00 (Tres Millones de Dólares), pagado íntegramente por el representante en Lima de Lloyd's de Londres, entidad que aseguraba la flota de Onassis.

Al decirme que era el capitán de navió (r) Ramiro Ramírez de Piérola, recordé que fue el capitán de fragata que en 1954 ejerció como Capitán de Puerto de Paita y me quedé enorme y gratamente sorprendido, ya que sólo conocía de él por la revisión de su legajo administrativo. A su vez sentí un gran orgullo y satisfacción, pues estaba conociendo en persona al oficial superior que en noviembre de ese año, recibió a la flota ballenera capturada en un operativo con buques de la Marina de Guerra del Perú, asumiendo la responsabilidad de llevar a cabo el proceso administrativo sancionador (sumaria) contra los propietarios/armadores de la flota ballenera de Aristóteles Onasiss. Esa flota había ingresado al dominio marítimo peruano sin autorización y efectuado una caza ilegal de más de 2,000 ballenas que las procesaba industrialmente en el mar con el buque factoría *Olimpic Challenger* que también había sido decomisado.

La sanción que impuso la Autoridad Marítima de Paita con la Resolución de Capitanía del 26 de noviembre de 1954, fue de USD 3'000,000.00 (Tres Millones de Dólares), pagado íntegramente por el representante en Lima de Lloyd's de Londres, entidad que aseguraba la flota de Onassis.

Él me indicaba, de una manera muy emotiva que cómo yo había podido en el artículo referirme a datos no sólo del caso en sí mismo, sino respecto a su persona, con detalles sobre su carrera naval hasta mencionando su retiro en 1970, resaltando sus servicios por más de 40 años. Le explique que había recurrido a su expediente administrativo obrante en el archivo de la Jefatura de Expedientes y Pensiones, para poder dar a conocer a un actor principal de un hecho que fue

trascendente en la historia del Perú, que también influiría en el desarrollo del denominado nuevo Derecho del Mar y la difusión de la tesis peruana de las 200 millas marinas. Hoy en día la referida intervención naval, tiene mayor connotación por haber sido materia de evaluación y análisis por la Corte Internacional de Justicia (CIJ).

En la preparación y en la construcción del caso para su presentación ante la Corte en La Haya y el resultado final, hubo muchos actores. Entre ellos, el agente y coagente ante la Corte Allan Wagner Tizón y José Antonio García Belaunde respectivamente, los especialistas en derecho del mar como los embajadores Juan Miguel Bákula Patiño, Manuel Rodriguez Cuadros, Gustavo Meza Cuadra y el doctor Juan José Ruda.



La flota pirata de Onassis se acerca a las costas peruanas

Panamá, agosto 28 (UP) — El "Olympic Challenger", buque-fábrica de la flota ballenera más grande del mundo, propiedad del armador greco-argentino Artistotle Onassis, debe llegar frente a las costas del Perú en las últimas horas del domingo o el lunes, según se informó hoy aquí.

El "Olympic Challenger" cruzó el Canal de Panamá el jueves. Lleva a bordo 320 tripulantes y oficiales y dos inspectores del Gobierno panameño.

Con anterioridad, en esta misma semana, otros 12 barcos balleneros pasaron también por el canal.

Según los planes anunciados aquí, la flota permanecerá unos dos meses y medio frente al Perú dedicada a la pesca de la ballena, antes de seguir al sur, a la región Antártica.

"El Comercio" 29 de Agosto de 1954.

Una mención especial cabe hacer a la ministra consejera Marisol Agüero de quien ha reconocido ser "la verdadera heroína de esta epopeya"[3] en palabras del agente ante la CIJ. Ella fue una importante investigadora e impulsora de la posición peruana, desde que era alumna de la Escuela Diplomática y elaboró su tesis de graduación sobre la problemática fronteriza marítima, después se perfeccionó con diversos cursos internacionales.

A dicha ministra, tuve la oportunidad de conocerla en el año 1991 cuando era tercera secretaria en el Ministerio de Relaciones Exteriores y me encontraba laborando en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), cuando fui designado por su director el Vicealmirante Walter Indacochea Queirolo para participar en un Seminario Internacional sobre Contaminación Marítima organizado por la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) a realizarse en Quito - Ecuador. La doctora Agüero era la coordinadora del Sector Relaciones Exteriores con la CPPS de la que ahora es integrante representando a nuestro país. En ese año de 1991, en las reuniones que tuvimos, me hizo conocer sobre la

problemática de nuestras fronteras marítimas y pude apreciar la fortaleza de sus investigaciones.

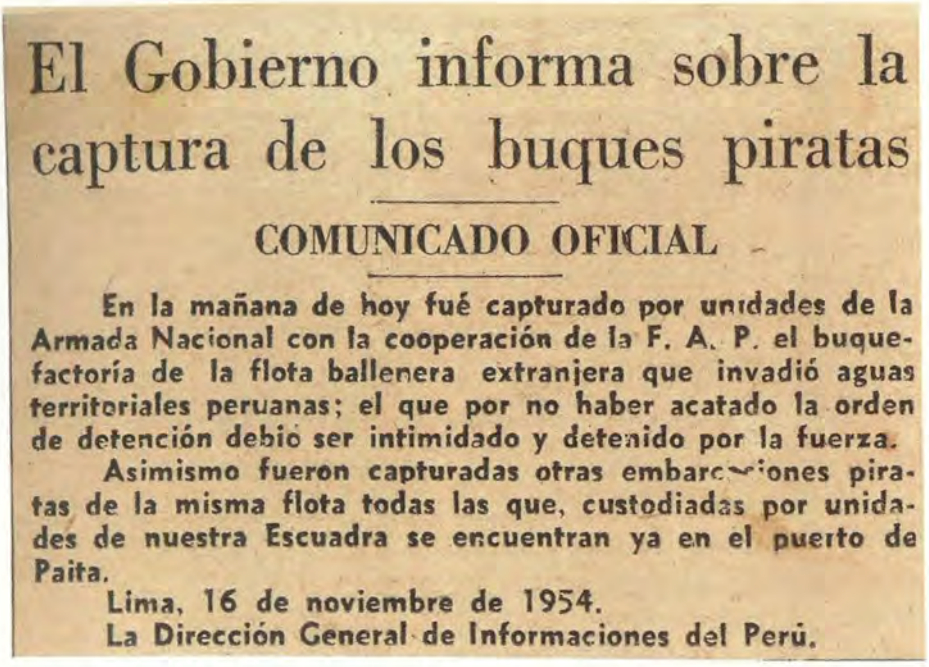
La presencia y aportes de la Marina de Guerra del Perú también han sido trascendentales a través de personal naval tanto en actividad como en retiro. Se ha reconocido como un precursor de la posición peruana al vicealmirante Guillermo Faura Gaig, estudioso y profundo conocedor de la temática en fronteras marítimas, lo que plasmó en 1977 en su libro titulado *El mar peruano y sus límites*, siendo el pionero en identificar la necesidad de definirlas.

La presencia y aportes de la Marina de Guerra del Perú también han sido trascendentales a través de personal naval tanto en actividad como en retiro. Se ha reconocido como un precursor de la posición peruana al vicealmirante Guillermo Faura Gaig, estudioso y profundo conocedor de la temática en fronteras marítimas, lo que plasmó en 1977 en su libro titulado *El mar peruano y sus límites*, siendo el pionero en identificar la necesidad de definirlas.

Su aporte fue considerado en la nota diplomática de la Embajada del Perú en Santiago al Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile Nº 5-4-M/147 de fecha 23 de mayo de 1986, que fue conocido como el Memorándum Bákula, documento que fue el primero a nivel oficial de presentar la posición peruana. El contralmirante Hugo Verán Moreno ha publicado un resumen de dicho libro con el artículo titulado "Evaluación del contenido de la obra *El Mar Peruano y sus Límites* – 1977"[4], en el que se ratifica la importancia para en el sustento técnico de la posición peruana. En dicho libro incluso se presenta un mapa que grafica la situación de los límites por definir en ese entonces, que a su vez fue un referente para la cartografía que sustentara la demanda peruana.

Cuando se desempeñaba como Comandante General de la Marina el vicealmirante Carlos Gamarra Elías, a la Marina se le encargó reunir toda la información relacionada directa e indirectamente a la pretensión peruana, disponiendo el mismo que Comandancia General de la Marina se hagan todos los esfuerzos necesarios, y entre ellos los antecedentes documentales relacionados con la captura en noviembre de 1954 de la flota ballenera del magnate Onassis. El esfuerzo de búsqueda dio resultados, revisando personalmente el almirante Gamarra toda la información que debía remitirse al Ministerio de Relaciones Exteriores.

En una conversación con el embajador José García Belaunde, comentando la sentencia y las referencias al caso Onassis, me indicó que fue argumentado por



El Gobierno informa sobre la captura de los buques piratas

COMUNICADO OFICIAL

En la mañana de hoy fué capturado por unidades de la Armada Nacional con la cooperación de la F. A. P. el buque-factoría de la flota ballenera extranjera que invadió aguas territoriales peruanas; el que por no haber acatado la orden de detención debió ser intimidado y detenido por la fuerza.

Asimismo fueron capturadas otras embarcaciones piratas de la misma flota todas las que, custodiadas por unidades de nuestra Escuadra se encuentran ya en el puerto de Paita.

Lima, 16 de noviembre de 1954.

La Dirección General de Informaciones del Perú.

"El Comercio" 17 de noviembre de 1954.

el Perú ante la CIJ para acreditar que la normativa al año 1954 tanto nacional, como los pactos celebrados con Chile y Ecuador no tuvieron una finalidad de arreglo de asuntos fronterizos, sino de protección de los recursos del ámbito marítimo ante ingreso indebido de flotas extractivas extranjeras. Ahí radica la importancia de la Resolución del 24 de noviembre de 1954 que expidiera el Capitán de Puerto de Paita, firmada por el entonces capitán de fragata Ramiro Ramírez de Piérola.

El caso de la captura de la flota Onassis, ahora no sólo es un hecho histórico, un antecedente en la formación del nuevo Derecho del Mar, fue considerado en textos de formación académica, sino también forma parte de la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia.

A quien debemos agradecer la difusión del caso Onassis, es al doctor Eduardo Ferrero Costa, ex-Ministro de Relaciones Exteriores, experto en asuntos internacionales, promotor del nuevo Derecho del Mar y de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), así como docente universitario, autor de textos como *El Nuevo Derecho del Mar. El Perú y las 200 millas*, y quien también integró el equipo de asesores de la controversia jurídica ante la CIJ.

Él fue el primero en incorporar el caso a un texto universitario, considerando la transcripción íntegra de la resolución del Capitán de Puerto del 26 de noviembre 1954, en los materiales de enseñanza elaborados en la década del 70 para el curso de Derecho Internacional Público que dictaba en la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica. Luego otros autores lo harían.

"... cuando nos enseñó el curso de Derecho Constitucional, quien nos explicaba los antecedentes del debate constitucional que llevaron al artículo 98 de la Constitución de 1979, relacionado al dominio marítimo sobre las 200 millas".

Justamente, esa bibliografía elaboraba por el doctor Ferrero, me permitió en el año 1982, cuando llevaba el curso de Derecho Internacional Público, conocer el ya denominado "caso Onassis" que desde un primer momento me llamó la atención. A ello se sumaron los conocimientos que tuvimos el privilegio de recibir del doctor Domingo García Belaúnde cuando nos enseñó el curso de Derecho Constitucional, quien nos explicaba los antecedentes del debate constitucional que llevaron al artículo 98 de la Constitución de 1979, relacionado al dominio marítimo sobre las 200 millas. Gracias a sus enseñanzas me quedó claro que el Decreto Supremo N° 781 del 1° de agosto de 1947 que por primera vez declarara las 200 millas de dominio y jurisdicción, no tuvo una finalidad de ampliar el mar territorial a esa distancia, sino fundamentalmente de proteger los recursos naturales vivos y no vivos del espacio marítimo.

Ello fue considerado por la Asamblea Constituyente de 1979, al elaborarse por consenso un texto constitucional que a futuro no impidiera que nuestro país se incorporara al tratado que en ese momento estaba siendo negociado dentro de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Esa III Conferencia se inició en 1973 y culminó en 1982 cuando se adoptó el texto final de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR) conocida también como Constitución de los Océanos. En el libro *Mar y Constitución* del doctor Domingo García Belaúnde se brinda todos los antecedentes históricos y el debate constitucional para llegar a la redacción que tuvo la Constitución de 1979 en lo referido al dominio marítimo, no recogiéndose las propuestas de un mar territorial de 200 millas. Asimismo, debe resaltarse que la Constitución de 1993 mantiene esa misma finalidad conforme lo ha sustentado el citado jurista en su obra *Constitución y Dominio Marítimo*,



El Comercio 17 de noviembre de 1954.

texto en que se menciona como fuente bibliográfica el artículo de la *Revista de Marina* de 1995 sobre el "caso Onassis", lo que es para mí como abogado y marino una gran satisfacción.

Respecto al caso Onassis, aún hay varios aspectos por profundizar, investigar y difundir como por ejemplo, las coordinaciones entre el Gobierno, la Cancillería y el Ministerio de Marina efectuadas en 1954, detallar en qué forma se desarrolló el operativo de captura del buque factoría Olympic Challenger, y sus barcos que lo abastecían. Sobretodo datos de los marinos peruanos que tripulaban el B.A.P "Aguirre", B.A.P "Rodríguez", entre otros. Los libros de bitácora que registraron día a día todo lo acontecido, se encuentran en el Archivo Histórico de la Dirección de Interés Marítimos. Asimismo la biblioteca del Instituto Histórico Marítimo conserva noticias nacionales e internacionales de la época, pues fue un caso con resonancia mundial.

Fue así como un tema que conocí académicamente antes de ingresar a la Marina, distintas circunstancias me permitieron profundizar y seguir encontrando información en la que se pudo corroborar lo realizado por nuestros marinos en 1954, junto con destacados hombres de mar que ayudaron enormemente a que nuestro país hiciera respetar normas nacionales e internacionales sobre protección de su dominio marítimo, y evitar la caza indiscriminada de ballenas.

"Nunca me pude imaginar que a uno de los protagonistas de un hecho histórico a cuyo conocimiento accedí de universitario, el destino me permitiera conocerlo directamente y en el Hospital naval despedirme de él. Una situación que marcó mi vida para siempre".

Aún hay muchos aspectos por resaltar en la temática del Derecho del Mar, que acreditan lo hecho por nuestros marinos para consolidar la tesis de las 200 millas, que nació como una propuesta de tres países (Perú, Chile y Ecuador) cuando adoptaron en 1952 una política marítima común de defensa internacional de sus recursos naturales. Ello contribuiría enormemente a romper con los antiguos paradigmas del antiguo Derecho del Mar y llegar a construir jurídicamente el Derecho del Mar Contemporáneo.

En los cursos de Derecho Internacional Público y Derecho Internacional Marítimo que dictamos a los jóvenes oficiales y cadetes de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP) y Escuela Naval respectivamente, resaltando lo aportado por la Marina en la formación del Derecho del Mar moderno, y especialmente el "caso Onassis".

El haber conocido en vida, y con mucho orgullo, al capitán de navió Ramiro Ramírez de Piérola, fue muy importante en nuestra carrea naval, transmitiéndome sus vivencias y amistad.

Nunca me pude imaginar que a uno de los protagonistas de un hecho histórico a cuyo conocimiento accedí de universitario, el destino me permitiera conocerlo directamente y en el hospital naval despedirme de él. Una situación que marcó mi vida para siempre.

Asimismo, junto con el capitán de navió Jorge Guerrero Lan Presidente de la Asociación Pro-Marina, promovimos se reconociera en vida al comandante Ramírez de



Dos de las naves capturadas por la Marina y la FAP. Tema conmocionó a la prensa. Fuente: *Caretas*.

Piérola por su gran aporte en el "caso Onassis", no solo trascendente en 1954 sino en el caso que resolviera la CIJ a favor del Perú. Queda aún la identificación y reconocimiento a quienes participaron en la planificación del operativo e integraron las unidades navales que ejecutaron la captura entre ellos el Comando y tripulación de los B.A.P Aguirre y Rodriguez. Y sumar otras intervenciones navales, que de manera real y concreta hicieron respetar la soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas.

En las memorias del embajador José Antonio García Belaunde *El largo camino a La Haya* publicadas por el diario *El Comercio* el día miércoles 29 de enero 2014, con valiosa información se hace referencia a que para preparar la demanda se discutía que no estar incorporados a la CONVEMAR podría ser una desventaja ante la CIJ, y que efectivamente fue explotada por los demandados tanto en la fase escrita

como oral. Sin embargo, se consideró que por la costumbre internacional que es fuente de derecho y que la Corte toma en cuenta según su Estatuto, el articulado de dicha Convención era aplicable. Más aún cuando las CIJ al resolver el caso Nicaragua-Colombia, dejó el precedente que sea parte o no un país de ese tratado sus disposiciones son obligatorias, justamente por la costrumbre internacional.

Es necesario elaborar un estudio sistemático sobre la activa participación del Perú en la formación del Derecho del Mar contemporáneo, que de una manera integral y recogiendo distintas perspectivas – ya que es un tema multidisciplinario- consolide los antecedentes históricos, situaciones fácticas y aportes doctrinarios efectuados por distintas instituciones y personalidades.

La Marina es parte consustancial de esa historia, siendo un actor importante, ya sea interviniendo operativamente, así como realizando distintas actividades de difusión y edición de textos. Ello debe continuar y ser reforzado mediante alianzas estratégicas con otras instituciones. Las bibliotecas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Dirección de Hidrografía, Escuela Superior de Guerra Naval, el Archivo Histórico de la Dirección de Intereses Marítimos y de la Comandancia General de la Marina, tienen una fuente documental de gran valor. Es de resaltar la difusión que efectúa el Instituto Histórico Marítimo mediante conferencias y ediciones relacionadas con temas marítimos y jurídicos, en adición a su valioso patrimonio bibliográfico.

El año 2014 será siempre recordado por la sentencia de la CIJ que amplió la soberanía y jurisdicción marítima. Asimismo coincidentemente por el 60° aniversario de la captura de la flota ballenera de Onassis y el ejercicio de la autoridad marítima a través de expedición de la Resolución del Capitán de Puerto de Paita que impuso la sanción económica.

Junto al Gran Almirante Miguel Grau Seminario, "Peruano del milenio", hay hombres que integraron nuestra Marina a quienes debemos perpetuar en la memoria institucional y hacer aplicable el lema de formación naval: "Seguid su ejemplo". Ellos dieron la base y aportes para que el Mar Grau se extendiera con más de 50,000 km^2.

Referencias

1. García Belaúnde Domingo; *Mar y Constitución*, Universidad de Lima 1984, pág. 125-126.
2. *Revista de Marina*, Edición Nº 3, año 1995, págs. 9-18.
3. Sifuentes Marco / Riepl Martín; *El Último Cartucho-Cómo ganamos 50.000 Km^2 de Mar*, Editorial Planeta 2014, pág. 7.
4. *Revista de Marina* año 107 / número 1-2014, págs. 93 al 97.



Planeamiento estratégico o la pasión por el futuro



Contralmirante
JOSÉ G. GARCÍA VALDIVIESO

"La imaginación es más importante que el conocimiento".
Albert Einstein

Según la Organización de las Naciones Unidas, existen en la actualidad 193 países, muchos de los cuales por diferentes razones que no son del caso discutir, son totalmente inviables, es decir, no tienen la capacidad de ser para sus respectivas poblaciones autosuficientes ni en alimentación, ni en energía, ni tampoco pueden proveer las condiciones mínimas necesarias de salubridad para las mismas. Sin embargo, todas ellas de alguna manera han alcanzado el *estatus* de Nación, ya que reúnen los requisitos que ello demanda, ser una estructura de poder que se asienta sobre un determinado territorio y pueblo, contando con los tres elementos organizativos básicos: la administración, las Fuerzas Armadas y la hacienda. Queda por tanto, perfectamente establecido que lo que legítima el poder del Estado es el derecho, entendiéndose éste como el orden jurídico que regula el funcionamiento de las instituciones y el cumplimiento de las leyes por las que debe regirse la sociedad, comprendiéndose que ella está por encima de todos los individuos, grupos e instituciones.

Finalmente, debemos citar que dentro de estos 193 países existe un numeroso grupo de avanzada, algo así, como una gran locomotora que va mostrando el camino que debe transitarse, a fin de poder cumplir a cabalidad con el fin

supremo del Estado, cual es el bienestar general y la seguridad integral, donde la primera implica el desarrollo y la segunda las condiciones de paz y tranquilidad necesarias para que éste se dé. A los de dicho grupo se les denomina países desarrollados; a los que le siguen, los en vías de desarrollo, habiendo aparecido hace poco la denominación de emergentes, pero todos aplicando en alguna medida el planeamiento estratégico.

Desde que el hombre es un ser pensante por excelencia, aun en sus inicios, dicha capacidad se manifestaba inherente a su naturaleza y actuaba en función de sus necesidades, por tanto, incipientemente, no solo pensaba, sino que planeaba sus acciones.

Decididamente, tanto el planeamiento en sí, como la globalización, nacen y vienen acompañando al ser humano desde su aparición como ente sobre la faz de la Tierra. Desde que el hombre es un ser pensante por excelencia, aun en sus inicios, dicha capacidad se manifestaba inherente a su naturaleza y actuaba en función de sus necesidades, por tanto, incipientemente, no solo pensaba, sino que planeaba sus acciones. Con el transcurso del tiempo y en función de la evolución del pensamiento en sí mismo, del aprendizaje y con el apoyo de la ciencia y la tecnología, se alcanzan los niveles actuales, donde gracias a la prospectiva, al análisis de tendencias y al auxilio de otras ciencias conexas, nos atrevemos a construir los futuros posibles, consecuencia de los escenarios a construir y al establecimiento de la "visión" a alcanzar, con la finalidad de recrear anticipadamente las acciones a desarrollar con certeza y exactitud para alcanzar el bien deseado.

En cuanto a la globalización, es pertinente dejar sentado el hecho de su existencia por siempre, al igual que el planeamiento; la diferencia estriba que en épocas pretéritas ella solo se realizaba en lo que se denominaba el mundo conocido y a la velocidad imperante en las comunicaciones de la época. Justamente, el cambio de dicha velocidad de las comunicaciones, así como, su realización en tiempo real, han permitido el concepto presente de globalización, concepto que será superado con un mayor avance tecnológico, no infiriéndose cómo serán las mismas cuando el futuro nos alcance.

La finalización de la Segunda Guerra Mundial dio un nuevo aire a todo lo relacionado con planeamiento, planificación y otros nombres afines, para final-

mente recalar en el de planeamiento estratégico actual. A nivel mundial, dentro de los dos bloques formados a consecuencia del fin de la guerra, se dio, por un lado, el planeamiento quinquenal soviético, que fundamentalmente planificaba con miras a alcanzar en un plazo establecido determinadas metas o niveles de producción o rendimiento; del otro, Estados Unidos de América, el gran propugnador de la planificación, quien durante el rescate de Europa con el plan Marshall, otorgaba la ayuda correspondiente solo a quienes presentaban sus planes nacionales. Posteriormente, en el año 1961, el presidente John F. Kennedy, con la creación de la Alianza para el Progreso, proyectó una inversión de 20 mil millones de USD, en un lapso de cuatro años; este programa contemplaba la ayuda en los campos económico (limitación de la inflación, mejora de la balanza de pagos, etc.); político (defendiendo la formación de sistemas democráticos bajo el principio de la autodeterminación de los pueblos) y, social (educación, sanidad, vivienda, etc.). Inicialmente dentro de la Organización de Estados Americanos (OEA), el Consejo Interamericano Económico y Social (CIES), era el encargado de coordinar la ayuda financiera, revisión de los planes y proyectos de la Alianza remitidos por los países. El citado programa fracasó como consecuencia del asesinato del presidente Kennedy, cuyos sucesores limitaron la ayuda financiera y distorsionaron los fines del mismo. De otro lado, el Banco Mundial, firme creyente de la planificación, exigió planes como condición para otorgar sus créditos, dedicándose más a capacitar y editar manuales sobre técnicas de planificación.

Finalmente, cual Diógenes moderno, aparentemente se vislumbra una luz al final del túnel, con la dación del Decreto Legislativo Nº 1088 del 27 de junio de 2008, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), estableciéndose la finalidad, estructura, objetivos y funciones del planeamiento estratégico.

A nivel nacional, el Instituto Nacional de Planificación (INP), nace con la Ley 14220 del 19 de octubre de 1962, como consecuencia de la Alianza para el Progreso. El primer plan correspondió al Gobierno del presidente Belaunde, para el periodo 67-70. Dicho plan no prosperó, pues fue bloqueado en su oportunidad por el Congreso de la República. Un segundo plan correspondió al

periodo 71-75, durante la primera parte del Gobierno militar, entrando luego el en un proceso de cuasi hibernación, hasta el primer Gobierno de Alan García, en que se emitió el plan 86-90, plan que fue relegado a partir del 87, como consecuencia de la grave crisis económica generada.

Finalmente, cual Diógenes moderno, aparentemente se vislumbra una luz al final del túnel, con la dación del Decreto Legislativo Nº 1088 del 27 de junio de 2008, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), estableciéndose la finalidad, estructura, objetivos y funciones del planeamiento estratégico. Sin embargo, dicha luz se vuelve difusa por lo complejo y enrevesado de la Ley en sí, donde la parte más importante, la técnica–profesional, ha sido relegada, hasta perderse de vista el objetivo fundamental que debe tener todo proceso de planeamiento, especialmente si de planeamiento estratégico se trata.

A la fecha, el CEPLAN ha estado dirigido por tres profesionales y en todo este tiempo, hasta donde se tiene conocimiento, ha publicado dos planes, el primero de ellos denominado Plan Perú 2021 (Plan Estratégico de Desarrollo Nacional), cuya primera edición data de marzo de 2010 y consta de 208 páginas; la segunda publicación se denomina Plan Bicentenario (El Perú hacia el 2021), cuya primera edición está fechada en julio de 2011 y consta de 265 páginas. Lo paradójico de estas publicaciones es que la "visión" obtenida es 100 por ciento igual; y por otro lado, que la misma está expresada en términos de presente, lo que permite inferir que nos hallamos en el año 2021 y que hemos alcanzado los buenos deseos expresados en la misma, buenos deseos, consecuencia de una tormenta de ideas, más que de un análisis completo de la problemática. Finalizo estos breves comentarios dejando sentado que, geopolíticamente, todo ente debe ser tratado como un ser vivo, quiere decir que tiene un proceso de desarrollo natural por lo que nace, crece, se desarrolla, evoluciona y muere si no es retroalimentado permanentemente para evitar el colapso. Asimismo, debe tenerse en cuenta que somos parte de un sistema mayor, por ello nuestro análisis debe visar permanentemente la evolución mundial, no constriñéndose en exclusiva al ámbito regional y/o nacional.

A continuación de esta breve introducción, pasaremos a tratar lo relacionado específicamente con el planeamiento estratégico, entendiéndose este como el camino trazado y que debemos seguir para alcanzar nuestro futuro, el cual no es otra cosa que la "visión" establecida como consecuencia del estudio prospectivo de las diferentes fuerzas impulsoras y sus variables, estudio que a su vez permite construir los diferentes posibles escenarios al horizonte establecido.

Dado que la política en su más simple acepción es "el qué hacer", y la estrategia "el cómo hacer", el planeamiento estratégico es el que nos llevará al futuro y a la modernidad, el cual contiene una excepcional ventaja para la sociedad: no puede ser cambiado a capricho del gobernante de turno, ni tampoco permite que el candidato nos ilusione con cantos de sirena, a los que nos tienen acostumbrados hasta que alcanza el poder; tampoco podrá caer en tentaciones que lo lleven a situaciones similares a las que hoy vivimos, gracias al circo mediático que se publicita, para luego llegar a la situación de no existir delito ni falta punible. Lo único fuera de contexto que podrá hacer, tal como lo manifiesta el filósofo inglés Buffon, es imponer su estilo, ya que, según él, "el estilo es el hombre".

El planeamiento estratégico parte por el hecho necesario de analizar y establecer la situación actual, o sea, dónde y cómo nos encontramos.

El planeamiento estratégico parte por el hecho necesario de analizar y establecer la situación actual, o sea, dónde y cómo nos encontramos. Luego, es imprescindible fijar un horizonte, el cual no es otra cosa que el futuro posible que vamos a construir, hacia dónde nos dirigimos, para poder determinar con una apreciable certeza qué vamos a ser cuando alcancemos tal fecha.

Después de mucho cavilar al respecto, e independientemente de cualquier otra consideración, en mi concepto, dicho horizonte debe encontrarse a 15 años del punto de partida, sobre todo en nuestro caso, porque encierra tres periodos de gobierno de un lado y, de otro, porque está en el límite de encuentro entre la imaginación creadora y el avance tecnológico.

Otra gran ventaja del planeamiento estratégico es que, al constituir este un proyecto nacional al horizonte establecido, hace innecesaria la presentación de los famosos planes de gobierno, que mayoritariamente son extemporáneos, llenos de inexactitudes y promesas imposibles de cumplir por irreales, amén de incluir lemas publicitarios que tienen llegada pero no definen; es decir, cuesta mucho comprender lo que pretenden sea su significado, si lo tuvieren; y, finalmente, son aburridos, tanto por su falta de conocimiento de la realidad del país, como por su falta de creatividad.

Determinada la situación actual, y establecido el horizonte, procedemos a enumerar las fuerzas impulsoras a considerar, las cuales podrían variar en cada

caso particular. Estas son aquellas del entorno tanto interno como externo, que ejercen influencia en el desarrollo del país y que pueden acelerar o retardar su desarrollo, permiten también establecer, en función de los intereses comunes, sean estos iguales u opuestos, la distancia y/o posibilidad de algún tipo de conflicto.

Economía global, globalización y finanzas.- Dinamismo y crecimiento, crisis y capacidad de recuperación, ciclos, influencia de la manipulación de los recursos económicos y financieros, monopolios y oligopolios.

A continuación enumeramos las fuerzas impulsoras, sin que el orden de las mismas establezca algún tipo de prioridad entre ellas, ni tampoco que las mismas sean limitantes en el proceso; ello depende del planificador. El objetivo es el de establecer los elementos que actúan e interactúan, a fin de condicionar la situación y sus posibles resultados, identificando y evaluando sus características:

Demografía.- Deben definirse primero los conceptos relativos al tema, a fin de enumerar las variables pertinentes, su importancia estriba en que permite determinar la ocupación del territorio y el uso y empleo del mismo:

Educación.- Mayoritariamente, se considera ésta como una de las "n" variables a tratar en demografía, sin embargo, por ser para ngentes recursos que tiene el país y que deben ser racionalmente explotados en armonía con el ambiente; recursos tales como: agricultura, agua, energía, pesca, fauna, flora, clima, humedales, ecología, ambiente, etcétera.

Ciencia y tecnología.- Debemos considerar las variables relacionadas con: modificación genética, investigación y desarrollo, biotecnología, nanotecnología, medicina homeopática e hiperbárica, perfil del genoma, otras tecnologías intermedias, desarrollo de drogas y terapias, internet, redes sociales, entre otros.

Economía global, globalización y finanzas.- Dinamismo y crecimiento, crisis y capacidad de recuperación, ciclos, influencia de la manipulación de los recursos económicos y financieros, monopolios y oligopolios.

Gobernabilidad nacional e internacional.- Gobernabilidad, cooperación internacional, agenda para la cooperación internacional, narcotráfico, terrorismo, tráfico de personas, contrabando, medios de prensa y su influencia, acciones sicológicas, manipulación de la información, etcétera.

Conflictos futuros.- Internos y externos, organismos internacionales y nacionales y su influencia, terrorismo transnacional, conflictos entre Estados, carteles, mafias, ONG's, principalmente.

Rol de las potencias de primer orden y cómo se relacionan con nosotros.

Situación de las potencias emergentes y su relación con nosotros.

Organismos internacionales: ONU, OEA, CIDH.

Otras organizaciones: Asean, organizaciones fundamentalistas, BRIC's, G-8, G-7, G-20, Unasur, Nafta, CAN, Mercosur, OPEP, Pacto Amazónico, Alianza del Pacífico, entre otros.

Inventario de los países de interés y sus relaciones con nosotros e interrelaciones

Luego de la determinación de las fuerzas impulsoras debemos establecer aquellos elementos variables que actúan dentro del campo de acción de cada una de ellas, teniendo en consideración que, además, dichas variables interactúan entre sí. A continuación, como ejemplo se expone el listado de las variables que actúan dentro de la fuerza impulsora Demografía, sin que ellas sean limitantes:

Explosión demográfica.
Migración.
Inmigración.
Salud.
Mortalidad infantil.
Trabajo.
Vivienda.
Energía.
Transportes.
Criminalidad.
Ocupación territorial.
Salubridad (agua y desagüe).
Infraestructura urbana (megalópolis, hacinamiento).

Alimentación.

Sistemas previsionales.

Patrones de envejecimiento de la población.

Calentamiento global.

Contaminación ambiental.

Seguridad (Interna {seguridad ciudadana, seguridad industrial, Defensa Civil, OIT} y externa {defensa, disuasión, relaciones exteriores}).

Vertebración del país (Infraestructura de comunicaciones: terrestre, aérea y acuática "mares, ríos, lagos y lagunas").

Deporte.

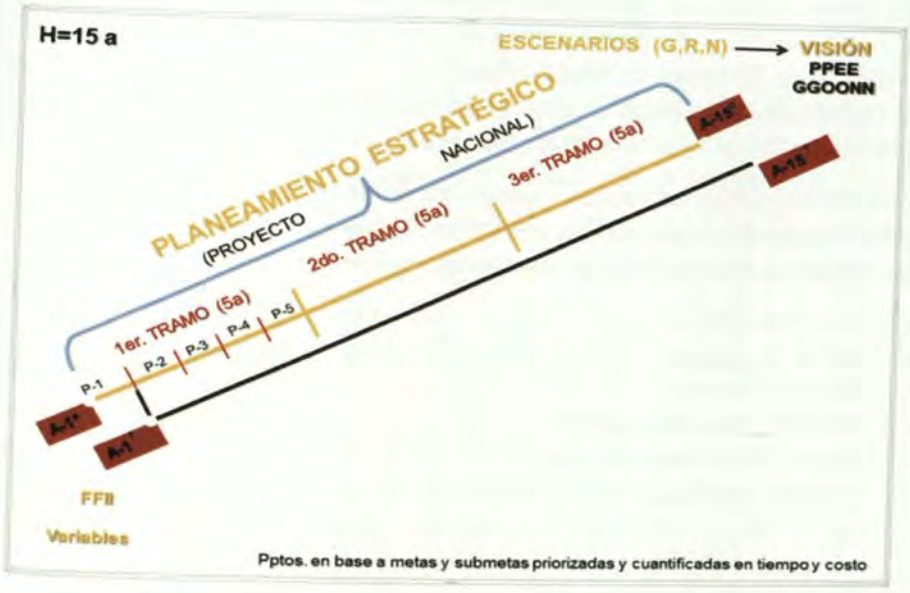
Cultura.

Otros.



Una vez establecidas y trabajadas prospectivamente las diferentes variables, se deben enunciar las probables condiciones futuras del planeamiento al horizonte predeterminado, definiendo su valor dentro de los niveles global, regional y nacional. En este punto debemos ser consecuentes con lo que deseamos obtener, ya que, teóricamente, deberían trabajarse tres matrices con relación a los escenarios: optimista, probable y pesimista; sin embargo, por consideraciones prácticas y de tiempo, es suficiente con trabajar la matriz probable. Los tres escenarios definidos nos permitirán a su vez visualizar el conjunto panorámico de los objetivos que se alcanzarán al desarrollarse el planeamiento estratégico; el cual será actualizado permanentemente, como consecuencia de la continua supervisión de la acción planeada, lo que hará que el planeamiento siempre estará actualizado al año 151, 152, etc. Quiere decir, que tendremos dicho planeamiento, el cual constituye el Proyecto Nacional, permanentemente desarrollado al horizonte establecido. La "visión" obtenida deberá estar expresada en términos de futuro, pues es lo que queremos ser al horizonte establecido.

La figura siguiente muestra el proceso a seguir.



H.- Horizonte establecido, 15 años.

Escenarios. – Considerados: global, regional y nacional.

Visión.- La que es consecuencia de los escenarios probables, es decir lo que podría ser el mundo al alcanzar los 15 años, configurará a su vez, lo que posiblemente sería el país en plazo similar, dentro de una concepción geopolítica, es decir, como ente vivo.

PPEE.- Son las políticas de Estado que se configurarán como consecuencia de la "visión" de país al horizonte establecido; trascienden en el tiempo, normalmente se requiere de varios gobiernos para alcanzarlas.

GGOONN.- Son los grandes objetivos nacionales a alcanzar.

Proyecto Nacional.- Es el planeamiento estratégico desarrollado al horizonte establecido, el cual, en función a la supervisión planeada y a la dinámica de las variables consideradas para el desarrollo del mismo, se va actualizando permanentemente, teniéndose siempre un proyecto nacional actualizado a 15 años.

FFII.- Fuerzas impulsoras ya descritas y enumeradas.

Variables.- Ya definidas y enunciadas como ejemplo para la fuerza impulsora Demografía.

Presupuestos.- Como consecuencia del horizonte establecido para el Perú, este proyecto nacional cubriría tres gobiernos, lo cual permitiría que los planes quinquenales sean divididos cada uno de ellos en acciones a realizar anualmente; estas acciones se establecerían como metas y submetas priorizadas y cuantificadas en tiempo y costo, ejecutándose las acciones conexas a nivel nacional, regional o local, según corresponda.

Finalmente, debemos señalar la necesidad de desarrollar y establecer los indicadores que permitan medir la ejecución del planeamiento, así como el comportamiento de las diferentes variables a través del tiempo.

Como consecuencia de los muchos años dedicados a la docencia, especialmente en materias tales como: Estrategia, Planeamiento estratégico y Geopolítica, además de la cantidad de artículos que he publicado, donde en adición he incursionado en la Historia, me ha permitido desarrollar en el tiempo, con la contribución de los participantes de los diversos cursos de nivel de maestrías, un bosquejo relacionado con este tema, pudiendo probar, como consecuencia, una posible "visión", así como la determinación de posibles: grandes objetivos nacionales, políticas de Estado y algunas consideraciones de orden geopolítico, amén de enunciar la nueva concepción geopolítica del país, de acuerdo a mi criterio y conocimientos, de la cual soy enteramente responsable.

A continuación, un sucinto ejemplo académico, consecuencia, entre otros, de mi práctica como catedrático, de la preparación profesional y del conocimiento de la realidad del país y de otras realidades. Este ejemplo ha sido actualizado del preparado alrededor del año 2000.

Ejemplo académico

Para efectos del presente articulo, se presenta como ejemplo académico la determinación de la "visión", las PPEE y los GGOONN, los cuales fueron desarrollados alrededor del año 2000, y que deberían ser actualizados en función a la forma como hayan evolucionado las diferentes variables consideradas dentro de las respectivas fuerzas impulsoras.

Visión

- El Perú será: Una democracia estable, ordenada, organizada, formal y con autoridad, encaminado a convertirse en potencia de segundo orden, con tendencia a país desarrollado, estrechando cada vez más los lazos establecidos como consecuencia de la alianza estratégica con la República Federativa del Brasil.
- El país se encontrará totalmente vertebrado, habiéndose desarrollado la más óptima red de comunicaciones multimodal, empleando: mar, ríos, lagos, carreteras, transporte aéreo y ferroviario.
- Estratégicamente, su concepción será la de 'disuasión asimétrica'.
- Se habrán alcanzado muy altos niveles en lo relacionado con: alimentación, desarrollo energético, salubridad, educación, vivienda, salud y recreación; especialmente en los tres primeros nombrados, donde se habrá alcanzado el nivel de autosuficiencia con exportación de excedentes.
- Existirá una relación fluida, interesada y confiable con los mercados de América del norte, la Unión Europea y el bloque asiático.
- Será el estado sudamericano que, con largueza, ofrezca al mundo, en forma integral, los mejores atractivos turísticos.
- Habrá desarrollado tecnologías de avanzada en el empleo de plantas medicinales, especialmente en lo relacionado con enfermedades tropicales, infectocontagiosas, y de medicina hiperbárica y homeopática.
- Será líder en el procesamiento de tecnologías intermedias a ser empleadas por países en vías de desarrollo o poco desarrollados.
- Mantendrá un balance apropiado de su población en función de las edades de producción, así como de su índice de crecimiento demográfico y de los requerimientos de densidad poblacional, con el objeto de hacer viables y sostenibles los sistemas de seguridad social y los previsionales.
- Dosificará y optimizará, junto con Brasil, el empleo del agua dulce (río Amazonas y su cuenca) a fin de paliar la escasez de la misma a nivel mundial, aprovechando tal situación en beneficio propio para incrementar el bienestar general de su sociedad.

- Apoyará e impulsará firmemente la creación del Estado continente sudamericano (CAN), basado en las premisas establecidas para la unión estratégica entre Perú y Brasil.
- Las relaciones económicas comerciales entre Perú y Brasil, y con el resto de países sudamericanos y con los tres grandes bloques económicos del mundo, serán establecidas bajo la modalidad de economías complementarias.
- Habrá logrado desterrar el narcotráfico y minimizar la subversión (terrorismo interno), así como la delincuencia y el crimen organizado.
- Será uno de los principales aliados a nivel mundial en la lucha contra el terrorismo internacional.
- El ordenamiento y estabilidad legal permitirán el incremento de la afluencia de inversores extranjeros en todos los campos.
- Las condiciones de inversión serán tan atractivas, que inducirán al montaje de fábricas para proveer de valor agregado a las materias primas".

Grandes objetivos nacionales

- Perú país bioceánico.
- Integración estratégica Perú-Brasil.
- Vertebración del país.
- Alcanzar la autosuficiencia alimentaria, energética y de salubridad.
- Establecer un balance proporcional entre desarrollo y seguridad, basado en una "estrategia de disuasión".
- Fijar el límite Oeste del país (éste será la milla 201 de los países espejo, íntima relación con el desarrollo alimentario marítimo y base de una política oceánica).
- Alcanzar el 100 por ciento de alfabetización, optimizar el nivel educativo comparable con el de sociedades desarrolladas y elevar el nivel cultural de la sociedad.
- Alcanzar el nivel de sociedad bilingüe internacional y nacional.

Política de Estado

- Alcanzar la condición de país bioceánico.
- Formalizar en todos los campos la más amplia integración estratégica con el Brasil, a la brevedad posible.
- Desarrollar la vertebración del país, teniendo en consideración la condición multimodal de la misma, en función de costos de operación y tarifas competitivas para la exportación, que coadyuven al desarrollo armónico del país y que permitan convertir al turismo, tanto interno como externo, en fuente de riqueza.
- Impulsar el progreso del país para alcanzar el nivel de país desarrollado, teniendo un balance proporcional con la seguridad que garantice el mismo y la no intervención de terceros en asuntos internos.
- Establecer el límite oeste que permita disputar el acceso a las riquezas de todo tipo encerradas en la altamar, para lo cual se hace necesario entre otros, la firma y adhesión a la Convemar y al diseño, estructura y mantenimiento de una Armada de aguas azules que lo garantice.
- Impulsar la educación a los más altos niveles, a fin de desarrollar una fuerte capacidad en investigación y desarrollo, que nos permita establecer capacidades de exportación de conocimiento como tal o, como productos elaborados a consecuencia de.
- Alcanzar el nivel de sociedad democrática en todos los estamentos.
- Desarrollar e impulsar el turismo en grado sumo. Debe convertirse en el corto plazo en una de nuestra gran fuente de ingresos.
- Convertirnos en una democracia confiable para la comunidad internacional.
- Invertir en "Investigación y desarrollo" a fin de convertirnos, en el corto plazo, en los mejores exportadores de tecnologías intermedias, necesarias para los países en vías de desarrollo o no desarrollados.
- Desarrollo de tecnologías de avanzada en todo aquello relacionado con las capacidades preventivas y curativas de plantas y raíces propias de nuestro medio, haciendo hincapié en la medicina tradicional, hiperbárica u homeopática.
- Establecer un balance demográfico que permita disminuir los niveles de mi-

seria y ocupar con éxito las áreas de baja densidad poblacional, consecuencia de un bien logrado plan de colonización.

- Establecimiento de correctos y adecuados sistemas de seguridad social y sistemas previsionales, privilegiando la condición de los miembros de la tercera edad.
- Destierro del narcotráfico.
- Minimización de la subversión.
- Convertirse en aliado principal en la lucha del terrorismo internacional y su eliminación.
- He dejado para el final el enunciado, en mi concepto, de lo que debe ser una "política marítima": *Usufructuemos el mar.*

Consideraciones de orden geopolítico

- El Perú es un país: marítimo, andino, amazónico, bioceánico y antártico.
- Posee, a nivel continente sudamericano en su mayoría, el eje de integración longitudinal: la Cordillera de los Andes (los Incas han demostrado fehacientemente que las cordilleras unen, no dividen) y en el eje transversal, compartido con el Brasil mayoritariamente, el río Amazonas desde sus nacientes, el cual a su vez contiene la quinta parte del agua dulce del planeta con excepción de la Antártida.
- Posee una posición geoestratégica privilegiada con relación al continente sudamericano y su proyección hacia el Asia.
- Está ubicado dentro del cuadrante sudamericano, donde no existe un hegemón con capacidad nuclear.
- El Perú es un país casi autárquico, lo mismo que el continente, lo cual le da, de por sí, una especial condición con respecto a los demás países del hemisferio y del mundo.
- Es el único país del mundo que tiene dos afloramientos oceánicos al año, lo cual le da una preponderancia especial en lo referente a la pesca, tanto de consumo como industrial.

- De otro lado, en los ríos de la Amazonía existe una capacidad pesquera similar o superior a la de la costa, debiendo simplemente establecerse las normas de explotación y comercialización, debido a su riqueza tanto en especies como en nuevos sabores. Políticas similares deberán de ser desarrolladas en el lago Titicaca y en extensas lagunas.
- La conformación del eje Lima-Brasilia obligará por necesidad a la integración de Bolivia.
- La integración Perú-Brasil generará un mayor y mejor acercamiento entre los Estados Unidos y la Confederación, por la marcada dependencia y necesidad, a futuro, de agua dulce de Norteamérica y, por otro lado, la necesidad de conservar la biodiversidad existente en la Amazonía, sobre lo cual tiene especial interés.
- La unión estratégica Perú-Brasil hará desistir de sus intenciones a Chile.
- Posee, a nivel continente, las tres únicas bahías que pueden llegar a constituir el megapuerto sudamericano, con las ventajas inherentes a ello, que lo convierte a su vez en el gran elemento regulador del tráfico marítimo continental, pues de una de dichas bahías se producirá todo el tráfico de cabotaje del continente.
- Será el nudo de distribución aerocomercial del continente, lo cual se vería potenciado al convertir al país en el centro turístico privilegiado de Sudamérica.

Nueva concepción geopolítica del Perú

El Perú es una isla bañada por dos océanos, el Pacifico y el mar Amazónico, el cual constituye el 60 por ciento del territorio, anclado al continente por dos estribos, uno al norte en la frontera con el Ecuador y, otro al sur en la frontera con Chile, donde los dos mares tienen características ecológicas muy similares, siendo el amazónico el más sensible. De otro lado, el país se 'encuentra a caballo' sobre la Cordillera de los Andes, dominando el eje geopolítico longitudinal sudamericano que esta constituye, mirando al Pacífico y al Atlántico y poseyendo las nacientes y parte del río Amazonas, el eje transversal geopolítico sudamericano. Es un país marítimo, andino, amazónico, bioceánico y antártico.

Contralmirante José G. García Valdivieso

Consideraciones finales

Tanto el planeamiento en sus diferentes facetas, hasta alcanzar el nivel de estratégico, como la Geopolítica, son dos herramientas para el desarrollo, que en su momento fueron consideradas perversas y por tal motivo vituperadas, por estimarse negativas en sus concepciones y fines, y atentatorias a las buenas relaciones entre países y al desarrollo armónico de los mismos y de las sociedades que los poblaban; sin embargo, el tiempo se encargó de demostrar lo contrario, ya que el problema estaba en la forma cómo se empleaban las mismas y en cómo, los que las utilizaban, distorsionaban su empleo, a fin de alcanzar objetivos preconcebidos, que requerían justificación para su realización.

Los grandes objetivos nacionales representan el cenit por excelencia al cual se desea llegar en un tiempo determinado, el horizonte del planeamiento; a su vez, estos pueden dividirse en más de una política de Estado, las cuales no son otra cosa que: "lo que se debe hacer", para finalmente establecer la estrategia, o el "cómo hacer", que nos lleve a la consecución de los mismos, para lo que se deberá desarrollar el camino a seguir, que no es otra cosa que el Planeamiento estratégico.

Ahora bien, tanto los GGOONN, como las PPEE, demandan ciertas reglas a seguir en sus enunciados, a fin de que se cumpla con lo deseado. Primero, deben ser en número suficiente y su enunciado debe ser breve, concreto, específico, de fácil recordación y siempre relacionado o proyectado al futuro. Segundo, debe ser reconocido a todo nivel como una necesidad para alcanzar el futuro deseado. Tercero, no debe de estar circunscrito al tiempo y su conocimiento es obligatorio por toda la sociedad, pues su logro es consecuencia de ello. Finalmente, para alcanzar su cometido, es necesario dividirlo en metas y submetas, las que deben de ser cuantificadas en costo y tiempo, a fin de priorizarlas para su ejecución.

El Perú, uno de los tantos países, alcanzará la mayoría de edad al desarrollar el Planeamiento estratégico que lo eleve al nivel de Estado-Nación, con todo lo que ello implica para su futuro.

La Historia, veleidosa dama a la cual debemos esforzarnos en conocer, nos hace ver la cantidad de errores cometidos desde nuestra independencia y cómo tantos pueden deber tanto a tan pocos: civiles, ancianos, mujeres y niños, marinos y militares, quienes no dudaron en ofrendar sus vidas y su hacienda por defender la Patria alevemente atacada, destruida, saqueada, violada y postrada por más de un siglo. También nos hace conocer como tan pocos

pudieron sacrificar a tantos en aras a su ineptitud, desconocimiento, impericia y deseos de lograr la gloria efímera y alcanzar la fortuna fácil, y a pesar de ello pululan libremente dentro de nuestra sociedad, como si nada hubiera pasado.

Uno de los postulados más interesantes acerca de la Historia, es la necesidad de "conocerla para evitar cometer los mismos errores", sin embargo, estamos más cerca de lo preconizado por Albert Einstein, una de las mentes más claras de nuestra época, quien pontifica que: "lo único que se sabe de la Historia, es que los pueblos no saben Historia".

Y, realmente, cuánta razón le asiste, si presenciamos diariamente el espectáculo político, consecuencia de la ignorancia y la impericia, que cual circo se nos ofrece, donde cualquier cosa puede suceder, menos prepararnos para estar listos a la defensa de la Patria y de la sociedad y proyectarnos al futuro.





El liderazgo del Almirante Grau

Capitanes de Fragata
LUIS TORRES MONTOYA
FERNANDO GRANTHON DE PUJALT
GUIDO AYVAR HERMOSA
JUAN PONCE-VIDAL GARAY



Es cotidianamente fácil observar en estos tiempos personajes que resaltan a la luz por sus inventos, avances tecnológicos o logros deportivos; el mundo de la Informática se rinde a los pies del innovador Steve Jobs o de Bill Gates; Henry Ford, se convierte en un icono norteamericano al igual que Lionel Messi identifica a toda la República Argentina; en las palabras de Manuel Gonzales Prada: "Épocas hay en que todo un pueblo se personifica en un solo individuo: Grecia en Alejandro, Roma en César, España en Carlos V, Inglaterra en Cromwell, Francia en Napoleón, América en Bolívar. El Perú en 1879 no era Prado, La Puerta, ni Piérola, era Grau." (Gonzales Prada, 1894). Sin embargo a diferencia de los demás ejemplos, esa identificación del Perú con nuestro héroe parece haber permanecido en el tiempo, dado que cuando se le pregunta a un oficial de la Marina por una figura inspiradora, desde luego se puede predecir que se alzará la imagen perenne del insigne almirante, a quien se le rinde honores y estudia su vida para tratar de llevarla tal y cual es conocida por los peruanos, que lo eligió como "Peruano del Milenio". Su obra fue tan sagrada que hoy sigue identificando a todo un pueblo.

El almirante Miguel Grau Seminario, nació en Piura el 27 de julio de 1834, hijo de don Manuel Grau, Teniente Coronel del ejercito colombiano, y de doña María Luisa Seminario. Vivió sus primeros años en Piura, pero debió dejar su infancia a temprana edad para embarcarse a los nueve años e iniciar así una vida marinera, lejos de la familia y a bordo de embarcaciones donde el compañerismo y la lealtad al superior son la única manera de sobrevivir. En esa época los buques eran a vela y no llevaban más que 10 u 11 tripulantes, así que es fácil imaginar lo cansado que debió haber sido el día a día de nuestro héroe durante los 10 años que estuvo en la marina comercial. A los 19 años, en 1853 es aceptado por la naciente Marina de Guerra.



La vigencia de su trayectoria es el reflejo de su vida.

Sus dotes de idealista se vieron reflejadas cuando participa en la rebelión de Manuel Ignacio de Vivanco en contra de la Constitución liberalizada de Ramón Castilla. Lamentablemente este suceso donde no tuvo éxito lo lleva a ser retirado de la Institución y lo obliga a regresar a la marina mercante, hasta que gracias a las buenas obras de magníficos defensores es aceptado nuevamente en nuestra Armada en el año de 1863. Participó en sendos combates por defender el honor de nuestra patria, ante la codicia Ibérica.

En 1867 cuando contrae nupcias con la dama limeña Dolores Cavero, quien le dio 10 hijos a quienes amó y legó toda la poca fortuna, pidiendo y pensando solamente en su educación. Casi todas las cartas que se escriben en esta época de navegaciones infinitas, denotan el amor por su familia, la preocupación producto tal vez de la falta que ésta le hizo al inicio de su vida.

Siempre estuvo atento y no dejó de reclamar la operatividad de nuestra Armada; en 1879, cuando la guerra era inminente, se embarcó en el que sería su nave insignia el monitor Huáscar, a bordo del cual participa el 21 de mayo



Monitor peruano "Huáscar".

en el combate de Iquique donde da muestras de su bien ganado nombre de "Caballero de los Mares" y rescata a los náufragos de la nave chilena Esmeralda, hundida en honroso combate. El adversario lo persiguió con toda su flota para emboscarlo en altamar y dar caza a la nave que los mantuvo durante seis meses inmovilizados, es así como, a las 8:50 del 8 de octubre, una granada estalla sobre el puente del Huáscar y envía a nuestro almirante a la gloria de los héroes donde logra la inmortalidad.

Miguel Grau nos ha legado un conjunto de valores que debemos imitar (Basadre, 2005). Fue un hombre trabajador, honesto, respetuoso y solidario que amaba al Perú. La vigencia de su trayectoria y el reflejo de su vida dan consistencia y coherencia a sus acciones. Poseedor de firmes convicciones éticas que como expresión natural resaltan el valor, destreza y humildad. En su vida política fue un demócrata a carta cabal; asimismo, como diputado de la República tuvo una foja pública digna e impecable, resaltando su honestidad y lealtad con sus principios (Palacios Dongo, 2010). Todas estas deducciones salen a raíz de las crónicas de algunos sobrevivientes del Huáscar, algunos críticos de la época y de todo un país que estaban atentos a las hazañas del héroe. No cabe duda que "la guerra no es más que la consecución de la política" (Clausewitz, 1841) y que el enemigo no es la persona sino el interés político del

Estado del que pertenece el combatiente que está obligado a defender, mas no como una batalla directa entre hombres. El Capítulo II, Artículo 12 del II Convenio de Ginebra de 1949 dice a la letra: "Los miembros de las fuerzas armadas (...) que, encontrándose en el mar, estén heridos o enfermos o sean náufragos, deberán ser respetados y protegidos en todas las circunstancias, debiendo entenderse que el término "naufragio" será aplicable a todo naufragio, sean cuales fueren las circunstancias en que se produzca, incluido el amaraje forzoso o la caída en el mar...". Grau aplicó este derecho 60 años antes que entrara en vigencia. Todo este legado, ha marcado el desempeño de una Institución, de nuestra Marina de Guerra y a través de ella y de los hombres que han pasado o la han vivido de cerca, podremos afirmar que ha trazado el rumbo y la personalidad de un país.



Líderes transformacionales, trazaron un rumbo y personalidad de un país.

Esas marcas indelebles que se graban en la conciencia de una empresa, de un pueblo, de un país son hechas por personas que se les conoce como "líderes transformacionales". Un líder es quien tiene la aptitud para influir en un grupo hacia el logro de una visión o el establecimiento de metas (Robbins, 2009). La fuente de esta influencia puede ser formal como aquella que da la posición de una jerarquía directiva en una organización o, puede ser asumida por una persona solo por su forma de influenciar en el resto del equipo. Existen tantas definiciones de liderazgo como personas que han tratado de definirlo (Stogdill, 1974), pero hay dos que enmarcan al "Peruano del Milenio", la primera de ellas es la del doctor Robert House quien llamo "líder carismático" a aquella persona que es seguida por sus atribuciones heroicas, sus características son cuatro: (1) tienen visión, (2) están dispuestas a correr riesgos personales para

lograr esa visión, (3) son sensibles a las necesidades de los seguidores, y (4) tienen comportamientos fuera de lo normal. (Robbins, 2009). Cuál era la visión de Grau. Al estallar la guerra con Chile, Grau expone en el Palacio de Gobierno la desproporción de fuerzas entre las Escuadras peruana y chilena. No obstante este convencimiento, dictado por los hechos, llevó a cabo las hazañas más portentosas de la historia naval, con el pequeño monitor. Esto revela que Grau poseía aptitud para medir y conocer cada situación y que por ende, tuvo don de mando. Sólo así pudo convertir al Huáscar en el mejor buque peruano y en el terror de la Escuadra adversaria, despertando admiración. Con el Huáscar destrozó los planes enemigos, que no salían de su asombro frente a la audacia, la temeridad y la valentía del monitor, de su capitán y de su tripulación (Defensa, 2012). No cabe dudad que Grau tenía un liderazgo carismático. Su Visión no era ganar la guerra, sino ganar tiempo para que la política pueda hacer lo suyo, llegasen las armas que venían retrasadas al Perú o simplemente el enemigo se rindiese ante un pueblo peruano digno de unirse para defender su territorio. Grau logró, en la campaña naval, que se destituya al comandante en jefe de la Armada adversaria, que en la Administración enemiga se produzcan desmanes, obligando a un cambio de Gobierno y a un cambio de estrategia (Basadre, 2005). El adversario, dejó la caballerosidad a un lado para lanzar un solo objetivo, capturar el Huáscar, dejar de avergonzarse frente a Grau.



Grau, logró la admiración de todo un continente.

La segunda definición de liderazgo que enmarca al "Peruano del Milenio" es la del "líder transformacional", definido como aquel que inspira a quienes lo siguen para que trasciendan sus intereses propios por el bien de la organiza-

ción y son capaces de tener en ellos un efecto profundo y extraordinario (Robbins, 2009). El "liderazgo transformacional" tiene las siguientes características que lo definen: (a) detectar las necesidades (la necesidad de trascendencia de su dotación). Grau siempre les dijo que ellos eran el Perú representado en un buque de guerra, que todo el pueblo estaba con ellos y serian honrados por todos los tiempos (Zanutelli, 2002); (b) lograr la identidad social. Cuando el Huáscar zarpaba de algún puerto en busca de aventuras, siempre arriesgadas, aunque a veces infructuosas, todos volvían los ojos al comandante de la nave, todos le seguían con las alas del corazón, todos estaban con él. Nadie ignoraba que el triunfo rayaba en lo imposible, atendida la superioridad de la Escuadra chilena; pero el orgullo nacional se lisonjeaba de ver en el Huáscar a un caballero andante de los mares, una imagen del famoso paladín que no contaba sus enemigos antes del combate, porque aguardaba contarles vencidos o muertos (Gonzales Prada, 1894); (c) presenta una visión irresistible (detener a una Escuadra de blindados con un buque de guerra y varios buques más pequeños. Trascender en la Historia, evitar la invasión del país; (d) define una estrategia realista. La estrategia del almirante era sencilla, se ganaba con su caballerosidad el aprecio de su tripulación y de todos los pueblos, donde llegaba a bordo del Huáscar. Era respetado, si el puerto era amigo, los recibían y premiaban, si era enemigo con miedo y respeto; (e) obtiene resultados. Seis meses sin que nadie se pueda acercar al Perú, premios obtenidos por las damas de Iquique (Arosemena, 1983), titulares en los periódicos, y más aún el respeto de todo un pueblo por miles de años.

El liderazgo del almirante Miguel Grau, es un "liderazgo transformacional", que no solo ha cambiado la vida de los hombres que estuvieron a su lado, sino que además logró la admiración de todo un continente. El almirante Miguel Grau se adelantó a los convenios post Segunda Guerra al rescatar a los náufragos de la Esmeralda, aplicando el Derecho Internacional Humanitario, 60 años antes de que éste fuera oficializado. Los valores y la aplicación de éste Derecho definen a un gran número de seguidores, que quisieran tener un líder como Grau quien los comande, que buscan ser como Grau en sus empresas e instituciones en una sociedad que respeta y concibe sus valores como ejemplo a seguir y los trata de interiorizar en la vida, pensando en que "¡Somos Grau, seámoslo siempre!"

Bibliografía

1 Huáscar, nombre del ex buque de la Marina de Guerra del Perú, que estuvo al mando del Almirante Miguel Grau durante la guerra del Pacifico de 1879.

Bibliografía

- Arosemena, G. (1983). *El Almirante Miguel Grau* (5 ed.). Lima: Centro de Estudios Historicos Maritimos Peruanos.
- Basadre, J. (2005). *Historia de la Republica del Perú* (1822 - 1933) (Vol. 8). Lima, Perú: *"El Comercio"*.
- Clausewitz, C. P. (1841). *De la Guerra*. Prusia.
- Defensa, M. d. (2012). *Almirante AP Miguel María Grau Seminario*. Obtenido de http://www.mindef.gob.pe/vercontenido.php?archivo=menu/historicos/grau.htm&retorno=si
- Ginebra, C. I. (1949). II. *Convenio de Ginebra para aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las fuerzas armadas en el mar de 1949*. En "CAPÍTULO II - Heridos, enfermos y náufragos. Ginebra".
- Gonzales Prada, M. (1894). *Pájinas Libres*. Lima: Paul Dupont.
- Palacios Dongo, A. (8 de Octubre de 2010). *Miguel Grau: Sigamos su Ejemplo. Expreso*, pág. 12.
- Robbins, S. P. (2009). *Comportamiento Organizacional*. Mexico: Pearson Education.
- Stogdill, R. (1974). *Handbook of leardership: A survey of Literature*. New York: New York: Free Press.
- Thorndike, G. (2006). *Grau, los hijos de los libertadores* (Vol. 1). Lima, Perú: Fondo Editorial del Congreso de la Republica.
- Zanutelli, M. (2002). *El almirante Grau y la plana menor del Huáscar*. Lima, Perú: Fondo Editorial del Congreso de la Republica.



Evolución de los portaviones en el mundo durante el siglo XX



Contralmirante
EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO



Hoy, los portaviones son los más grandes y poderosos buques de guerra en el mundo.Desde la aparición dela bomba atómica al final de la Segunda Guerra Mundial, no existe un sistema de armas que haya cambiado tanto los métodos de la guerra naval que el portaviones. El nacimiento de estos revolucionarios buques se originó en la Marina de Inglaterra, antes de la Primera Guerra Mundial, maduró dramáticamente durante la Segunda Guerra Mundial, llegando a reemplazar por su efectividad al acorazado como buque capital, siendo la principal función de estos buques transportar aviones, lanzarlos y recuperarlos rápidamente y en forma efectiva.

Hoy, estas fortalezas flotantes que se denominan "súper portaviones" sólo existen en la Marina de los Estados Unidos de América; sus modernos, costosos y sofisticados aviones tienen capacidad para cumplir variadas misiones a muy largo alcance siendo capaces de llevar armas nucleares. La primera semana del mes de agosto de 2014 el presidente Obama dio la orden de atacar un foco terrorista al norte de Irak y desde algún lugar en las aguas del golfo Pérsico un súper portaviones de la clase *Nimitz* lanza sus aviones caza - bombarderos HORNET F-18 hacia sus objetivos, siendo esto la "proyección del poder".

Al final de la Segunda Guerra Mundial las únicas Marinas que continuaron operando sustanciales números de portaviones fueron las de Inglaterra y Estados Unidos con el desafío de la Marina soviética de ingresar en este campo; posteriormente los Estados Unidos fue el que tanto en calidad como en cantidad representó los grandes adelantos y desarrollos tecnológicos y muy pronto será común ver operando en estos buques aviones no tripulados.

Proyección del poder

Los Estados Unidos desde la década de los 70's estableció que el rol y la razón de su Marina se resumía a cuatro misiones: control del mar, proyección del poder a tierra, disuasión y presencia naval, siendo éstas aplicables a cualquier Marina del mundo; de estas misiones se derivan los planes estratégicos, asignación de recursos y el desarrollo de tácticas navales, significando el empleo de portaviones, la esencia para ejecutar la "proyección del poder".

Es importante mencionar una frase célebre que expresó el presidente Roosevelt el día del ataque a Pearl Harbor mientras los aviones de seis portaviones japoneses, proyectando su poder a tierras lejanas, bombardearon parte de la flota del Pacífico; la expresión fue: "¿Dónde están los portaviones?", esta interrogante fue por la ubicación de los dos portaviones basados en Pearl Harbor, el USS Enterprise y el USS Lexington que afortunadamente se encontraban fuera del área. La misma pregunta se la hizo el almirante Yamamoto después del ataque. A lo largo de los años la misma pregunta ha surgido durante la Guerra Fría y hasta nuestros días cuando aparecen crisis que afectan a los Estados Unidos.

Claramente, la flexibilidad, movilidad e independencia de estos buques desplazados en todo momento en zonas lejanas de las costas de Estados Unidos son los grandes protagonistas en las crisis que se presentan. Por su velocidad pueden desplazarse fácilmente 700 millas diarias.

El área de sus cubiertas de vuelo de aproximadamente cuatro y media hectáreas, representan su soberanía en cualquier parte del mundo para proyectar su poder; fue hace más de 70 años la famosa incursión del USS Hornet lanzando el 18 de abril de 1942, dieciséis bombarderos B-25 hacia Tokio para demostrar que Japón no era invulnerable, esto significó claramente la proyección de poder desde el mar, así también durante la Guerra del Pacífico los innumera-

bles ataques a las islas del Japón, luego los intensos bombardeos por la aviación embarcada en Corea, Vietnam y Kosovo durante la crisis de los Balcanes en el Mediterráneo y la guerra en el Golfo Pérsico.

Producción y evolución de los portaviones en el mundo y Estados Unidos

Destacan entre las Marinas más importantes, a parte de la Marina americana, que han diseñado y producido portaviones, las de Inglaterra y Japón. Al empezar la Segunda Guerra Mundial en sus inventarios disponían de más portaviones que la Marina de los Estados Unidos que contaba con ocho y que en corto tiempo se redujo a seis con el hundimiento del USS Lexington en la batalla del Mar del Coral y USS Yorktown en la batalla de Midway en mayo y junio de 1942, respectivamente.

Inglaterra



Clase Invencible.

La Royal Navy construyó su primer portaviones el HMS Argus en 1917. Con un desplazamiento de 14,500 toneladas podía llevar hasta 20 aviones y a partir de ese año comenzó un intenso programa de construcción hasta antes y durante la Segunda Guerra Mundial. Al declararse la guerra en 1939 disponía de 11 portaviones incluyendo tres muy antiguos, durante el curso de la guerra construyeron seis de 23,000 toneladas, tres de la clase *Illustrious*, dos de la clase *Implacable* y el *Indomitable*, a parte 11 ligeros, cinco de 18,000 toneladas de la clase *Majestic* y seis de 13,900 toneladas de la clase *Collussous*; también construyó 27 portaviones de escolta, sumando un total no despreciable de 37 unidades, algunos de éstos construidos en los Estados Unidos.

Para la *post* guerra este ímpetu decayó, Inglaterra como potencia mundial descendía y fue disminuyendo su liderazgo como potencia naval tomando su lugar Estados Unidos y la Unión Soviética. Muchos de sus buques entre los cuales se encontraban portaviones fueron vendidos a otros países, entre ellos dos a la Argentina y uno al Brasil. En 1954 se comisionaron los portaviones HMS Eagle y HMS Ark Royal, en el primero de estos apareció la cubierta en ángulo, desplazaba 41,000 toneladas, prestaron servicios hasta 1977. En 1971 contaba con seis portaviones antiguos incluidos el HMS Eagle y HMS Ark Royal.

En 1966 canceló los planes para la construcción de tres portaviones, la razón fue eliminar los aviones de ala fija embarcados argumentándose que la *Royal Air Force* podría resolver futuras operaciones desde bases en tierra. Años después en 1977 se aprobó la construcción de tres portaviones de la clase *Invencible*, desplazaban un promedio de 20,000 toneladas, velocidad de 28 nudos con propulsión de turbina a gas, dos ascensores, 550 pies de eslora y sin catapultas, esto se debe a que llevarían aviones de despegue vertical. Tenían en la proa el Sky Jump, para poder ayudar en el despegue corto a estos aviones. Para junio de 1982 en la guerra de Las Malvinas estuvo presente uno de estos buques el HMS Invencible que fue acompañado por el antiguo HMS Hermes que estaba a punto de ser dado de baja. Algunos analistas internacionales se preguntaron cómo había sido posible que aquellos dos pequeños buques tuvieran tanto éxito y regresaran a casa sanos y salvos, aunque en algunos medios se especuló que recibieron impactos significativos por bombas y misiles argentinos, parece que un torpedo de un submarino argentino de la clase 209 estuvo a punto de impactar en el HMS Invencible, pero esto no se ha podido demostrar.

Para los años 1987 y 2007 la *Royal Navy* contaba únicamente con estos tres portaviones de la clase *Invencible* y hoy por primera vez en 97 años no dispone de ningún portaviones, el único de esta clase ha sido convertido a un rol de



Clase *Queen Elizabeth*.

buque de guerra anfibia con helicópteros, sin embargo, están programados dos nuevos portaviones de la clase *Queen Elizabeth*, el R08 Queen Elizabeth y el R09 Príncipe de Gales, en el primero de ellos la quilla fue puesta en julio de 2009 y el segundo en mayo de 2014 y se espera lanzar el primero este año y el segundo en el 2017, respectivamente y, entre el 2017 y el 2020 ambos estarían en servicio, tendrían un desplazamiento de 65,000 toneladas, siendo así los buques más grandes de la historia de la *Royal Navy* con velocidad superior a 25 nudos y 284 metros de eslora, pudiendo embarcar 40 aviones. Se especula que los fondos para cubrir los costos del grupo aéreo del Príncipe de Gales todavía no están resueltos.

La Marina del Japón

Después de la guerra ruso – japonesa y tras derrotar en puerto Arturo a la flota de Rusia, ésta Marina empieza a figurar como potencia naval y a desarrollar construcciones navales importantes, entre ellas los portaviones, para así cumplir aspiraciones expansionistas.

El primer portaviones que tuvo fue el *Hosyo* de 7,970 toneladas con planta propulsora de vapor y dos turbinas que le permitían una velocidad de 25 nudos, fue comisionado en diciembre de 1922.

Desde los años 20's hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial construyó los seis portaviones que figuraron en el ataque a Pearl Harbor: el *Kaga, Agaki, Hiryo, Soryu, Syokaku* y el *Suikaku*, además de dos escoltas el *Ryusgo* y el *Ryujo* y ya disponían del *Hosyo* con los que sumaban nueve. En la batalla del Mar de Coral participaron el *Syukako* y el *Zuikaku* en la que el USS *Lexington* fue hundido y el *Yorktown* seriamente averiado. Semanas después aconteció la batalla de *Midway*, el 6 de junio de 1942, allí se encontraron el *Kaga, Agaki, Hiryo* y *Soryu* hundidos por la Fuerza de Tarea dirigida por el almirante Spruance conformada por los portaviones USS *Yorktown, Enterprise* y *Hornet*, sufriéndose la pérdida del USS *Yorktown*; esta batalla decisiva afectó seriamente el poder naval japonés. Finalmente, a fines de octubre de 1944 las acciones navales del Pacífico terminaron con la victoria en la batalla naval del golfo de Leyte donde desesperadamente aparecieron los primeros *kamikazes*. A los pocos meses, en la bahía de Tokio se firmó la rendición incondicional del Imperio japonés en la cubierta del acorazado USS Missouri; cercano a este buque se encontraron fondeados los portaviones de la flota americana protagonistas de episodios heroicos.



Akagi.

China

Hoy, China con su gran extensión territorial y su población que es la mayor del mundo, se vislumbra a corto plazo como una potencia mundial, que acrecienta su poder económico y militar y tiene claro la importancia que significa el poder marítimo para lograr sus aspiraciones, por lo que está desarrollando un importante programa de construcciones navales; sus efectivos llegan a las 225,000 marinos, sólo superados por la *US Navy* que tiene 317,964, la *Royal Navy* 35,550 y Rusia con 146,000.

En lo que a portaviones se refiere, hasta fines del siglo pasado no tuvo ningún significado. En 1998 compró a Rusia el portaviones *Riga* lanzado en diciembre de 1988, desplaza 59,100 toneladas y alcanza 30 nudos con una planta propulsora a vapor. Este buque que se encontraba en el mar Negro y Turquía puso dificultades para su cruce por el Bósforo durante un año; finalmente, tras un remolque por el Mediterráneo y el sur de África llegó a China siendo sometido en el astillero Dalian a un reacondicionamiento hasta que en el 2012 fue puesto en servicio. Inicialmente se emplearía para entrenar a sus pilotos. Tiene previsto construir de cuatro a seis portaviones y disponer de ellos en el año 2030, encontrándose también en sus planes contar con uno nuclear después del año 2020.

La Unión Soviética y Rusia

Durante la Guerra Fría, en 1976 el Jefe de Operaciones Navales de la *US Navy*, el almirante James Holloway, en un mensaje a su personal, expresó su preocupación porque en los últimos años la Marina soviética estaba evolucionando para convertirse en una Fuerza Naval capaz de tener una presencia ofensiva a escala mundial. El Almirante de Flota S.G. Gorshkov fue el gran impulsor de su Marina y puso énfasis en la importancia de los portaviones.

El primero de estos buques fue el *Kiev* que operó con aviones de despegue vertical y así como con helicópteros. Al final de la Segunda Guerra Mundial la Marina soviética era insignificante. Para 1967 y 1968 comisionó los portahelicópteros Moskva y Leningrado de 18,000 toneladas, planta propulsora a vapor con turbina capaz de alcanzar 30 nudos. Al final de la Guerra Fría puso en actividad dos portaviones de la clase Kusnetsov uno de ellos fue vendido a China. Actualmente como Marina Rusa sólo dispone del Kusnetsov en servicio desde 1991, desplaza hasta 65,000 toneladas y tiene una velocidad de 29 nudos. Su

diseño comenzó en 1974, puede llevar 39 aeronaves, entre ellos 18SU-33 que son interceptores y 15 helicópteros antisubmarinos.

Durante la Guerra Fría la estrategia naval soviética fue esencialmente defensiva con aviones principalmente en tierra, careciendo de fuerza de proyección.

Los portaviones en las Marinas de Alemania y Francia

En Alemania antes de empezar la Segunda Guerra Mundial, se planeó y se construyó un portaviones el Graf Zepelin en los astilleros de Kiel, llegándose a lanzar en 1938, desplazaba 28,100 toneladas, con 250 metros de eslora, podía llevar hasta 42 aviones (cazas y bombarderos), planta de vapor y turbinas. Se tuvo problemas con el diseño de las catapultas, hubo antagonismos y celos de parte de la *Luft Waffe*, lo que resultó que no se llegara a terminar. En 1945 seguía sin concluir, siendo capturado por los rusos, ellos tampoco fueron capaces de concluirlo y en 1949 fue desguazado. La Marina alemana no tuvo la capacidad en el diseño de portaviones.

En Europa la Marina francesa ha sido pionera en el diseño y operación de portaviones, en 1927 dispuso del portaviones Bearn de 22,000 toneladas capaz de transportar 35 a 40 aviones, desarrollar 21.5 nudos con una planta a vapor con máquinas alternativas que le limitaban alcanzar mayor velocidad; para corregir esta deficiencia diseñó en 1930 dos portaviones de la clase Jofre lanzados en 1938 y 1939, respectivamente, con desplazamiento de 20,000 toneladas, plantas a vapor, cuatro turbinas y desarrollo de 32.5 nudos; podía llevar hasta 40 aviones. En 1940 con la ocupación alemana estos buques fueron desguazados.

Durante la Segunda Guerra Mundial construyó el portaviones escolta Dixmode en Filadelfia y, en New York otros dos de la clase *Lafayette* de 14,000 toneladas, planta propulsora de vapor y con turbina, y desarrollo de 32 nudos.

En 1942 y 1943 construyó en La Vickers, Inglaterra, el *Arrumancher* (similar al HMS Colossous) con un desplazamiento de 19,600 toneladas, planta de vapor y turbina que desarrolló 23.5 nudos, podía llevar hasta 24 aviones. En 1961 y 1963 comisionó dos portaviones de la clase *Clemenceau*: el Foch y el Clemenceau de 32,500 toneladas de desplazamiento, dos catapultas, turbinas a vapor, velocidad máxima hasta 31 nudos y capacidad para transportar 30 aviones.

Para 1964 completó el portahelicópteros Juana de Arco que tantas veces vi-

sitó nuestro primer puerto. Tenía un desplazamiento de 12,300 toneladas, turbina a vapor, un desarrollo de 26.5 nudos y capacidad para cargar hasta ocho helicópteros.

El Foch fue vendido a Brasil en el 2000 y el Clemenceau desguazado en el 2003, quedando Francia a la fecha con un solo portaviones: el Charles de Gaulle comisionado en el año 2001. Desplaza 43,000 toneladas, de propulsión nuclear, con la singularidad que su autonomía es de sólo cinco años versus los 14 que pueden lograr los últimos portaviones nucleares de la clase Nimitz; puede acomodar 34 aeronaves, alcanza los 27 nudos.

Para el 2018 espera contar con un nuevo portaviones nuclear similar en diseño a los de la clase *Queen Elizabeth* de la *Royal Navy*.

Italia y España

En Italia, en 1926 se comisionó el portaviones Aquila posteriormente llamado *Sparvieri* con un desplazamiento máximo de 23,500 toneladas, propulsión con turbinas a vapor, desarrollando 20 nudos, podía llevar hasta 36 aviones, en 1947 pasó al desguace. En 1985 se puso en servicio el portaviones Guiseppe



Chakri Naruebet

Giribaldi con un desplazamiento de 13,340 toneladas, con una planta propulsora de turbinas a gas LM 2500, desarrollando 30 nudos, capaz de cargar 10 aviones de despegue vertical Sea Harrier o 16 helicópteros Sea King.

En 2009 comisionó el portaviones Andrea Doria que hoy lleva el nombre de Cavaur con un desplazamiento de 27,000 toneladas, propulsado a turbina a gas LM 2500, desarrollando 30 nudos, puede llevar ocho aviones de despegue vertical Sea Harrier y 12 helicópteros Sea King.

En España su primer portaviones fue el Dedalo II, construido en los Estados Unidos de Norteamérica, era una antiguo portaviones ligero de clase Independence transferido en 1967, desplazaba 16,700 toneladas, con turbina a vapor, desarrollaba hasta 30 nudos, fue un gran apoyo para el entrenamiento de los pilotos navales de la dotación del portaviones Príncipe de Asturias, comisionado en 1989, con un desplazamiento máximo de 16,200 toneladas, construido en España en Bazan Ferrol, propulsado con turbinas a gas LM 2500, desarrollando hasta 26 nudos. Su ala aérea alberga hasta ocho aviones de despegue vertical y 12 helicópteros anti submarinos, por recortes presupuestales fue dado de baja el 6 de febrero de 2013 no estando en servicio por lo que España ya no dispone de portaviones. Muchos países europeos han vendido estas unidades navales dados de baja a la Argentina, Brasil, Australia, Canadá, India y China, en diversas oportunidades.

Tailandia en 1992 mandó construir a España en los Astilleros Bazan Ferrol el Portaviones Chakri Naruebet que tiene un desplazamiento máximo de 11,500 toneladas, planta propulsora de turbinas a gas LM 2500, desarrollo de 27.5 nudos y motores diesel MTU de 16 cilindros. Su construcción tardó cinco años, lleva seis aviones de despegue vertical y hasta cuatro helicópteros Sea Hawk, tiene roles adicionales para ayuda en desastres naturales.

Estados Unidos de Norteamérica

Sólo después del vuelo de los hermanos Wright, el primer despegue desde un buque fue en noviembre de 1910 desde el crucero ligero USS Birmigham, posteriormente en enero de 1911 a bordo de un crucero modificado, el USS Pennsylvania aterrizó por primera vez un avión y este éxito marcó el inicio del desarrollo de los portaviones en los Estados Unidos de Norteamérica.

En 1919 se autorizó la conversión del buque carbonero el USS Jupiter en el futuro primer portaviones de la US Navy el CV1 USS Langley que entró en



servicio en mayo de 1922. Su cubierta de vuelo era de madera de 163 metros, desplazaba 11,000 toneladas, desarrollaba una velocidad máxima de 14 nudos, podía transportar hasta 35 aviones. La cubierta resultaba corta, llego a tener cables para frenar el aterrizaje de sus aviones, no tenía isla en cubierta como se puede apreciar en la fotografía. Durante cinco años fue el único portaviones en la *US Navy*. Fue muy aprovechado para el entrenamiento de pilotos navales en las técnicas de despegue y aterrizaje. En 1936 fue convertido a *buque tender* para hidroaviones; en febrero de 1942 fue atacado por aviones japoneses, quedando seriamente dañado, posteriormente fue hundido por sus propias fuerzas para evitar que cayera en manos enemigas.

Años después, en noviembre y diciembre de 1927 entraron en servicio los nuevos portaviones de la clase *Lexington*, los CV2 USS Lexington y el CV3 USS Saratoga cuyos cascos eran diseños de cruceros de batalla. Estas unidades fueron el inicio del desarrollo de este tipo de buques que permitió mayores desplazamientos, velocidades, armamentos defensivos y la aplicación de los adelantos tecnológicos. Estos buques fueron considerados los más grandes

del mundo en su género después de la Segunda Guerra Mundial. Desplazaban 36,000 toneladas, la cubierta de vuelo alcanzó los 275 metros con una catapulta al inicio, podían transportar hasta 120 aviones y desarrollar 35 nudos. Ya tenían hangares.

El USS Lexington fue hundido el 8 de mayo de 1942 en la batalla del Mar de Coral por aviones japoneses. Esta fue la primera batalla naval en que los contendores no se vieron, fue la aviación embarcada la que realizó la tarea. El USS Saratoga terminó sus servicios como buque blanco en el atolón de Bikini en octubre de 1946 en una prueba de explosivos nucleares. Posteriormente en junio de 1932, fue comisionado el CV4 USS Ranger considerado pequeño y lento, podía llevar hasta 76 aviones entre aviones de cazas y bombarderos en picada, tenía una planta de propulsión de turbinas, podía desarrollar hasta 29.5 nudos. Tuvo limitada participación en la guerra del Teatro de Operaciones del Pacífico. En 1947 fue desguazado.

El CV7 USS WASP comisionado en abril de 1940 fue una versión mejorada del USS Ranger, desplazó 14,500 toneladas, su cubierta de vuelo tenía 222 metros, podía llevar hasta 72 aviones de diferente tipo. Contaba con cuatro catapultas, tuvo ascensores con mejoras, poseía radar, podía desarrollar hasta 29 nudos. Fue hundido en combate en setiembre de 1942.

Los portaviones de la clase Yorktown

Fueron tres los construidos antes de la Segunda Guerra Mundial, el CV5 USS Yorktown, el CV6 USS Enterprise y el CV8 USS Hornet, comisionados en setiembre de 1937, mayo de 1938 y octubre de 1941, respectivamente. De características similares, desplazaban un máximo de 25,000 toneladas, la propulsión era con turbinas a vapor, desarrollaban hasta 33 nudos, tenían una tripulación de 1875 personas, contaban con armamento antiaéreo variado, podían transportar 88 aviones a hélice como los cazas, torpederos y bombarderos en picada, sus cubiertas de vuelo medían de 244 metros, disponían de tres catapultas.

El diseño de estos buques fue el resultado de la experiencia real operativa, de las mejoras en la protección del casco, capacidad de transporte de aviones y radio de acción. Sin embargo, el radio de acción de los aviones era limitado, tanto que el almirante Spruance en la batalla de Midway se vio enfrentado a esta situación y la orden para lanzar los aviones la tuvo que dar con estrechos

márgenes. Muchos aviones no tuvieron el suficiente combustible para el retorno, cayendo al mar, situación que en el futuro se solucionó con el reabastecimiento en el aire.

Estos buques tuvieron brillante actuación en las operaciones de combate que participaron. Sobresalió el USS Enterprise al que se le acreditan 19 buques japoneses hundidos, tres portaviones, 13 buques dañados y la cooperación para hundir a 10; su batería antiaérea derribó 185 aviones japoneses, recibió un reconocimiento presidencial por valentía en acción, fue dado de baja en febrero de 1947. El USS Hornet se hizo famoso con su incursión en abril de 1942, al lanzar 16 bombarderos B-25 hacia Tokio a cargo del teniente coronel James Doolittle. Estos aviones nunca regresaron al portaviones, se las ingeniaron para llegar a China, después de cumplir su misión. Este buque tiene la particularidad de ser el último portaviones hundido en acción, en octubre de 1942 por aviones japoneses en la batalla de Santa Cruz. El USS Yorktown fue hundido en la batalla de Midway en junio de 1942.

Los portaviones de la clase Essex

Fue la construcción de estos portaviones un programa nunca superado, que reflejó la verdadera capacidad industrial de los Estados Unidos de Norteamérica, al concretarse la construcción masiva de 24 buques de esta clase, 14 de ellos participaron en la guerra, 10 fueron seriamente dañados por los aviones Kamikase al final de la guerra.

El primero de ellos fue construido en el astillero Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company ubicado cerca de Norfolk – Virginia, astillero que tiene el record en Estados Unidos y en el mundo en la construcción de portaviones. Estos portaviones tienen características similares, desplazan como máximo hasta 45,800 toneladas, pueden llevar hasta 96 aviones, sus cubiertas de vuelo tienen 244 metros, su propulsión eran de turbinas de vapor pudiendo desarrollar hasta 32.5 nudos. Se les mejoró el equipo de control de averías. Disponían de tres ascensores, un armamento de cañones de cinco pulgadas, 40mm y 20mm. El diseño de estos buques no permaneció estático durante la guerra, muchos cambios fueron incorporados, basados en las lecciones aprendidas. Sus dotaciones fueron de 302 oficiales y 3003 tripulantes, después de la guerra muchos de ellos fueron modernizados instalándoseles otra cubierta de vuelo en ángulo. Participaron activamente en las campañas de la guerra de Corea y Vietnam, ya en esa época su grupo aéreo lo constituían aviones Jet.

tAlgunos de estos buques estuvieron en servicio hasta la década de los 90's y, un caso muy particular es que de ellos unos pocos se conservan como museos históricos en diferentes puertos del litoral de los Estados Unidos de Norteamérica, ubicándose el USS Hornet en Alameda, California, el USS Intrepid en New York, el USS Lexington en Corpus Christi, Texas y el USS Yorktown en South Carolina. Tuve oportunidad de visitar el USS Lexington en Corpus Christi, Texas, pudiendo apreciar aeronaves muy bien conservadas en la cubierta de vuelo. En los hangares se observan aviones diversos y de diferentes épocas muy bien restaurados que constituyen una verdadera atracción turística y sirven para fomentar la conciencia marítima y los valores de la historia.

Durante la Segunda Guerra Mundial cubrieron todos los océanos del mundo, fueron necesarios pequeños portaviones para diversas misiones sobre todo protección de convoyes y guerra antisubmarina, así también para apoyar en operaciones anfibias. A continuación se muestra un cuadro con información sobre el particular:

CLASE	CANTIDAD	PUESTA EN SERVICIO	DESPLAZ. MÁXIMO (T).	ESLORA (pies)	AVIONES EMBARCADOS	VELOCIDAD (en nudos)	OBSERVACIONES
Portaviones ligeros de flota	*2*	*1945*	*20.000*	*683*	*48*	*33*	-
Independence	*7*	*1942 - 1943*	*13.000*	*618*	*45*	*33*	*Se empezaron siendo cruceros ligeros*
Commencement Bay	*19*	*1944 - 1945*	*12.000*	*553*	*34*	*20*	*Se ordenó un mayor número, pero fueron cancelados; se concluyeron casi al final de la guerra*
Chenango	*3*	*1942*	*12.000*	*556*	*34*	*18*	*Fueron buques tanques convertidos*
Casablanca	*37*	*1943 - 1944*	*10.200*	*498*	*27*	*18*	*Se construyeron en 76 días. Originalmente se programó construir 50*
Bogue	*10*	*1942*	*8.300*	*494*	*21*	*16*	*Buques mercantes convertidos*
Total	*78*						

Los portaviones clase Midway

Fueron los CVA (Portaviones de Ataque) CVA 41 USS Midway, CVA 42 USS Franklin Roosevelt y CVA 43 USS Coral Sea siendo estos los buques de guerra más grandes de Estados Unidos construidos durante la Segunda Guerra Mundial. Sus quillas fueron puestas desde octubre de 1943 hasta julio de 1944, pero ya fue tarde para que entraran en acción al ser comisionados en setiembre de 1945, noviembre de 1945 y octubre de 1947, respectivamente.

Tuvieron un desplazamiento máximo de 64,000 toneladas, una eslora de 900 pies, tres catapultas, turbinas a vapor, desarrollaron hasta 33 nudos, pudiendo llevar hasta 75 aviones y una dotación de 4000 tripulantes.

Comenzando 1949 se inició su modificación para portar armas nucleares, siendo así los primeros buques del mundo con capacidad de ataque nuclear. Estuvieron desplazados en el Atlántico durante la guerra de Corea para después operar en el Pacífico. Dispusieron de la cubierta en ángulo y su ala aérea, incluyó modernos aviones Jet. Prestaron servicio hasta los años 1992 (Midway), 1977 (Roossevelt) y 1990 (Coral Sea). El USS Midway actualmente se conserva como buque museo, en San Diego, California.

El incidente del CVA USS United States

Este portaviones fue autorizado para ser construido en 1948 durante el gobierno de Harry Truman siendo Secretario de Defensa James Forrestal, quien se encontraba enfermo (se suicidó arrojándose del 17avo piso del hospital naval de Bethesda) acabando reemplazado por Louiss Jonhson quien no tenía simpatía por la Marina. Al poco tiempo de asumir el cargo, en forma unilateral, canceló la construcción de este portaviones al que ya se le había puesto la quilla en un trabajo que ya llevaba nueve días en astillero. El objeto principal de este buque era transportar armas atómicas, alcanzaría un desplazamiento de 80,000 toneladas, con una dotación de 4,100 tripulantes y podía transportar hasta 80 modernos aviones.

El argumento del nuevo Secretario de Defensa fue que el armamento nuclear podía ser llevado por los bombarderos B-36, que causó una gran revuelta entre los almirantes de esa época, finalizando con la renuncia del Secretario de Defensa; posteriormente se acusó al almirante Denfeld´s Jefe de Operaciones

Navales de esa época, de falta de lealtad con sus superiores y respeto a la autoridad, viéndose forzado a pasar al retiro.

Los súper portaviones

Clase "Forrestal" Propulsión Convencional - Máxima Velocidad 33 nudos						
Nombre	*Puesta de Quilla*	*Entrada Servicio*	*Baja*	*Desplazamiento Máximo*	*Eslora*	*Capacidad Aviones*
CVA 59 "Forrestal"	*14/07/52*	*01/10/55*	*30/09/93*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*
CVA 60 "Saratoga"	*16/12/52*	*14/04/56*	*20/08/94*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*
CVA 61 "Ranger"	*02/08/54*	*10/08/57*	*10/07/93*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*
CVA 62 "Independence"	*01/07/55*	*03/04/59*	*30/09/98*	*78,000 toneladas*	*318 metros*	*90*

Clase "Kitty Hawk" Propulsión Convencional - Máxima Velocidad 33 nudos						
Nombre	*Puesta de Quilla*	*Entrada Servicio*	*Baja*	*Desplazamiento Máximo*	*Eslora*	*Capacidad Aviones*
CVA 63 "Kitty Hawk"	*27/12/56*	*29/04/61*	*12/05/09*	*75,200 toneladas*	*324 metros*	*90*
CVA 64 "Constellation"	*14/09/57*	*27/10/61*	*21/02/03*	*73,200 toneladas*	*327 metros*	*90*
CVA 66 "America"	*09/01/61*	*23/01/65*	*09/08/96*	*78,250 toneladas*	*327 metros*	*90*
CVA 67 "John Kennedy"	*22/10/64*	*07/09/68*	*01/08/07*	*83,000 toneladas*	*327 metros*	*90*

Estos buques se caracterizan por su gran tamaño y gran cubierta de vuelo no libre de potenciales peligros. A bordo del USS Forrestal durante la guerra de Vietnam en julio de 1967 hubo una explosión accidental en un avión que causo 130 muertos, 21 aviones destruidos y 13 horas de fuego. Estos buques tenían capacidad para transportar aviones adaptados para portar armas nucleares.

En 1962 el Secretario de Defensa Mc. Namara eximió la responsabilidad de ataques estratégicos nucleares a los portaviones de la flota, encargando esta tarea a los submarinos nucleares balísticos, misiles intercontinentales y bombarderos de la Fuerza Aérea. Es importante señalar que el USS Forrestal fue el primer súper portaviones en ser construido en los Astilleros Newport News Shipbuilding ubicado en el estado de Virginia muy cerca a la gran Base Naval de Norfolk. Es el astillero más grande de los Estados Unidos, posee una gigantesca grúa con capacidad para levantar hasta 900 toneladas, tiene dos grandes diques donde construyen los portaviones; cinco de los súper portaviones

convencionales se han construido en este astillero, así como el USS Enterprise y la totalidad de los 10 de la clase *Nimitz* así como los futuros de la clase *Gerald Ford*. La construcción de los portaviones tarda entre cinco a siete años.

El CVAN65 Enterprise

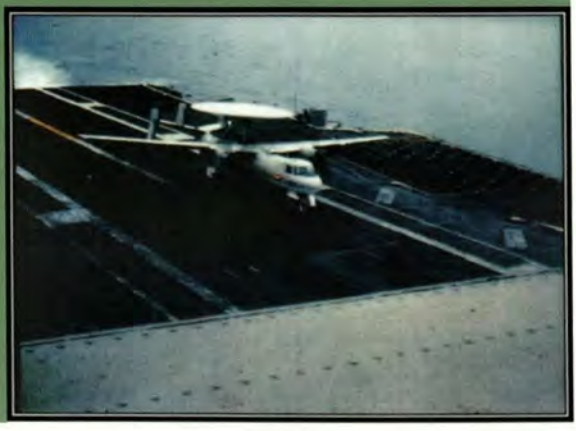
Fue el primer portaviones nuclear diseñado y producido en los Estados Unidos a un costo en su época (1961) de 500 millones de dólares. El CVN 78 Gerald Ford costará 12.3 billones en dólares del 2008, su quilla fue puesta el 4 de abril de 1958, fue puesto en servicio el 25 de noviembre de 1961 y dado de baja el 15 de marzo de 2013, después de haber servido por más de 51 años, un verdadero record. Tuvo un desplazamiento máximo de 83,400 toneladas con velocidades mayores a 35 nudos, 317 metros de eslora y pudo transportar más de 100 aeronaves, incluyendo helicópteros.

Su planta nuclear emplea reactores en vez de calderas para producir calor que genere vapor a alta presión, necesario para mover las turbinas de propulsión y los turbo generadores de electricidad y hacer funcionar todos sus sistemas incluso las cuatro catapultas. El combustible nuclear es un elemento fusionable como es el uranio enriquecido que produce gran cantidad de calor que es el que eleva el agua a gran temperatura. Sólo personas autorizadas tienen acceso a la planta nuclear, por lo que el comandante del portaviones, oficiales y personal de la planta nuclear deben recibir instrucciones y entrenamiento en energía nuclear antes de embarcarse.

Embarque a bordo del USS Enterprise

Tuve la singular oportunidad de embarcarme y navegar a bordo del USS Enterprise durante ocho horas, siendo estudiante en el *US Naval War College* de Newport. Se programó un viaje de estudios a los de mi promoción que éramos de 32 países diferentes; el viaje fue entre otros lugares, a San Diego, California, un día de abril de 1976. Nos embarcaron en la estación aeronaval de North Island y en helicóptero nos dirigimos al portaviones, aterrizando en su cubierta. Inmediatamente pasamos a los interiores, posteriormente después de visitas y explicaciones fuimos conducidos a "la isla" donde están sus tres puentes; uno de ellos, el puente del comandante del ala aérea, otro el del comandante del buque y el inferior el puente del almirante y su estado mayor, el





Operaciones de vuelo a bordo del USS *Enterprise*

almirante a bordo es el Comandante del Grupo de Batalla que tiene a su cargo varios *Destroyer*, un submarino nuclear, buques logísticos o anfibios según sea el caso, a esto se le llama "despliegue", cuando salen de sus bases por periodos de seis meses. A mí me tocó estar en el puente del almirante, y allí por varias horas fuimos espectadores de operaciones aéreas reales; a bordo de un portaviones vimos operar los ascensores, los aviones F14A Tomcat que por muchos años han sido las estrellas de la Aviación de la *US Navy*, los vimos siendo catapultados a 150 millas por hora. Una buena tripulación puede lanzar aviones cada 30 segundos, para el aterrizaje se puede lograr cada 45 segundos de día y 60 segundos de noche, con el gancho que tienen los aviones para lograr el enganche en los cables dispuestos en la popa. Se nos explicó que la doctrina para los pilotos es que al sentir que han tocado la cubierta dar máxima potencia para despegar nuevamente y evitar accidentes. Esta fue una gran y valiosa experiencia, al regreso nos catapultaron en un avión bimotor de apoyo.

Superportaviones Clase "Nimitz" Propulsión Nuclear - Máxima Velocidad 30 nudos				
Nombre	*Puesta de Quilla*	*Entrada Servicio*	*Desplazamiento Máximo*	*Eslora*
CVAN 68 "Nimitz"	*22/06/68*	*03/05/75*	*91,500 toneladas*	*333 metros*
CVAN 69 "Eisenhower"	*15/08/70*	*18/10/77*	*91,500 toneladas*	*333 metros*
CVAN 70 "Carl Vinson"	*11/10/75*	*13/03/82*	*91,500 toneladas*	*333 metros*
CVAN 71 "Theodore Roosevelt"	*03/10/81*	*25/10/86*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 72 "Abraham Lincoln"	*03/11/84*	*11/11/89*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 73 "George Washington"	*25/08/86*	*04/07/92*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 74 "John Stennis"	*13/03/91*	*09/12/95*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 75 "Harry Truman"	*29/11/93*	*25/07/98*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 76 "Ronald Reagan"	*12/02/98*	*12/07/03*	*102,000 toneladas*	*333 metros*
CVAN 77 "George Bush"	*06/09/03*	*10/01/09*	*102,000 toneladas*	*333 metros*

Cada uno de estos portaviones lleva un mínimo de 57 aviones y ocho helicópteros. Dentro de los aviones están incluidos los F/18A Súper Hornet, que han reemplazado los F-14A Grumann Tomcat que sirvieron a la flota por más de 20 años, siendo retirados por el 2000.



USS George Washington.



Construcción del USS Ronald Reagan.

También están incluidos aviones de guerra electrónica, alarma temprana y reaprovisionamiento en vuelo, con lo que se logra aumentar el radio de acción de los aviones. Las dotaciones bordean las 6000 personas; del buque 155 oficiales y 2980 tripulantes, del ala aérea 365 oficiales y 2500 tripulantes. El comandante del portaviones, un capitán de navío que ve por la seguridad y operación de su buque y el otro, el comandante del grupo aéreo por el mantenimiento y operación de sus escuadrones aéreos.

De estos buques normalmente cinco están en sus bases de la costa oeste y el Pacífico, uno se encuentra en reaprovisionamiento nuclear y recorrido, uno está por lo menos en despliegue en el Mediterráneo y dos en el area del golfo Pérsico y Pacífico. El combustible nuclear se renueva cada 13 años aproximadamente y la gasolina que llevan abordo puede alcanzar para 15 días de operaciones.

Comentarios finales

Al final de la Segunda Guerra Mundial, la *US Navy* contaba con 105 portaviones de los cuales 74 eran ligeros y de escolta y en 1947 no eran más de dos docenas. Actualmente tienen 10 y la tendencia es disminuir (con la automatización las tripulaciones están disminuyendo) y eso está previsto para los próximos tres portaviones de la clase *Gerald Ford* del siglo XXI: los CVN 78 Gerald Ford, CVN79 John F. Kennedy y CVN 80 Enterprise. En el primero la quilla fue puesta el 14 de noviembre de 2009 y estará en servicio el 2016, cuando saldría de baja el USS Nimitz, en el segundo se tiene previsto poner la quilla este año (2014) y ponerlo en servicio en el 2020 y, en el último la puesta de quilla sería en el 2019 y su comisionamiento el 2025.



Reaprovisionamiento en el aire.

La más importante arma ofensiva de las grandes potencias navales del mundo es y será por siempre, la fuerza de los portaviones de ataque, bases aéreas móviles que pueden desplazarse a cualquier parte del mundo proyectando su poder.

Bibliografía

- Bennet Christopher, 1996, Supercarrier.
- Bernard Ireland, 2008, The Illustrated Guide to Aircraft Carriers of the World.
- Department of the Navy, 1975, Understanding Soviet Naval Developments.
- E.B. Potter, 1990, Admiral A. Burke.
- Eric Werthem, 2013, The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World – 16th Edition.
- Jane´s Fighting, Ship of War World 1940-1943.
- Jane´s Fighting, 1969-1970.
- Jane´s Fighting, 2009-2010.
- Jane´s Fighting, 2010-2011.
- Marshall Cavendish Publication, 1983, The Falklands Wars.
- Michael and Glady´s Grenen, 1999, Aircraft Carriers.
- Michael C. Smith, 1997, Essex Class Carriers.
- Robert Stern, 1991, US Aircraft Carriers in Action.
- Robert Waring Herrick, 1971, Soviet Naval Strategy.
- Tom Clancy, 1999, Carriers.
- Weyers Flotten Thaschembuck, 1986-1987, War Ships of the World.
- Weyers Flotten Thaschembuck, 2005-2006, War Ships of the World.



A 100 años de la Gran Guerra



Capitán de Corbeta
JORGE DENEGRI BOLTAN



"El mundo es un gran escenario y todos los hombres y mujeres son meros actores". William Shakespeare

Revisando la historia

Cuando revisamos los textos de historia, notamos que siempre queda a la parcialidad de los hechos y en particular de los autores, el origen del conflicto que llevó a los Estados ingresar a una guerra; pero lo que nunca podrá cambiar ante nuestros ojos es el resultado final del conflicto en sí, por esto conviene realizar el ejercicio de ver más allá de la victoria o derrota como tal y advertir por el contrario, las consecuencias que trajo consigo dicho resultado, entendiendo el movimiento geopolítico que lo circundó.

Como es innegable, a toda acción se opone una reacción, y a veces se deben dar o crear las condiciones para romper el status quo imperante, y así sacar ventaja de las circunstancias; esto debe ser realizado con un libreto previo que permita poder avanzar acto por acto, y así llegar al final de la obra con una historia feliz para algunos y triste para otros (los derrotados).

A 100 años de cumplirse el inicio de la Gran Guerra o Primera Guerra Mundial como la conocemos hoy en día, conviene efectuar este análisis histórico para entender cómo se pueden manipular voluntades y jugar con el patriotismo,

lo que permitirá observar e interpretar el resultado final bajo la premisa que el triunfador es el que pone y propone las reglas finales del juego o "simplemente escribe la historia", y el perdedor es quien solo tiene derecho a estampar su firma en un tratado.

Geopolítica

Debemos analizar en principio la configuración geopolítica de Europa (Figura 1) a inicios del siglo XX, en particular la que se vivía en 1914, donde los Imperios austrohúngaro y el alemán predominaban en el viejo continente, tanto desde un punto de vista geopolítico como cultural.

Prácticamente, Europa estaba dividida entre, por un lado, la influencia alemana, la península Ibérica (que se mantuvo al margen de la guerra) y Francia y, por otro lado, el resto de los Balcanes y el Imperio ruso. Recordemos que los principales textos que se publicaban por ese entonces relacionados a la Economía, Ciencia, Política y otros, eran escritos en idioma alemán, mientras que el inglés británico, había pasado a un segundo plano de influencia, además de haberse incrementado de forma significativa la maquinaria industrial alemana, que ya había desplazado a la industria británica de su presencia en Europa.

Hecho trascendente

La historia occidental narra el evento que marca el inicio de la Gran Guerra, como un hecho prácticamente aislado dentro de la política internacional de aquella época, pero veremos cómo fue tomando importancia hasta el desenlace fatal de la misma.

El evento al que me refiero, fue el asesinato del archiduque del Imperio austrohúngaro Francisco Fernando o Franz Ferdinand (como también se le conoce), heredero de la casa de Habsburgo y de su esposa la duquesa de Hohenberg, Sofía Chotek, mientras realizaban una visita oficial en Sarajevo (hoy en día Bosnia-Herzegovina, capital de Bosnia) para observar supuestamente unas maniobras militares. Este hecho –el atentado – fue adjudicado a Gavrilo Princip terrorista serbio-bosnio, quien realmente era considerado por algunos como un extremista nacionalista que había sido influenciado por la agrupación secreta "Mano Negra" o también llamada "Unificación" o "Muerte", de origen serbio, pero esto nunca se pudo probar.

Figura 1



Mapa político de Europa de 1914.

Debo también decir que el emperador austrohúngaro Fernando José, era un político de avanzada edad para ese entonces, ya que con sus 84 años a cuestas y habiendo sido emperador desde los 18, su imagen y su salud estaban desgastadas. La muerte de su sobrino Franz Ferdinand fue considerada como una desgracia más de las que él estaba acostumbrado a padecer. En 1898, su mujer, Elisabeth de Baviera, sufrió una puñalada mortal en Ginebra por un anarquista y, anteriormente, en 1889, había sufrido la muerte de su único hijo, el archiduque Rodolfo que se suicidó con su amante en Mayerling (aldea del valle de Helenenthal, cerca de Baden, a pocos kilómetros de Viena). Estos acontecimientos hicieron que el heredero del trono sea el primo de Rodolfo, es decir, Francisco Fernando, su sobrino.

El asesinato de Franz Ferdinand —reitero— fue un hecho aislado y sumamente extraño en la historia, pero cierto al fin y al cabo.

El homicidio fue perpetrado el 28 de junio de 1914 y no debería haber generado guerra alguna, mucho menos una guerra mundial, que luego acarrearía

la muerte de cerca de 10 millones de personas, poco menos de la mitad de la población actual de nuestro país.

A tan solo un mes de este asesinato se iniciaron las acciones militares de la Triple Entente conformada por Gran Bretaña, Francia y el Imperio ruso en contra de Alemania y el Impero austrohúngaro (o viceversa). Debemos recordar que en el año de 1892 se llevó a cabo la alianza entre Francia y el Imperio ruso, auspiciada por el rey Eduardo VII de Gran Bretaña (por entonces príncipe de Gales y tío del zar Nicolás II de Rusia), al parecer con una visión geopolítica a futuro, debido a que a pesar que Gran Bretaña contaba hasta ese entonces con la armada más grande y poderosa del mundo, –que le permitió mantener su *Pax británica*– necesitaba el ejército en tierra que le pudiera otorgar la victoria. Es por esto que promovió esta alianza militar, como vimos anteriormente (Figura 1), que colocaría a Francia y al Imperio ruso a su disposición pudiendo abrir en la parte continental dos frentes sobre Alemania y el Imperio austrohúngaro.

El rencor francés almacenado por años, fue aprovechado por la isla británica debido a que la influencia inglesa iba en desmedro en comparación con la alemana.

En efecto, uno vendría desde el oeste y otro desde el este, respectivamente, aprovechando el rencor excesivo y revanchismo que existía en Francia por la derrota de 1871 (esta Alianza se debía fundamentalmente a la derrota francesa en la guerra franco-prusiana de 1871), donde al finalizar las hostilidades Francia quedó sumida ante el poder Alemán (Prusia) y en particular al de la política exterior de su Canciller Otto von Bismarck, llegando los franceses a perder el control territorial de las regiones de Alsacia y Lorena según el Tratado de Fráncfort, Tratado que signó los límites territoriales entre Francia y Alemania el 10 de mayo de 1871.

El rencor francés almacenado por años, fue aprovechado por la isla británica debido a que la influencia inglesa iba en desmedro en comparación con la alemana. Los británicos tuvieron intentos fallidos durante la segunda parte del siglo XIX en recuperar su influencia por ejemplo en los Estados Unidos de América y no estaban dispuestos a perderla —su influencia— en Europa, menos aún con una Alemania en pleno crecimiento industrial y sobre todo geopolítico en el continente. Luego, como veremos, *el tiro les saldría por la culata.*

Como podemos observar (Figura 2), Gran Bretaña es un territorio insular europeo muy próximo a la parte continental, pero al ser prácticamente indepen-

diente por solo contar con fronteras marítimas, esa condición absoluta le permite (permitió) tener una autonomía propia de un Imperio hasta hoy en día, proyectando sus intereses fuera de su espacio territorial hacia el continental. El problema fue que el Imperio alemán se encontraba avanzando en influencia y en territorio continental, lo que motivó a mover las fichas del tablero y reordenar la geopolítica europea. Al final, veremos el triste desenlace alemán en la guerra y la inesperada posición de Gran Bretaña en el ámbito internacional.



Figura 2

Vista satelital de la isla británica.

http://es.wikipedia.org/wiki/Gran_Breta%C3%B1a#mediaviewer/Archivo:Satellite_image_of_Great_Britain_and_Northern_Ireland_in_April_2002.jpg

Para terminar de apreciar las alianzas de los Estados, tenemos que hacer referencia a la Triple Alianza formada en el siglo XIX (1882) por el Imperio alemán, austrohúngaro e Italia. Como se puede apreciar (Figura 3), la geopolítica comenzó a moverse muchos años antes de la guerra, por eso mi reflexión preliminar sobre la muerte de Franz Ferdinand como un evento que sólo lo puedo relacionar con un detonante que llamase la atención internacional, pero de ninguna manera podría considerarse un acto hostil entre Estados para iniciar una guerra. En la Figura 3, se aprecia como la Triple Alianza fue prácticamente cercada por la Triple Entente, y fue así más fácil su derrota.

Figura 3



Mapa de las alianzas militares en 1914.

http://es.wikipedia.org/wiki/Triple_Alianza_(1882)#mediaviewer/Archivo:Map_Europe_alliances_1914-es.svg

También es conveniente citar otros dos atentados que se suscitaron en fechas muy cercanas al primero: uno fue el asesinato de Jean Jaurés el 31 de julio de 1914, diputado pacifista del Partido Social Francés, que se oponía rotundamente a la guerra, muerte que pasó desapercibida en las relaciones exteriores y, el otro fue el atentado contra la vida del monje ruso Grigori Rasputín el 29 de junio de 1914 en Pokrovskoi (Tobolsk), quien, cuando se dirigía al correo postal, fue atacado por una mendiga con una bayoneta que llegó a clavar en su vientre, sin comprometer órgano alguno. Estos extraños atentados se dieron muy próximos al inicio de la guerra; aunque no fueron relacionados, fueron perpetrados contra la vida de personajes con gran aceptación e influencia en sus respectivos países, como para que fuese cobrando importancia en el colectivo y acelere el curso de los hechos.

De regreso al crimen

Volviendo al atentado del archiduque Francisco Fernando, el gabinete de Viena emprendió contra de Serbia aduciendo que el gobierno tenía pleno conocimiento de los hechos que sucedieron sobre la vida de Franz Ferdinand,

atentado que habría sido advertido a través de sus canales de inteligencia, afirmación que fue negada rotundamente por las autoridades serbias.

Pero aquí podría darse el enclave para que pise el palito el Imperio austrohúngaro, al no ser directamente provocado por uno de los países de la Triple Entente, puesto que si Serbia era provocada, el Imperio ruso podría protestar debido al Tratado de San Stefano (aldea al oeste de Estambul), firmado el 3 de marzo de 1878 luego de la victoria rusa frente a las tropas del Imperio otomano, donde se reconocía la independencia de Serbia y siendo el Imperio ruso un garante de su soberanía.

El Imperio austrohúngaro contaba con el apoyo alemán y pretendía que se llevase a cabo una exhaustiva investigación en territorio serbio (Sarajevo, ciudad del asesinato) por parte de la policía austríaca debido a la certeza que tenían en las conexiones entre el grupo Mano Negra y los servicios de inteligencia serbios, lo cual hacía más sospechoso el atentado sobre el archiduque.

A pesar de haber realizado varias solicitudes, Serbia con el respaldo del Imperio ruso no aceptó las condiciones ofrecidas por Austria-Hungría; en consecuencia, el 28 de julio de 1914 el Imperio austrohúngaro hace la declaración de guerra a Serbia (cayó en el engaño diplomático). Al día siguiente se realizó la movilización general de la fuerza rusa, desplazamiento que causó que Alemania le declarase la guerra al Imperio ruso el 1 de agosto de 1914 por considerar esta movilización de tropas como un acto de guerra en contra del Imperio austrohúngaro. Todo fue cayendo como si fuera un castillo de naipes o como diría Shakespeare "un libreto previamente diseñado" diseño orquestado por la isla británica, como veremos más adelante, pero sin los resultados finales esperados.

Francia dispuso una vigilancia constante sobre sus fronteras motivando una vez más, que todo se vaya magnificando aceleradamente. Alemania nuevamente tomó la iniciativa, pero ahora sobre Francia, declarándole la guerra el 3 de agosto de 1914.

Un sinnúmero de errores diplomáticos, ¿o tal vez no?, recordemos que Francia quería hacerse nuevamente de los territorios de las regiones de Alsacia y Lorena.

Como podemos apreciar, las circunstancias se dieron en muy pocos días y la crisis creció de forma exponencial, a tal punto que su repercusión tendría decisiones fatales para la humanidad de inicios del siglo XX, y en particular en la geopolítica mundial, un nuevo actor ingresaría en escena.

Ingresa Estados Unidos de América y cambia la geopolítica mundial

La intención de este artículo es poder apreciar el comportamiento de los Estados dentro de la guerra y cómo afectó el resultado final en su comportamiento internacional. Desde el inicio de la guerra los Estados Unidos de América se habían mantenido al margen de la misma, pero en 1917 hubo un giro en su política internacional.

Al encontrase los Imperios europeos desgastados por el esfuerzo de la guerra, era un buen momento para ingresar e imponerse como el Estado más influyente desde ese entonces hasta hoy en día.

Con una política de intereses y entendiendo que la carrera armamentista era la única forma de poder lograr predominar en el mundo, aunque para ese entonces era una paria militar, sin un ejército considerable, menos con una artillería que pueda tener algún valor combativo. El ejército estadounidense para el año de 1917 tenía un efectivo de 130,000 soldados, pero en el pico de la guerra tuvo un ejército de dos millones de efectivos que llegaron a Francia a disfrutar de la derrota alemana, aunque sufrirían alrededor de 500,000 bajas, pagó el *derecho de piso.*

En enero de 1918, el presidente de los Estados Unidos de América, Woodrow Wilson, señaló una propuesta de lo más idealista denominada los "14 puntos", donde fundamentalmente solicitaba que la diplomacia no sea "secreta". De lo más paradójico en la historia de la humanidad, bien podría ser considerado un idealista o un iluso de la realidad. Otro punto fundamental fue la creación de la Sociedad de las Naciones (Liga de Naciones) —lo que ahora conocemos como Organización de las Naciones Unidas ONU— que regularía de alguna forma las relaciones internacionales y aseguraría la paz mundial.

Georges Clemenceau al leer la declaración de Wilson dijo: "El propio Dios se contentó con solo 10 [...]" , en clara alusión al excesivo idealismo de Wilson.

En noviembre de 1918 llegó el tan ansiado armisticio, los alemanes tuvieron que ceder y abandonar los territorios ocupados, repatriaron a los prisioneros de guerra (aunque el término no se había acuñado aún), entregaron miles de cañones y se impusieron un sinnúmero de condiciones más, donde el gran perdedor fue el Imperio alemán, cuya influencia también se vio diezmada. A partir de esa época el idioma inglés retomó su predominio mundial, pero ya no el inglés británico, sino el americano.

Figura 4



Mapa de Europa (1923) en el que se muestra los cambios territoriales ocurridos como consecuencia de la Primera Guerra Mundial.

http://historia1789.blogspot.com/2009/04/el-mapa-de-europa-en-1923.html

Como se muestra en la Figura 4, al término de la Gran Guerra, Alemania había terminado su influencia en Europa, el Imperio austrohúngaro quedó dividido, vencido y sometido. Como podemos observar, solo unos Estados privilegiados mantuvieron sus territorios como en un inicio, Gran Bretaña y los Estados Unidos de América fueron uno de ellos. El resto de alguna u otra forma tuvieron que modificar sus límites fronterizos continentales, en particular Alemania y Austria-Hungría con más del 80% de pérdidas territoriales, es por eso que la influencia alemana se redujo drásticamente, regresando la supremacía inglesa en las actividades europeas de la época.

Referencia

1 Imperio austrohúngaro: territorios hoy en día de los países de Austria, Hungría, Eslovaquia, Croacia, Eslovenia, Bosnia-Herzegovina, República Checa, y parte de Italia, Ucrania, Rumania, Serbia y Moldavia. http://albalathmc.files.wordpress.com/2007/04/europa1914.jpg

2 Lozano Cutanda, Álvaro (2011), *Breve historia de la Primera Guerra Mundial*, p. 192.

Bibliografía

- Canal Historia (2013), *La Gran Guerra.*
- Haffner, Sebastian (1964). *Los siete pecados capitales del Imperio alemán en la Primera Guerra Mundial.*
- Título original *Die siebentodsünden des deutschen reichesimerstenweltkrieg.*
- Hernández, Jesús (2007). *Todo lo que debe saber sobre la Primera Guerra Mundial.*
- Lozano Cutanda, Álvaro (2011). *Breve historia de la Primera Guerra Mundial.*
- MacMillan, Margaret (2013), 1914. *De la paz a la guerra.* Título original Thewarthatendedpeace: Theroadto 1914.
- Troyat, Henri (1996), *Rasputín.* Título original Raspoutine.



Semblanza del señor Contralmirante CJ. (f) Máximo Cisneros Sánchez



Contralmirante
HERNÁN PONCE MONGE



Fuero Militar Policial

El 25 de noviembre de 1919 nace en la calle Junín del cercado de Lima, el señor Máximo José Moisés Cisneros Sánchez, hijo del magistrado doctor Máximo Cisneros Valle, vocal de la Corte Superior de Justicia de Lima, y de doña Virginia Sánchez Pastor de Cisneros.

El 27 de julio de 1945 contrae matrimonio civil nuestro recordado señor contralmirante con doña Elvira Natalia Enriqueta Gallo Ferreyros, hija de don Luis Gallo Porras y de doña Natalia Ferreyros Roel. El 16 de junio del año siguiente, en la iglesia Virgen del Pilar, en San Isidro, se unió religiosamente a dicha dama.

Así constituyó un hogar ejemplar, una familia unida y con sólida raigambre católica, de cuyo matrimonio tuvieron diez hijos: José Manuel, Carmen María, Natalia, Virginia, Máximo, Teresa, Pilar, Susana, Luciano y Gloria Cisneros Gallo.

El señor doctor Máximo Cisneros Sánchez, nos trae a colación el pensamiento anónimo de "Que no es feliz el que hace lo que quiere, sino el que quiere lo que hace". Abogado, obtuvo su título en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos en 1960, donde fue profesor de Derecho Aeronáutico y Derecho Comercial por varios años.



En emotivo discurso, contralmirante CJ. (r) Hernán Ponce Monge.

Entre otros cargos que ejerció, podemos mencionar que laboró en el Concejo Provincial de Lima, fue auxiliar catalogador de la Biblioteca desde 1940 a 1942. En el Ministerio de Justicia y Cultura formó parte de la Comisión Reformadora del Código de Comercio de 1942 a 1943.

En la Marina de Guerra del Perú, ingresó en 1943 como teniente primero asimilado, siendo nombrado secretario del Juzgado de Instrucción Permanente de la Marina. En aquella época los oficiales se asimilaban en cada grado.

En 1947 se asimiló con el grado de capitán de corbeta, siendo nombrado como relator secretario del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

El doctor Domingo García Belaúnde, en su célebre obra Mar y Constitución, al referirse a la Marina de Guerra del Perú y su apoyo en la Tesis de las 200 millas, da un testimonio señalando que entrevistó al señor contralmirante CJ. Máximo Cisneros Sánchez, quien le manifestó que en 1947 siendo Presidente Constitucional de la República el doctor José Luis Bustamante y Rivero, era canciller de la República el doctor Enrique García Sayán y ministro de Marina el entonces capitán de navío y después contralmirante Manuel Ricardo Nieto Chi-

poco. El canciller entregó al ministro Nieto un borrador del futuro Decreto Supremo sobre las 200 millas marinas, y éste, a su vez, llamó al capitán de navío CJ. Máximo Cisneros Sánchez, quien era auditor de la Zona Judicial de Marina y asesor en el Ministerio de Marina, para que lo estudiase, lo que hizo prolíficamente, conjuntamente con los diplomáticos Edwin Letts Sánchez y Alberto Ulloa Sotomayor. Era una norma de protección y conservación de los recursos pesqueros, que se constituyó precursora del nuevo Derecho del Mar, base del pronunciamiento de la Corte Internacional de Justicia de La Haya en el problema limítrofe marítimo con Chile.

Con el Nuevo Código de Justicia Militar de 1950, se crea el Cuerpo Jurídico Militar, continúa ejerciendo el cargo de auditor del Concejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

En 1949 al capitán de fragata asimilado Máximo Cisneros lo nombran Fiscal del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

En 1950, al capitán de navío asimilado Máximo Cisneros lo nombran auditor del Consejo Permanente de la Zona Judicial de Marina.

Con el Nuevo Código de Justicia Militar de 1950, se crea el Cuerpo Jurídico Militar, continúa ejerciendo el cargo de auditor del Concejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

El señor capitán de navío CJ. don Máximo Cisneros Sánchez fue un experto magistrado en la Justicia Militar, habiendo transcurrido en los diversos grados y cargos jurisdiccionales y fiscales hasta llegar al más alto nivel. Puso en práctica a Sócrates cuando dijo: "El Juez presta un servicio transcendental para la patria, crisol en que se funda la Ley y la justicia".

En el mes de noviembre de 1954, durante el Gobierno constitucional del general Manuel A. Odría Amoretti, siendo Ministro de Marina el contralmirante Roque A. Saldías Maninat, el capitán de navío asimilado Máximo Cisneros Sánchez era el auditor letrado de la Zona Judicial de Marina, cuando se ubicaron en nuestras 200 millas marinas a la flota pesquera del armador griego Aristóteles Onasis, efectuando una caza indiscriminada e irracional de ballenas, siendo perseguida y capturada por buques de nuestra Armada Peruana, iniciándose un proceso sumario que terminó con la expedición de la Resolución



En pleno, la familia del contralmirante CJ (f) Máximo Cisneros Sánchez

de la Capitanía de Puerto de Paita, del 25 de noviembre de 1954, rubricada por el capitán de fragata don Ramiro Ramírez de Piérola, en su calidad de Capitán del Puerto de Paita, que impuso una multa de tres millones de dólares, en forma solidaria y mancomunada a los capitanes, propietarios y navieros de las naves infractoras, decomisándose la carne y el aceite de ballenas, entregándola a la ciudadanía. La multa fue aceptada y no impugnada y por el contrario fue cumplida plenamente, el pago íntegro de la deuda, por parte del representante en Lima de la Lloyd's de Londres. La Marina de Guerra del Perú hizo respetar las normas nacionales con lo cual el Perú dio a conocer a las grandes empresas pesqueras extranjeras que protegería sus riquezas ictiológicas, por la razón del derecho, convirtiendo estos hechos en un clásico del Derecho Internacional Público y del Derecho del Mar. El caso de Onasis volvió a tener relevancia, cuando el 27 de enero de 2014, se expide la sentencia del tribunal de La Haya, que resuelve la controversia limítrofe con Chile, respecto a la delimitación marítima.

El 17 de junio de 1957 el doctor Máximo Cisneros Sánchez, como empresario funda Aerolíneas Peruanas S.A (APSA), siendo su presidente del directorio, en 1967 era un ejemplo de seguridad aérea, brindó un excelente servicio, hasta

que afrontó una crítica situación económica y política.

Fue muy activo en las asociaciones profesionales así presidente de la Federación Nacional de Colegios de Abogados del Perú de 1957 a 1961, miembro honorario de organismos internacionales de abogados, como la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de Madrid, miembro de los Colegios de Abogados de Perú y Costa Rica, miembro asociado del Instituto Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional. También entre diversas actividades de carácter cívico participó como director de la Corporación Nacional de Comerciantes del Perú.

El 15 de febrero de 1958 el doctor Máximo Cisneros formó parte de la delegación del Perú a la Conferencia de las Naciones Unidas, sobre Derechos del Mar en Ginebra.

"Pertenecer a la Marina, ello constituye un privilegiado honor que siempre he sabido apreciar en su exacta valía, y fundamentalmente en los años de colaboración, mutua comprensión, de fraterna amistad con los que me ha tocado alternar literalmente el ejercicio de la función y de absoluta identidad de ideales patrióticos".

Evoco sus palabras en la comunicación dirigida al señor Ministro de Marina, el 10 de agosto de 1961:

> Los abogados, señor ministro, o al menos quienes ejercemos nuestra profesión en el cabal sentido de esa palabra, con verdadera vocación y dedicación de vida, somos hombres sensibles por excelencia y solemos conceder privilegio absolutos a los valores morales sobre toda consideración material.

Luego parafraseando dijo:

> Pertenecer a la Marina, ello constituye un privilegiado honor que siempre he sabido apreciar en su exacta valía, y fundamentalmente en los años de colaboración, mutua comprensión, de fraterna amistad con los que me ha tocado alternar literalmente el ejercicio de la función y de absoluta identidad de ideales patrióticos.

En 1966 nuestro personaje fue nombrado Procurador General de la República para los asuntos relativos al portafolio de Marina, con la asimilación al grado



Agradeciendo, doctor José Manuel Cisneros Gallo, hijo del contralmirante Máximo Cisneros.

de contralmirante, posteriormente se le otorga la efectividad en el grado de contralmirante CJ.

Fue el primer contralmirante del Cuerpo Jurídico, de un gran prestigio nacional e internacional, un hombre íntegro e intachable, justo y ponderado.

Con la Resolución Suprema Nº 0041-72/MA/DP del 16 de enero de 1972 pasó a la situación de retiro, "a su solicitud", dándosele las gracias por los importantes servicios prestados a la Nación, reconociéndole 35 años, 6 meses y 24 días de servicios.

El señor doctor Máximo Cisneros Sánchez fue elegido en 1979 por la Asamblea de la Organización de los Estados Americanos, como juez de la Corte Interamericana de Derechos Humanos de 1979 a 1985, siendo su primer vicepresidente de 1979 a 1981, fundador de este órgano jurisdiccional internacional, fueron seis años de fructífera labor, cimiento de una nueva visión hacia un continente de respeto a los derechos humanos, en una constante búsqueda hacia la paz, armonía y justicia.

Tuve el honor de conocer personalmente al señor contralmirante CJ. Máximo Cisneros Sánchez, lo asistí cuando realizó la defensa de la Marina, en el en-

tonces Tribunal Agrario, respecto a los terrenos en que hoy nos encontramos, el Centro Naval del Perú, sede San Borja.

Nuestro recordado almirante demostró ser un excelente orador y por encima de ello, un eminente jurista, que para los oficiales del Cuerpo Jurídico de la Marina constituye un ejemplo a seguir. Su vida nos lleva a Amado Nervo cuando al culminar su poema En Paz dice:

"¡Vida, nada me debes!"

"¡Vida estamos en paz!"

Lamentablemente falleció en Lima el 5 de junio de 1990 a los 71 años de edad, cuando aún esperábamos mucho de su intachable y productiva vida.

Descanse en paz señor almirante, su legado es la estela que fija el rumbo hacia la existencia profesional de los oficiales del Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra del Perú.

Lima, 3 de setiembre de 2014.

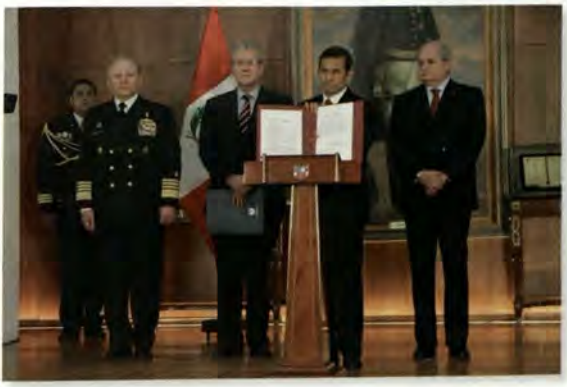




Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionale
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales no
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
cionales noticias nacionales noticias nacionales
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias n
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci

Jefe de Estado suscribió decreto aprobatorio de la Carta de Límite Exterior -Sector Sur- del Dominio Marítimo del Perú.



En la sala Cáceres del Palacio de Gobierno, el Jefe de Estado, Ollanta Humala Tasso, suscribió el decreto que aprueba la Carta de Modificación de las Líneas de Base del Dominio Marítimo que define el límite marítimo con Chile. La misma, que fue elaborada de acuerdo a tres importantes instrumentos.

Primero, el fallo de la Corte Internacional de Justicia del 27 de enero del presente año, el cual resolvió la controversia concerniente a la delimitación marítima entre Perú y Chile. Segundo, los trabajos conjuntos de campo y gabinete correspondientes a la medición de los puntos de límite marítimo entre Perú y Chile, acta que fue suscrita en Lima el 25 de marzo de 2014. Tercero, la Ley 30223, que adecua la Ley 28621, Línea Base del Dominio Marítimo del Perú.

El trascendental acto, contó con la presencia del ministro de Relaciones Exteriores, Gonzalo Gutiérrez; el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido y el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera.

Ambos ministros, refirieron que este documento recoge las labores llevadas a cabo por la Comisión Mixta Peruano-Chilena, para determinar las coordenadas del límite marítimo, y agradecieron a expertos técnicos y cartógrafos, entre ellos al personal de la Marina de Guerra del Perú, y de la Cancillería. Remarcaron además el buen entendimiento sostenido para que esta Comisión Mixta binacional haya logrado rápidamente la determinación de las coordenadas que hoy permiten cerrar la frontera sur con Chile.

Finalmente, la Carta de Límite Exterior -Sector Sur- del Dominio Marítimo del Perú, fue presentada a la prensa por el Director de Intereses Marítimos de la Marina, Contralmirante Javier Gaviola Tejada.

Embajador del Japón presentó saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor General de la Marina



El Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire, recibió la visita protocolar del embajador de Japón, consejero Masahiro Takagi, quien llegó acompañado del jefe del Departamento de Seguridad, primer secretario Hideaki Kagohashi; la jefa del Departamento Político, segunda secretaria Yuko Koga y el funcionario local del Departamento de Seguridad, Juan Ichiyanagi Arévalo.

Durante la reunión, se abordaron diversos temas de interés, en los que resaltaron los asuntos de seguridad y defensa, en el ámbito de nuestras competencias. En este contexto, se recibió información sobre la nueva Política de Seguridad Nacional a nivel Estratégico del Japón y se establecieron canales de coordinación con los funcionarios de la Embajada que tienen relación con el sector de Defensa. Asimismo, mediante esta visita se pudieron coordinar diversas actividades entre la Armada Imperial japonesa y la Marina de Guerra del Perú.

Al término de la cita, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina y el embajador de Japón intercambiaron presentes recordatorios.

En la reunión estuvieron presentes también, el Jefe del Departamento de Política y Estrategia Institucional del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Rodolfo Sablich Luna - Victoria, y el jefe de la Oficina de Enlace del Estado Mayor General de Marina, capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal.

Director General de Personal de la Marina visitó a su homólogo en Brasil



Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y, de fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Brasil, el Director General de Personal de la Marina, Vicealmirante José Luis Paredes Lora, realizó una visita oficial, del 17 al 22 de agosto, al Director General de Personal de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Elis Treidler Öberg.

A su llegada, el vicealmirante José Luis Paredes Lora se reunió con su homólogo de Brasil y participó en la exposición sobre el sistema de enseñanza naval, considerando los puntos concernientes al personal, desarrollada en las instalaciones de la Escuela Naval de Brasil, a cargo del Director de Enseñanza de la Marina, vicealmirante Antonio Carlos Soares Guerreiro. Del mismo modo, el Director de la Escuela Naval de Brasil, contralmirante Marcelo Francisco Campo, expuso acerca de la malla curricular de los cadetes navales.

Similar reunión sostuvo con el Comandante del Centro de Instrucción Almirante Alexandrino - CIAA, contralmirante Hermann Iberê Santos Boehmer Júnior, quien le brindó detalles sobre la instrucción que recibe el personal que se prepara para formar parte de las unidades y dependencias navales. A su turno, el Comandante de Centro de Instrucción Almirante Wandenkolk, contralmirante Flávio Soares Ferreira, expuso acerca de la preparación profesional que reciben los oficiales asimilados.

Continuando con las jornadas de intercambio, el Comandante del Colegio Naval, capitán de navío Guilherme Da Silva Costa detalló todo lo referente a la enseñanza que imparten en los últimos tres años del nivel secundario y los beneficios que tienen para el ingreso directo a la Escuela Naval de Brasil.

Técnicos Supervisores participaron de importante simposio en Malasia



En un ambiente de alto nivel profesional técnico y dando cumplimiento al programa de actividades establecido en la Conferencia Naval del Pacifico Oeste (WPNS), del 18 al 22 de agosto, delegaciones de las Marinas del Asia Pacífico se reunieron en la VI edición del Senior Enlisted Leaders Working Group en la ciudad de Kuala Lumpur – Malasia.

La Marina de Guerra del Perú, en su condición de miembro pleno participó en este foro con la asistencia del técnico supervisor Primero Tel. Miguel Saldivar Puente, técnico supervisor Maestro de la Dirección General de Economía de la Marina y el técnico supervisor egundo Tel. Leonardo Huamán Choquenaira, quienes expusieron acerca de la visión y misión de la institución, ubicación geográfica, y la relación con el entorno nacional. En este último aspecto resaltaron el rol que cumple en el desarrollo nacional, a través de la construcción de puentes para mejorar la comunicación con el interior del país, ayuda a las comunidades afectadas por desastres naturales y el plan de apoyo sostenido a la población de la Amazonía con las plataformas itinerantes de acción social.

También trataron acerca de la integración con el entorno regional, a través de las cuencas del Amazonas, Orinoco, Río de la Plata, lago Titicaca, océano Pacifico y la presencia del Perú en la Antártida. Asimismo, remarcaron la presencia de la Marina de Guerra en diversos países del mundo a través de agregadurías, y por último, expusieron acerca de la visión y misión del sistema educativo, el entrenamiento y capacitación que actualmente sigue el personal naval.

Durante el evento, se hizo hincapié sobre la importancia de una comunicación efectiva dentro de las organizaciones, el fortalecimiento de los valores, la identificación, el respeto de los jóvenes que se alistan en las Marinas, así como la motivación del personal en su desarrollo profesional. Se trataron también, temas relacionados a la capacidad de un líder.

Cabe referir que el personal naval de Perú, participó conjuntamente con representantes de Australia, Brunei, Canadá, Chile, Estados Unidos de América, Filipinas, India, Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Pakistán, Singapur y Tailandia.

Al término de las exposiciones, se formaron dos equipos de trabajo donde se trataron temas relacionados a la administración de personal en un enfoque innovador y la contribución en la excelencia organizacional de nuestras Armadas.

En Buenos Aires se desarrolló la XXVI Conferencia Naval Interamericana



En la ciudad de Buenos Aires, Argentina, entre el 8 al 12 de setiembre, se llevó a cabo la XXVI Conferencia Naval Interamericana, la misma que congregó a autoridades navales de las Armadas de Argentina, Bolivia, Brasil Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos de América, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, así como a representantes de la Junta Interamericana de Defensa y de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales.

La delegación de la Marina de Guerra del Perú estuvo encabezada por el Comandante General de Operaciones del Pacífico, vicealmirante Edmundo Deville del Campo e integrada por el Agregado Naval del Perú en Argentina, capitán de navío Walter Rabines Cuttin; el capitán de navío Alberto Arnillas Brender y el teniente primero Eder Suclla Ardiles.

En el marco de la conferencia, se efectuó la disertación del tema: "Las Armadas en la seguridad y el desarrollo nacional", donde se destacó los roles y la contribución de la Marina de Guerra del Perú en ambos ámbitos. Asimismo, se enfatizó que la Institución estará siempre en condiciones de proyectar su accionar fuera

del territorio nacional, llevando a cabo acciones humanitarias en el extranjero, promoviendo un clima de paz y seguridad a nivel hemisférico, regional y subregional, con el objetivo de crear un ambiente de estabilidad política y de fomento de la confianza, necesarios para facilitar el desarrollo de nuestros países y contribuir a la erradicación de la pobreza.

Por otro lado, durante el referido evento profesional, se desarrollaron reuniones bilaterales entre los jefes de las delegaciones de las Armadas participantes, para tratar temas de interés mutuo. Adicionalmente, se constituyeron grupos de trabajo, con la finalidad de analizar las propuestas presentadas sobre el tema central de la conferencia, las mismas que se transformaron en importantes acuerdos.

Finalizó el evento, con la ceremonia de clausura, la misma que fue presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada de Argentina, el 12 de setiembre.

Cabe señalar, que la Conferencia Naval Interamericana fue creada en 1959 para fomentar relaciones profesionales permanentes entre las Armadas de los países participantes y su importancia radica en constituir un foro de intercambio de ideas, conocimientos y entendimiento mutuo de asuntos marítimos que afectan al continente americano.

Oficiales de Marina de Guerra participaron en Conferencia Asia Pacifico - APSC



Del 8 al 11 de setiembre, se llevó a cabo la Conferencia Asia Pacífico (APSC), evento que contó con la participación de 63 representantes de 18 países, reunidos en la ciudad de Kota Kinabalu en el estado de Sabah al este de Malasia.

La delegación de Perú estuvo conformada por el capitán de navío Adolfo Tirado Paredes y el capitán de fragata Luis Caballero Rengifo, ambos pertenecientes a la dotación de la Fuerza de Submarinos.

La Conferencia Asia – Pacífico (APSC) es un foro valioso que busca contribuir la cooperación regional en una misión humanitaria. Asimismo, esta conferencia multilateral promueve la participación y la cooperación en el rescate de personal de unidades submarinas ante un posible siniestro en la mar.

Cabe destacar que la APSC reúne a las naciones que poseen unidades submarinas de la región Asia Pacifico contribuyendo con un programa de preparación en caso de rescate real de un submarino real en la región Asia-Pacífico, siempre buscando obtener una respuesta rápida siendo vital para cualquier "operación de rescate de submarinos" el factor tiempo.

Marina de Guerra del Perú adquirió helicópteros multimisión Seasprite SH-2G



Como producto de la alianza estratégica para la defensa entre Perú y Canadá, en el Salón Grau del Ministerio de Defensa, se firmó el contrato para la adquisición de cinco helicópteros multimisión Seasprite SH-2G, unidades con capacidad de guerra anti superficie, guerra anti-submarina, guerra electrónica y exploración marítima multiespectral.

La firma del documento contó con la presencia del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera; el Viceministro de Recursos para la Defensa, Jakke Valakivi y, el Director de Contrataciones del Material de la Marina, contralmirante César Colunge Pinto.

La delegación de Canadá estuvo representada por su Embajadora en nuestro país, Patricia Fortier; el Vicepresidente de Canadian Commercial Corporation, Pierre Alarie y el vicepresidente de General Dynamics Air and Space, Bryan Faba.

Por sus características, cada unidad contribuirá a la seguridad interna y externa del país, en las tareas de vigilancia, búsqueda y rescate de acuerdo a los compromisos internacionales asumidos por el Perú ante la Organización Marítima Internacional.

Esta adquisición se realiza como parte de los trabajos de recuperación de las capacidades operativas de la Marina de Guerra, que viene realizando el Estado peruano.

Junta Interamericana de Defensa será presidida por vicealmirante de la Marina de Guerra del Perú



El vicealmirante Gonzalo Nicolás Ríos Polastri, fue elegido por unanimidad, Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa (JID), la organización hemisférica de defensa más antigua del mundo adscrita a la Organización de Estados Americanos.

La autoridad naval, quien es el primer oficial de las Fuerzas Armadas peruanos en ocupar este cargo, presidirá el mencionado Consejo, entre julio de 2015 y julio de 2016, y sucederá al General de División del Ejército de Chile Werther Víctor Araya Meghini.

Cabe referir que hace un mes el Perú postuló al vicealmirante Ríos Polastri al cargo teniendo en cuenta sus altos méritos académicos y profesionales y en concordancia con la política de Gobierno del Presidente Ollanta Humala Tasso de fomentar el multilateralismo.

Sobre la importante designación, el Ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido refirió que este nombramiento constituye una "magnífica oportunidad" para que el Perú pueda liderar esta Institución porque es el organismo en el ámbito de las Fuerzas Armadas más importante de toda América.

Representante de la Marina de Guerra participó en Conferencia Naval del Pacifico Oeste (WPNS-STEP) realizada en Tokio



Del 15 al 25 de octubre, representantes de las Marinas del Asia Pacifico se reunieron en el IV Programa de Intercambio de Corto Plazo para Oficiales de las Siguientes Generaciones del Simposio Naval del Pacifico Occidental (WPNS – STEP 2014) en la ciudad de Tokio, ó japón.

El evento, organizado por la Fuerza de Autodefensa Marítima del Japón (JMSDF), contó con la participación de: Australia, Reino de Bahréin, Brunéi Darussalam, Cambodia, Canadá, Chile, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Francia, India, Indonesia, Malasia, México, Nueva Zelanda, Omán, Pakistán, Nueva Papua Guinea, Perú, Filipinas, Republica de Corea, Arabia Saudita, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Reino de Tonga, y Vietnam.

En esta oportunidad el tema principal del evento fue "Persiguiendo océanos abiertos y estables" y se abordaron también los referentes al Orden Marítimo regulado por la ley y las reglas; la proliferación de las nuevas amenazas; el terrorismo internacional; la cooperación internacional en la era actual y el papel de las Armadas en los desastres a gran escala.

En este contexto, la Marina de Guerra del Perú, en su condición de miembro pleno del WPNS, estuvo representada por el teniente primero Rubén Mauricio Fernandini Zárate, quien brindó una exposición sobre "La Marina de Guerra del Perú y su rol con los desastres a gran escala", presentando nuestra experiencia en la asistencia a la población de la ciudad de Pisco luego del terremoto del año 2007, así como la actual labor social, transportando al Estado a bordo de las plataformas de acción social (PIAS) a través de los ríos de la Amazonía, causando gran interés en la audiencia.

A bordo de buque español, oficiales de la Marina de Guerra del Perú participaron en maniobra "Noble Mariner 14" de la OTAN



La interoperabilidad entre unidades navales aliadas y el adiestramiento en una amplia variedad de áreas, tales como las operaciones de seguridad marítima y lucha contra la piratería, ha sido el objetivo del ejercicio "Noble Mariner", que en esta versión ha contado con la participación de marinos peruanos, quienes a bordo del buque de aprovisionamiento de combate de la Armada española BAC Patiño, su excelente profesionalismo.

Durante su permanencia a bordo, que duró desde el 2 de octubre hasta el 3 de noviembre, un oficial y seis suboficiales de la Marina de Guerra del Perú se familiarizaron con las distintas maniobras del BAC Patiño, integrándose perfectamente en cada ejercicio realizado a bordo, como por ejemplo de superficie, búsqueda y rescate, así como cubriendo los distintos puestos en las sala de control, puente de comando y cubierta.

En la navegación, los marinos peruanos aprendieron el manejo de grúas y participaron en el arriado de embarcaciones, ejercicios de seguridad interior y, el oficial de guardia en el puente. Asimismo, recibieron instrucción sobre la distribución eléctrica del buque y los diferentes equipos auxiliares de la sala de máquinas que tiene el buque.

Tuvieron la oportunidad también de observar operaciones de vuelo a bordo, destacando un VERTREP con un helicóptero SH70B del USS Leyte Gulf y una transferencia de personal (prensa simulada) con un SH60B de la fragata Victoria.

Además de intervenir en ejercicios, se les enseñó la diversa documentación de los diferentes equipos con los que cuenta el buque, participando además en clases y mantenimientos. En todo momento fueron acompañados por algún miembro de la dotación del buque.

La delegación peruana tuvo la oportunidad de visitar el puerto de Ceuta junto a la dotación del Patiño, recalada que fue apreciada por todos.

II Reunión de Estados Mayores entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea



En el Centro Naval sede Callao, del 3 al 7 de noviembre, se llevó a cabo la II Reunión de Estados Mayores entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea, para fortalecer las medidas de confianza mutua y camaradería existente entre ambas instituciones.

La comitiva de la Armada de la República de Corea estuvo compuesta por el contralmirante Lee Byeung-kweon, capitán de navío Lee Byeung-mo, capitán de fragata IM Woo-seok, Captán de Fragata Kang Chung-ho y el teniente segundo Yeon Dong-yeop.

La Marina de Guerra estuvo representada por el Contralmirante Fernando Cerdán Ruiz, capitán de navío Rodolfo Sablich Luna Victoria, capitán de navío Juan Pierre Jaureguy Robinson, capitán de navío Miguel Dulanto Carbajal y el capitán de fragata Carlos Holguín Valdivia.

Como parte de sus actividades, la delegación visitante, presentó su saludo protocolar al Embajador de la República de Corea en el Perú y visitó a los Servicios Industriales de la Marina y la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, en la Base Naval del Callao.

Asimismo, el contralmirante Lee Byeung-kweon, visitó al Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera, quien estuvo acompañado del Sub Jefe de Estado Mayor General de la Marina, contralmirante Fernando Cerdán Ruiz y el Jefe de Asuntos Internacionales del Estado Mayor de la Marina, capitán de navío Juan Pierre Jaureguy Robinson.

Durante la II Reunión de Estados Mayores se llevaron a cabo sesiones de trabajo, así como la revisión y redacción del Acta Final, la misma que fue firmada en la ceremonia de clausura.

Cabe resalta que la Marina de Guerra del Perú y la Armada de la República de Corea, sostienen relaciones de cooperación y coordinación en el ámbito operacional y profesional, siendo de interés institucional, reforzar y extender las actuales relaciones bilaterales entre ambas instituciones.

Se incorporaron dos unidades multipropósitos Fokker F-50 a la Marina de Guerra



En la explanada principal de la Fuerza de Aviación Naval, el 21 de noviembre, se realizó la ceremonia de incorporación de dos unidades multipropósito Fokkers F-50, adquiridas para la Marina de Guerra del Perú, en virtud a la modalidad de convenio de cooperación internacional de gobierno a gobierno entre la República del Perú y el Reino de los Países Bajos. Las unidades aeronavales, que ostentan capacidad operativa tipo A, forman parte del proyecto de inversión pública denominado: "Creación del Servicio de Vigilancia Electrónica del Distrito de Capitanías Nro. 3 del Dominio Marítimo Nacional".

La ceremonia se dio inicio con la llegada del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, acompañado del Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire; el Comandante General de Operaciones del Pacifico, vicealmirante Edmundo Deville Del Campo y el Comandante de la Fuerza de Aviación Naval, contralmirante Héctor Riolo De la Oliva. Asimismo, se contó con la presencia del Embajador del Reino de los Países Bajos, Johan L. Van Der Werff.

Tras la llegada de las autoridades, se rindió los honores al personal naval que ofrendó su vida en cumplimiento del deber, para luego oficiarse la acción

litúrgica y bendición de las aeronaves a cargo del Vicario General del Obispado Castrense del Perú, monseñor Guillermo Inca Pereda, quien encomendó a las unidades, los pilotos, técnicos y auxiliares, para que actúen con sabia prudencia y, que en todos sus viajes, estén libres de peligro y alcancen la meta señalada.



Seguidamente, el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera, en su discurso, precisó que "con estas unidades se repotencia la vigilancia y control de nuestro dominio marítimo. A partir de hoy están al servicio de todos los peruanos, convirtiéndose en elementos importantes para nuestra capacidad de custodia de nuestros intereses en el Mar de Grau y la integridad del territorio nacional".

Adelantó que "en los próximos meses se concretará la adquisición del equipamiento electrónico, sistemas de inteligencia de señales, de comunicaciones, radares de última generación y sofisticados sistemas de integración de datos, para hacer de estas aeronaves unas eficientes plataformas de vigilancia, que permita tener una gran cobertura de nuestras aguas jurisdiccionales, integrándose al Sistema SIMTRAC de Control de Tráfico Marítimo, en apoyo a la labor de la Autoridad Marítima Nacional".

Por su parte, el Ministro de Defensa, indicó que "Esta es una muestra más del compromiso que el Gobierno del Presidente Ollanta Humala tiene para repotenciar las capacidades operativas de las Fuerzas Armadas". Agregó que "He sido testigo del civismo con el



que los Oficiales de la Marina de Guerra trabajan para engrandecer su Institución, de manera especial, en más de una oportunidad, durante todo el proceso de ejecución de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de la Haya, el papel de la Marina fue ejemplar y por ese motivo, también he repetido y no me cansaré de hacerlo que, como Ministro de Defensa, me he sentido orgulloso y agradecido por la tarea desempeñada".

Es importante recordar que, el 5 de noviembre, en la localidad de Lelystad, en el Reino de los Países Bajos, fue firmado el contrato de transferencia de las dos aeronaves Fokkers F-50, suscrito por los representantes de Defensa de ambos países.

Armada española condecoró al Comandante General de la Marina



En el salón de honor del Cuartel General de la Armada de España, el Jefe de Estado Mayor de la Armada española, almirante general Jaime Muñoz - Delgado del Rio, presidió la ceremonia de condecoración al Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera con la Gran Cruz del Mérito Naval, distintivo Blanco, en merito a sus acciones y hechos de destacada trascendencia institucional y defensa nacional.

La ceremonia, que se realizó el 2 de diciembre, se dio inicio con la llegada de las autoridades antes mencionadas y luego se prosiguió a la imposición de la condecoración.

En muestra de agradecimiento, el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera, destacó las buenas relaciones en materia de cooperación en defensa entre Perú y España, así como resaltó las actividades de cooperación recíproca en el ámbito institucional y, el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre ambas Armadas.

A su turno, el Jefe de Estado Mayor de la Armada española, almirante general Jaime Muñoz - Delgado y Díaz del Río, de igual modo hizo referencia a las excelentes relaciones en materia de cooperación en defensa entre Perú y España

En la destacada ceremonia, estuvo presente el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido e invitados especiales.





Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

cias internacionales noticias internacionales noticias internacional
ticias internacionales noticias internacion
icias internacionales noticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales noticias
rnacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internaci
icias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacion
rnacionales noticias internacionales noticias inte
ticias internacionales noticias internacionales noticia
ernacionales noticias internacionales noticias internacion
cias internacionales noticias internacionales
onales noticias internacionales noticias internacionale
ticias internacionales noticias internacionales
rnacionales noticias internacionales noticias internaci
cias internacionales noticias internacionales
rnacionales noticias internacionales noticias internacion

CHILE

Incorporación al servicio del *Marinero Fuentealba*

El 6 de noviembre último se produjo la incorporación al servicio activo en la Armada chilena del patrullero marítimo *Marinero Fuentealba* (OPV-83). Se trata de la tercera unidad construida en los astilleros de ASMAR en Talcahuano a partir del diseño OPV-80 de la empresa alemana Fassmer. Los buques de este modelo tienen una eslora de 80.6 metros, una manga de 13 y un calado de 3.8 para un desplazamiento de 1,850 toneladas. En su versión chilena están equipados con dos motores *diesel Wärtsilä 12 V 26* que desarrollan una potencia de 4080 kW cada uno para mover dos hélices de paso controlable. De esta manera alcanzan una velocidad máxima de 23 nudos y un radio de acción de 12,000 millas náuticas a una velocidad crucero de 12 nudos[1].

Con una dotación de 32 tripulantes y alojamiento suficiente para llevar 30 pasajeros más, estos buques tienen como misión principal el patrullaje de la zona económica exclusiva chilena. Las dos primeras unidades de la serie, el *Piloto Pardo (OPV-81)* y el *Comandante Policarpo Toro (OPV-82)* fueron completadas el 2008 y el 2009 respectivamente y se encuentran asignadas a las aguas del norte y centro de la costa chilena. El *Marinero Fuentealba* será asignado a la Tercera Zona Naval con base en Punta Arenas lo que ha motivado ciertas modificaciones en el diseño para adecuarse a las particularidades de esta región. Así, cuentan con un casco reforzado y sistemas anticongelantes en sus equipos, lo que le permite navegar en las frías aguas del extremo meridional de América del Sur. También cuenta con un armamento reforzado pues porta un cañón *Oto Melara* de 76/62



El *Piloto Pardo (OPV-81)*. Crédito: Armada de Chile.



El *Comandante Policarpo Toro (OPV-82)*. Crédito: Armada de Chile.

mm en la proa en lugar del *Bofors* de 40/70 mm asociado al sistema de control de tiro optrónico *Maitén-3/CH* de la empresa chilena DESA, más seis afustes para ametralladoras *Browning M2* de 12,7 mm. En contraste, sus predecesores montan un cañón *Bofors L70* de 40 mm más los afustes ya mencionados. Los tres disponen de un hangar y plataforma de aterrizaje para un helicóptero *SA-365 Dauphin II*[2].

En la ceremonia de incorporación del *Marinero Fuentealba*, el ministro de Defensa, Jorge Burgos, anunció que ya se había tomado la decisión política y administrativa de construir una cuarta unidad de esta clase. La finalidad es contar con cinco buques de este tipo para así cumplir con los objetivos fijados en el proyecto Danubio[3]. Cabe recordar que dos unidades de diseño similar se encuentran en servicio en la Armada de Colombia según se detalló en la última edición de Noticias Internacionales.

ECUADOR

Contrato para dos nuevos buques de patrulla

Los Astilleros Navales Ecuatorianos (Astinave) con sede en Guayaquil y el grupo holandés Damen firmaron un contrato para la construcción local de dos navíos de patrulla del modelo *Stan Patrol 5009* para el Cuerpo de Guardacostas de la Armada ecuatoriana (Damen 2014). Los requerimientos ecuatorianos para este buque incluyen una velocidad máxima de 23 nudos, una tripulación de 32 efectivos y una autonomía de 30 días, lo que obligó a realizar algunas modificaciones en el diseño básico.[4]

Entre las características más notables del diseño de estos buques se encuentra el casco *Sea Axe* o hacha marina, que permite una eslora extensa y una manga

estrecha. La empresa señala que este tipo de casco le otorga al buque buenas cualidades marineras a altas velocidades así como una baja resistencia hidrodinámica, lo que facilita el ahorro de combustible. La nación africana de Cabo Verde recibió en diciembre de 2011 una unidad de este tipo, el *Guardião (P511)* que se encuentra en servicio en la Guardia Costera.[5]



El Guardião (P511) en servicio en la Guardia Costera de Cabo Verde. Crédito: Damen Group.

Las dos unidades del contrato se sumarán a tres unidades del modelo *Stan Patrol 2606* en servicio en el Cuerpo de Guardacostas de la Armada ecuatoriana más una cuarta actualmente en construcción en Astinave. Estos tienen una eslora de 26.5 metros en comparación con los 50.2 del modelo *5009* y alcanzan una velocidad máxima de 30 nudos. Tal contrato ha permitido el desarrollo de las capacidades técnicas del astillero ecuatoriano al punto que para la cuarta unidad ya no se ha requerido de asistencia técnica de parte de Damen en el astillero[6].

ESTADOS UNIDOS

Incorporación al servicio del *USS America (LHA 6)*

El pasado 11 de octubre, la Armada de los Estados Unidos incorporó oficialmente al servicio al buque de asalto anfibio *USS America (LHA 6)* durante la Semana de la Flota en San Francisco. Se trata de la primera unidad de la clase del mismo nombre, diseñada para reemplazar a los ocho buques de la clase *Wasp* y a la última unidad de la clase *Tarawa* en actividad. Tiene una eslora de


El *USS America (LHA 6)* acoderado en el puerto de San Diego. Crédito: US Navy.



El *USS America (LHA 6)* navega con una fragata de la clase *Carvajal* y dos corbetas de la clase *Velarde* de la Armada peruana. Crédito: *US Navy*.

257.3 metros y una manga de 32.3 para un desplazamiento de 44.449 toneladas métricas. El sistema de propulsión fue heredado de la última unidad de la clase *Wasp*, el *USS Makin Island (LHD 8)* que fue el primero de los buques de este tipo en emplear turbinas de gas en lugar de los generadores de vapor empleados en sus predecesores. De esta manera, el *America* cuenta con dos turbinas LM2500+ que generan 70,000 caballos de fuerza para una velocidad máxima superior a los 20 nudos. Dado el alto consumo de combustible de las turbinas de gas éstas solo se emplean cuando se requieren velocidades elevadas, para el resto de operaciones se recurre a un sistema de propulsión auxiliar compuesto por dos motores eléctricos. Se espera que estos últimos basten para el 75 por ciento del tiempo en el que el buque esté operando con lo cual se confía lograr un ahorro monetario importante.

En su función principal de ataque anfibio, el *America* puede transportar un total de 1,687 infantes de Marina más el equipo correspondiente. Para desembarcar tripulación y equipos este diseño adoptó una filosofía diferente de la empleada en las clases *Wasp* y *Tarawa* pues carece de un dique inundable para el empleo de barcazas de desembarco o aerodeslizadores. En su lugar cuenta con mejores capacidades para el empleo de la aviación, las cuales incluyen mayor espacio para el hangar, para los servicios de mantenimiento y para el almacenaje de combustible. Estas facilidades permitirán la operación de un mayor número de aeronaves y con igual eficiencia, entre los modelos a ser empleados se encuentran el cazabombardero de despegue corto y aterrizaje vertical *F-35B Lightning II*, el avión de transporte de rotores basculantes *MV-22*

Osprey, el helicóptero de transporte pesado *CH-53E Sea Stallion*, el helicóptero utilitario *UH-1Y Huey* el helicóptero de ataque *AH-1Z Super Cobra* y el helicóptero multimisión *MH-60S Seahawk*. Como armamento defensivo el buque cuenta con dos lanzadores de misiles RAM cada uno con 21 misiles, dos lanzadores óctuples de misiles *Evolved Sea Sparrow*, dos montajes de defensa cercana *Phalanx* de 20 mm y siete ametralladoras dobles de 12,7 mm.[8]



Dos MV-22 Osprey en maniobras de aterrizaje en la cubierta del *USS America (LHA 6)*. Crédito: *US Navy*.

La decisión de eliminar el dique en favor de la aviación en este buque ha sido motivo de gran controversia entre el Cuerpo de Marines y la Armada. Una objeción importante es la incapacidad de transportar camiones pesados y vehículos acorazados a los puntos de desembarco en helicóptero. Esto obligaría a los marines a desplegarse con equipo ligero lo cual afectaría su capacidad de combate. Una segunda objeción es la experiencia histórica pues a fines de la década de 1950 la Armada introdujo al servicio portahelicópteros para su empleo en asaltos anfibios pero el concepto resultó un fracaso. En efecto, en el curso de operaciones en la costa del Líbano a fines de los 70 la amenaza representada por los misiles antiaéreos y los cazas sirios obligó a los marines embarcados en estos buques a abandonar toda idea de asalto aerotransportado y transferirse a unidades con diques inundables para abordar barcazas de desembarco. Desde el punto de vista opuesto se argumentó que esta especialización del buque si bien reducía su flexibilidad permitía mayores comodidades en la operación de aeronaves de grandes dimensiones. En efecto, la aviación del Cuerpo de Marines ha reemplazado los viejos helicópteros *CH-46 Sea Knight* por los *MV-22* y está por iniciar el proceso de reemplazo de los cazabombarderos *AV-8 Harrier* por los *F-35B*. Ambos modelos son más grandes que sus predecesores y requieren de mayor espacio para su mantenimiento y operación[9]. El debate se resolvió en favor de los partidarios del dique inundable pero no lo suficientemente rápido como para alterar el diseño del America y de su gemelo en construcción, el *USS Tripoli (LHA-7)*. Recién la siguiente unidad, el *LHA-8* volverá a contar con la capacidad de embarcar buques de desembarco y aerodeslizadores[10].

SUECIA

Incursión de submarino no identificado



La corbeta sueca *HMS Helsingborg (K32)* de la clase *Visby*. Crédito: Jesper Olsson.

El 14 de noviembre pasado se publicó un informe oficial de las Fuerzas Armadas de Suecia en la cual se confirmó que un submarino de bandera no identificada violó la integridad territorial del país. La saga que culminó en este documento comenzó el 17 de octubre cuando se recibieron informes de actividades subacuáticas en el archipiélago de Estocolmo, un conjunto de islas e islotes en el mar Báltico frente a la ciudad del mismo nombre. La respuesta del Gobierno sueco fue una operación de búsqueda con unidades terrestres, marítimas y aéreas El resultado fueron al menos tres contactos importantes con el submarino en cuestión, uno que ha sido mantenido en reserva para no revelar las capacidades antisubmarinas suecas, una fotografía tomada por un civil que muestra un objeto moviéndose en la superficie y un contacto hecho por los sensores de una de las corbetas de la Armada sueca. En conjunto con otras evidencias, los militares suecos consideran tener pruebas incontrovertibles de la presencia de un submarino enemigo en sus aguas territoriales.[11]

En el contexto de tensión entre Europa y Rusia por la situación en Ucrania el incidente crispó los nervios del Gobierno y la opinión pública sueca. Uno de



Helicóptero NH90 de la Fuerza Aérea sueca. Crédito: NH Industries.

los diarios más importantes del país publicó que la inteligencia había interceptado señales de emergencia transmitidas desde la costa sueca hacia Kaliningrado, una importante base naval soviética. Una de las hipótesis es que se habría tratado de un mini-submarino ruso enviado para espiar las maniobras navales *Northern Archer* en las que participaron unidades de las Armadas danesa, holandesa, polaca y sueca. Sea cual fuere el caso, las dificultades de la Fuerza Armada sueca para encontrar al navío infiltrado son motivo de preocupación. Tras el fin de la Guerra Fría la Armada se ha visto reducida de 34 buques de guerra a nueve y de 12 submarinos de ataque a cinco. En esta transformación, las habilidades de lucha antisubmarina fueron sacrificadas al punto que la flota de helicópteros antisubmarinos *Boeing Vertol 107* ha sido retirada de servicio hace unos años y su reemplazo, el NH90, recién estará operativo en el 2018 como fecha más cercana.[12]

Referencias

1 (Fassmer GmbH 2012)
2 (García 2014)
3 (Armada de Chile 2014)
4 (Damen 2014)
5 (Damen 2014)
6 (Damen 2014)
7 (Scorza 2014)
8 (Navy 2014)
9 (Jean 2008)
10 (Osborn 2014)
11 (Forsvarsmakten 2014)
12 (Nordenman 2014)

Bibliografía

- Armada de Chile. «OPV "Marinero Fuentealba" desplegará tecnología de punta.» Armada de Chile. 6 de Noviembre de 2014. http://www.armada.cl/armada/noticias-navales/opv-marinero-fuentealba-desplegara-tecnologia-de-punta/2014-11-06/170258.html (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
- Damen. «Astinave contracts Damen for fourth Patrol Vessel.» Damen Shipyards Group. 2 de Mayo de 2014. http://www.damen.com/en/news/2014/05/astinave-contracts-damen-for-fourth-patrol-vessel (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
- «Ecuador's coastguard boosts fleet with two Damen SPa 5009.» Damen Shipyards Group. 22 de Agosto de 2014. http://www.damen.com/en/news/2014/08/ecuador-coastguard-boosts-fleet-with-two-damen-stan-patrols-5009 (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
- «STAN PATROL 5009.» Damen Shipyards Group. 2014. http://products.damen.com/en/ranges/stan-patrol/stan-patrol-5009 (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
- Fassmer GmbH. «OPV 80 - 80 m Offshore Patrol Vessel.» Fassmer. 2012. http://www.fassmer.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Shipbuilding/salesblaetter/SB_43B_OVP_80_Offshore_Patrol_Vessel_Web.pdf (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
- Forsvarsmakten. «Confirmed submarine in the Stockholm archipelago.» The Swedish Armed Forces. 14 de Noviembre de 2014. http://www.forsvarsmakten.se/en/news/2014/11/confirmed-submarine-in-the-stockholm-archipelago/ (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
- García, Nicolás. «Chile confirma la construcción de su cuarto patrullero oceánico OPV-80.» Infodefensa.com. 13 de Noviembre de 2014. http://www.infodefensa.com/latam/2014/11/13/noticia-chile-

confirma-construccion-cuarto-patrullero-oceanico-opv80.html (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).

* Jean, Grace. «Marines Question the Utility of Their New Amphibious Warship.» National Defense Magazine. Septiembre de 2008. http://www.nationaldefensemagazine.org/archive/2008/September/Pages/MarinesQuestiontheUtilityof.aspx (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
* Navy, United States. «Amphibious Assault Ships - LHA/LHD/LHA(R).» Official Website of the United States Navy. 14 de Noviembre de 2014. http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=400&ct=4 (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).
* Nordenman, Magnus. «Lessons from Sweden's Sub Hunt.» United States Naval Institute News. 28 de Octubre de 2014. http://news.usni.org/2014/10/28/lessons-swedens-sub-hunt (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
* Osborn, Kris. «Navy Bringing Well Decks Back to Amphibs.» DoD Buzz. 18 de Enero de 2014. http://www.dodbuzz.com/2014/01/18/navy-bringing-well-decks-back-to-amphibs/ (último acceso: 18 de Noviembre de 2014).
* Scorza, John. «USS America Joins the Fleet.» Official Website of the United States Navy. 12 de Octubre de 2014. http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=83834 (último acceso: 16 de Noviembre de 2014).

Web

* Chile 1. http://www.armada.cl/armada/site/artic/20140416/imag/foto_00000007201404161047l2.jpg

2. http://www.armada.cl/armada/site/artic/20140416/imag/foto_00000012201404161053S3.jpg

* Ecuador: 3. http://products.damen.com/~/media/Products/Images/Clustersgroups/HighSpeedCrafts/StanPatrolVessel/StanPatrol5009/Deliveries/Stan_Patrol_5009_Guardiao.ashx

* EE.UU. 4. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/141001-N-UK306-038.JPG

5. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140903-N-MZ309-088.JPG

6. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140827-N-MD297-087.JPG

* Suecia 7. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/HMS_Helsingborg_2.jpg

8. http://www.nhindustries.com/site/FO/imagevue2013/content/NHI/Sweden/IMG_1253.jpg

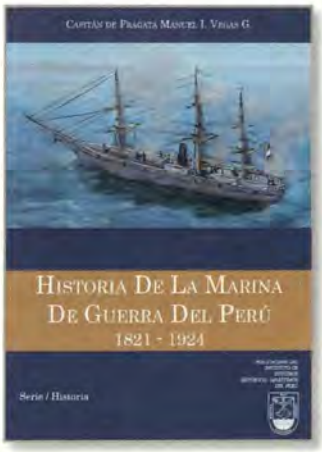
comentarios y publicaciones



SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Manuel I. Vegas García

Historia de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1924



3ª. Ed. Lima, Instituto de Estudios, 2014.

389 p. fotos, mapas

La obra de Manuel I. Vegas, *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, junto con la *Historia de la Marina del Perú* de Rosendo Melo, fueron las obras primigenias de la historia naval, y son consideradas como las obras "clásicas" de la historiografía naval. Por mucho tiempo existieron como las únicas fuentes bibliográficas sobre el tema.

En su libro, Vegas hace la narración de los principales sucesos y acontecimientos de nuestra historia naval, desde la emancipación hasta 1924. Con sencillez y claridad discurre a través de campañas, combates, trayendo a la vida personajes, buques, triunfos y calamidades. Es imparcial y objetivo, sin perder por ello su sentido nacionalista y patriótico. Enjuicia la actuación de los protagonistas y los coloca en su justa dimensión, de acuerdo a la trascendencia del acontecimiento que les tocó vivir.

Resulta especialmente valioso e interesante el testimonio de Vegas, que a veces con apasionamiento dilucida las razones y falencias de personajes que resultan tan cercanos a él a través de la impresión que dejaron en sus coetáneos, apenas una generación anterior a Vegas. Rosendo Melo, por ejemplo, nacido en 1847, era contemporáneo de Grau y estuvo en el servicio naval durante la guerra con Chile. No está demás mencionar que, para Vegas, la historia naval de Melo constituye una fuente de primera clase; lo cita en repetidas ocasiones, ya que su obra se había publicado antes, entre los años 1907 y 1915, los tres tomos que comprendía.

Algunos críticos consideran que en la obra de Vegas pudiera haber omisiones y que algunos aspectos hayan sido tratados sin profundidad, lo cual no disminuye el mérito de su trabajo.



Capitán de fragata Manuel I. Vegas García, autor de esta obra (Archivo Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Después de haber sido jefe del estado mayor de la División Naval en 1921, el comandante Vegas se desempeñaba como capitán de puerto en Pimentel, donde trabajaba afanosamente en la conclusión de su libro; la muerte lo sorprendió el 24 de marzo de 1926 sin haber llegado a publicarlo. Tres años después, en una acertada decisión, la Marina de Guerra lo publicó en una edición muy limitada y solo para el ámbito naval. Sin embargo, prontamente se convirtió en obligado manual de consulta del personal naval, tanto entre los cadetes como en los oficiales de la Armada.

En octubre de 1973, la superioridad naval, dispuso la reedición de la obra para que el oficial de Marina y en general el Cuerpo General de la Armada contasen con un libro que relatara con seriedad histórica la evolución y protagonismo de la Institución naval dentro de la historia general del país.

La idea de escribir la historia naval del Perú, que ambos historiadores navales, Melo y Vegas habían asumido en completa soledad y sin mayores auxilios para la investigación, fue recogida el año 1963 por un grupo de oficiales de Marina, quienes con un selecto número de historiadores, constituyeron la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, delineando un proyecto más ambicioso que abarcara de forma totalitaria la relación del hombre peruano con el mar que ancestralmente lo acompaña. Es decir, se trataría no solo de una historia naval o institucional, sino la Historia Marítima del Perú, comprendiendo todos los sucesos en los que el mar permaneció como una entidad presencial, frente al cual el hombre peruano fue haciendo su historia. Sería una magna obra que incluiría también las actividades, recursos e intereses marítimos. El año 1973, cuando la Marina de Guerra reeditaba la obra de Vegas, la Comisión, convertida ahora en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, llevaba ya publicada, desde el año 1972, varios volúmenes de los tomos I y II de su *Historia Marítima*. El año 1972,

dos volúmenes del tomo I: *El Mar Gran Personaje*, el tomo científico, de la autoría de Georg Petersen Gaulke, ingeniero Ramón Mujica Martínez y doctor Sánchez Romero. El año 1973, los dos volúmenes del tomo II: *Historia Marítima del Perú. época prehistórica*, de Hermann Buse de la Guerra.

Este año el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, con ocasión de su cincuentenario, ha creído conveniente reeditar la obra del comandante Vegas García. Se han corregido los errores y erratas que se habían deslizado en ediciones anteriores, así como también, en algunos casos, se ha actualizado la terminología, de acuerdo a la última edición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua. Las fotos y croquis que ahora ilustran la obra enriquecen y enfatizan el relato dramático de nuestra historia naval. El resultado es una cuidada edición que lleva en la cubierta la imagen de la paradigmática corbeta *Unión*, la nave que por dos veces rompió el bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880 durante la guerra con Chile, en recordatorio de lo cual el velero buque escuela peruano llevará su nombre.





RICARDO VEGA PARDO
Periodista

Periodista a bordo

El monitor Huáscar, legendario buque insignia de la Marina peruana, acompañado por la corbeta Unión, navegaban en formación en la tarde del 7 de octubre de 1879 frente al litoral de Antofagasta durante la victoriosa campaña naval peruana en el teatro de operaciones de la entonces guerra del Pacífico con Chile. Ambos buques peruanos estaban en una fase disuasiva para tratar de eludir una celada de la escuadra enemiga. Durante cinco meses había sido infructuosa ubicar la presencia del comandante Grau y de su buque que causaba miedo y caos en aguas chilenas.

En esos instantes, José Rodolfo del Campo, corresponsal de *El Comercio* a bordo de la corbeta Unión, se hallaba cubriendo esta asombrosa campaña naval. En su libreta de apuntes escribía en detalle las maniobras ordenadas por el comando naval peruano destinadas a estar fuera del alcance de seis buques de la flota chilena. Apuntó que se avistaban por la proa tres humos por el norte. Los buques peruanos se acercaron para reconocerlos. Al confirmar que eran las naves chilenas Blanco Encalada, Covadonga y Matías Cousiño, cambiaron de rumbo al sur oeste cuando a las 7.15 a.m, del 8 de octubre divisaron otros tres humos: eran el Cochrane, la O¨Higgins y el Loa. Toda la flota sureña estaba al frente de ellos.

Considerando inevitable el combate, el comandante del Huáscar ordenó a la Unión que se desplace fuera del escenario. Grau ordenó afianzar el Pabellón peruano y ordenó fuego desde la torre del Huáscar disparando al blindado Cochrane. Eran las 9.40 de la mañana cuando el buque peruano rompió fuegos en el inmortal combate de Angamos descargando sus cañones contra toda la flota enemiga. La lucha era inmensamente desigual. Diez minutos después, a las 9.50 a.m, un proyectil del Cochrane perforó la torre de mando del Huáscar haciendo volar a su valeroso comandante Miguel Grau y dejando moribundo a su ayudante, el teniente Diego Ferré. A las 10.10 a.m. se suspendieron los disparos del enemigo y entonces, su valerosa tripulación sobreviviente quiso



Corresponsales de los principales medios nacionales.

hundir el buque pero fue impedido de hacerlo por el abordaje de marinos chilenos. Desde ese momento, se inició la leyenda del Huáscar con su inmortal comandante. Fue un binomio indesligable que a través de los tiempos se ha convertido en permanente ejemplo de honor y valor para las generaciones de marinos y de ciudadanos peruanos.

Había perecido Grau, la mejor esperanza del Perú en esa guerra porque el Gran Almirante representaba la seguridad y vigilancia del territorio peruano, la pericia y dominio profesional de la guerra naval, la muestra de coraje a su más alto nivel sin vanidad ni ostentación, solo vigente su compromiso y sus valores para servir al Perú.

Testigos y narradores de esta gloriosa campaña naval en la guerra del Pacífico fueron los corresponsales de los principales medios nacionales de aquel tiempo.

A José Rodolfo del Campo, que alternó su puesto a bordo del Huáscar y de la Unión, le correspondió estar a bordo de esta última corbeta cuando acompañaba al monitor antes del glorioso combate frente a Punta Angamos. Fue testigo de las primeras correrías de estos buques. Arica, el entonces puerto peruano era el principal centro de comunicaciones de José Rodolfo del Campo,

desde cuya oficina de correos enviaba por telégrafo sus despachos de la guerra con destino a *El Comercio*.

Otro periodista peruano que antes del combate de Angamos estuvo siempre a bordo del Huáscar cubriendo la célebre campaña naval peruana fue Julio Octavio Reyes, corresponsal de diario *La Opinión Nacional* de Lima. Fue testigo de la gran victoria de Grau en el combate de Iquique y de la célebre arenga a su valerosa dotación. Durante el último ingreso del Huáscar al puerto peruano de Arica, producido el 30 de setiembre de 1879, Reyes bajó a tierra para entregar sus reportes al correo destinados a su diario limeño. Se demoró un poco y al retornar al puerto divisó que su buque se alejaba mar adentro. Su comandante había recibido un informe sobre la proximidad de buques chilenos que desesperadamente lo estaban buscando. Entonces se quedó en tierra para informar sobre la feroz invasión chilena que solo fue posible tras la captura del Huáscar.

Otro periodista peruano que antes del combate de Angamos estuvo siempre a bordo del "Huáscar" cubriendo la célebre campaña naval peruana fue Julio Octavio Reyes, corresponsal de diario "La Opinión Nacional" de Lima. Fue testigo de la gran victoria de Grau en el combate de Iquique y de la célebre arenga a su valerosa dotación.

Al iniciarse la guerra con Chile en 1879, otros dos periodistas cubrieron sus incidencias a bordo de buques de la escuadra peruana. El diario *La Patria* acreditó a su corresponsal, el periodista uruguayo Benito Neto y *El Nacional* lo hizo con el periodista portugués Manuel Horta.

Cuando se declaró la contienda, Neto fue asignado como corresponsal de guerra marchando al sur de inmediato para cubrir las primeras incidencias bélicas. Tanto desde a bordo como en tierra, Neto describió minuciosos y objetivos despachos informando las acciones iniciales que realizaban los marinos en el escenario marítimo. Su nivel profesional determinó luego que el gobierno de Nicolás de Piérola le encargara la dirección gubernamental de prensa sobre la campaña militar .

A su vez, Manuel Horta, corresponsal de *El Nacional* se embarcó inmediatamente en la corbeta Unión al declararse la guerra. Cumpliendo su misión informativa. Horta reportó las numerosas correrías que protagonizaron los marinos

peruanos al mando del valeroso comandante del Huáscar. No fue ajeno a las hazañas de la escuadra peruana que durante cinco meses descolocaron en el mar a sus rivales chilenos.

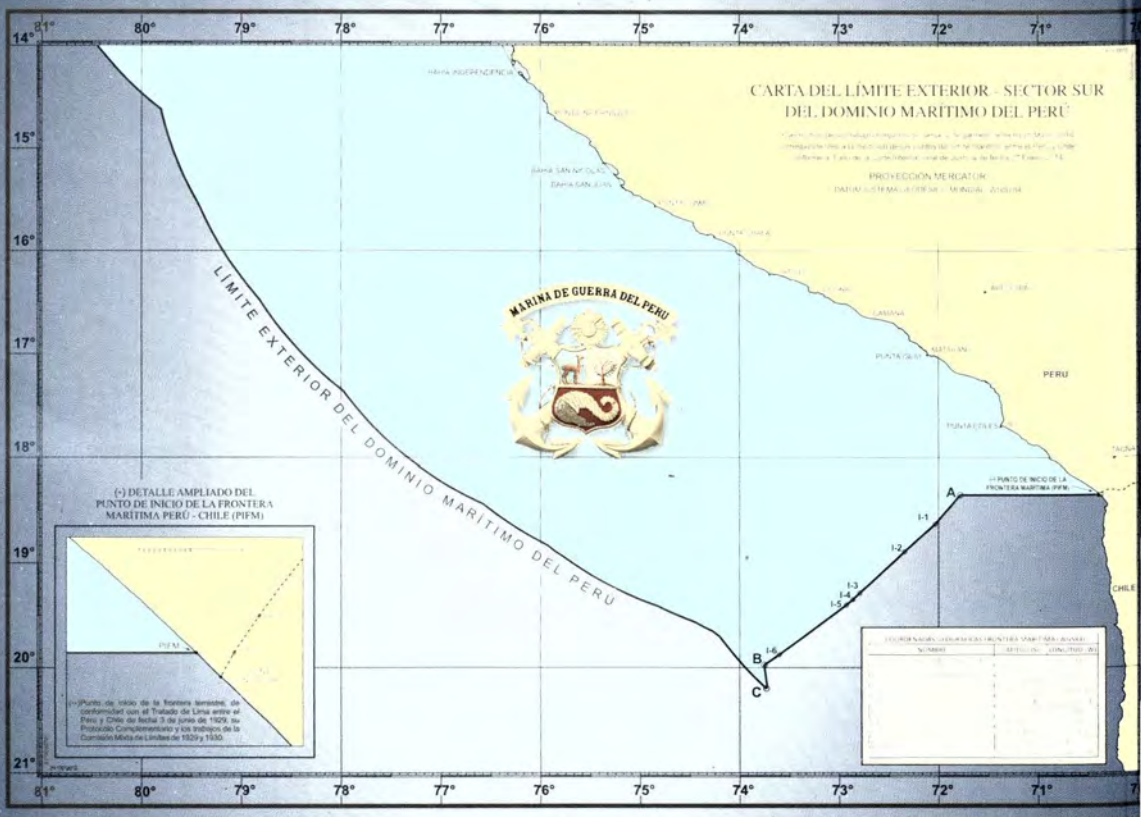
Los periodistas a bordo mantuvieron informados con sus crónicas veraces y patrióticas a la expectante opinión pública nacional sobre el desarrollo del conflicto, contribuyendo además a sentar las bases de la historia que nos permite conocer al detalle las travesías de los marinos a bordo de los navíos de la entonces escuadra peruana.

Guardando tiempos y distancias históricas, la presencia de estos periodistas a bordo marcaron el inicio desde entonces de estrechos vínculos entre la prensa nacional y la Marina de Guerra del Perú que se mantienen fecundos hasta hoy, no solo en la vasta dimensión del "Mar de Grau", sino también en los tropicales ríos de nuestra amazonia, en el aguas del lago Titicaca y en los esteros del norte donde cumplen sus tareas asignadas por la Constitución.

Por su vasto campo de acción, la Marina está presente en diversos y atractivos escenarios donde siempre hay noticia. Y cuando se produce ésta, allí estarán siempre los periodistas debido a la existencia de una singular atracción mutua entre los hombres de la pluma y del mar.



Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina*,
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe


CARTA DEL LÍMITE EXTERIOR - SECTOR SUR
DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ
PROYECCIÓN MERCATOR
MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
LÍMITE EXTERIOR DEL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ
PERU
CHILE
(-) DETALLE AMPLIADO DEL
PUNTO DE INICIO DE LA FRONTERA
MARÍTIMA PERÚ - CHILE (PIFM)
(-) PUNTO DE INICIO DE LA FRONTERA MARITIMA (PIFM)
A
B
C
I-1
I-2
I-3
I-4
I-5
I-6
81°
80°
79°
78°
77°
76°
75°
74°
73°
72°
71°
14°
15°
16°
17°
18°
19°
20°
21°