INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos



FUNDAMENTOS DE DOCTRINA MARÍTIMA

03085

LIMA - PERÚ

6438
ej. 3

FUNDAMENTOS DE DOCTRINA MARÍTIMA

BIBLIOTECA CENTRAL DE
MARINA - HEMEROTECA
DIRINTEMAR

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos



BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA - HEMEROTECA DIRINTEMAR

FUNDAMENTOS DE DOCTRINA MARÍTIMA

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 359.03085/I59
Nro. Inv.: 6438 ej 3
Fecha: 13.11.17

LIMA-PERÚ

FUNDAMENTOS DE DOCTRINA MARÍTIMA

COMITÉ EDITOR
CTP CEEM «Doctrina Marítima»

COORDINACIÓN DE EDICIÓN
Coordinador Académico IEHMP

CORRECCIÓN
Esperanza Navarro Pantac

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ, IEHMP
Av. Salaverry 2487, San Isidro, Lima - Telf.: 422-7550
www.iehmp.org.pe

Coordinador Académico IEHMP
academicoiehmp@gmail.com

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM.
docmarpe@gmail.com

Primera Edición, 2008.
Segunda Edición, 2012.
Tercera Edición, 2016.

ISBN: 978-9972-633-16-4
Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2013-09849

Editado por:
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Av. Salaverry N° 2487 – San Isidro – Lima

Impreso en:
Talleres Gráficos de la Dirección de Hidrografía y Navegación
Calle Roca N° 118 – Chucuito – Callao – Telf. 207-8160. Marzo 2016
Tiraje: 300 ejemplares

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú promueve la difusión y docencia de las diversas corrientes de pensamiento estratégico vinculadas con el mar y su historia, sin embargo no se solidariza ni identifica con las mismas ni con las expresiones ni comentarios contenidos en la presente publicación.

A QUIENES
NOS PRECEDIERON
CON FERVOR
INSTITUCIONAL

ÍNDICE

			Pág.
Prólogo			11
Presentación			13
Introducción			15
CAPÍTULO I	:	Temas de Dogmática	19
Sección I	:	Doctrina Marítima	19
		1. Marco Teórico	19
		2. Marco Conceptual	20
		a. Relaciones conceptuales	22
		b. Orgánica del equipo de estudio	24
		c. Propuesta	28
Sección II	:	Realidad Marítima	31
		1. Marco Teórico	31
		2. Marco Conceptual	32
		3. Marco Metodológico	37
		a. Aspectos que influencian	37
		b. Componentes de análisis	42
Sección III	:	Intereses Marítimos	44
		1. Marco Histórico	44
		2. Marco Teórico	48
		a. Actividades principales	48
		b. Actividades complementarias	53
		3. Marco Conceptual	56
Sección IV	:	Poder Naval	59
		1. Marco Histórico	59
		2. Marco Teórico	64
		3. Marco Conceptual	66
Sección V	:	Potencial Marítimo	78
		1. Marco Teórico	78
		2. Marco Conceptual	79

a. Definición 79
b. Características 79
c. Latencia 80
d. Estructura 80
e. Finalidad 81
f. Poder y potencial 82
g. Potencial marítimo utilizable 82
h. Diagnóstico 83
i. Incremento 91

CAPÍTULO II : Temas de Política 92

Sección I — Política Marítima 92
1. Marco Teórico 92
2. Marco Conceptual 94
3. Marco Metodológico 95

Sección II : Estrategia Marítima 98
1. Marco Teórico 98
a. Poder marítimo 98
b. Principios 99
c. Elementos 101
d. Maniobra 104
e. Control 104
f. Establecer el control 107
g. Explotar el control 112
2. Marco Conceptual 115
a. Bases del proceso 116
b. Realidad e intereses 117
c. Política y estrategia 118
d. Intereses y política 119
e. Política y diplomacia 120
f. Conciencia y cultura 120
3. Marco Metodológico 121
a. Apreciación estratégica 121
b. Concepción estratégica 124
c. Visión estratégica 131

Sección III : Geopolítica Marítima 134
1. Marco Histórico 134
2. Marco Teórico 135
3. Marco Conceptual 136

a. Punto de vista político 138
b. Punto de vista marítimo 138
c. Punto de vista geopolítico 139
4. Marco Metodológico 141
a. Apreciación geopolítica 141
b. Concepción geopolítica 143
c. Visión geopolítica 144

Sección IV : Derecho Marítimo 146
1. Marco Teórico 146
2. Marco Conceptual 152
a. Orden jurídico 152
b. Planteamientos 156
c. Resguardo jurídico 159
d. Convención y Constitución 167
e. Asuntos a futuro 176

CAPÍTULO III : Temas de Economía 180

Sección I : Economía Marítima 180
1. Marco Teórico 180
2. Marco Conceptual 186
a. Comercio y economía 186
b. Comercio y mercado 187
c. Innovación e identidad 188
d. Contexto interno 189
e. Contexto externo 190
f. Conclusiones 191
3. Marco Metodológico 192
a. Proyecto 192

CAPÍTULO IV : Temas Socioculturales 198

Sección I : Sociología Marítima 198
1. Marco Histórico 198
2. Marco Teórico 199
a. Número de habitantes 199
b. Carácter de la población 200
c. Carácter del gobierno 202
d. Conclusiones 204

Sección II : Conciencia Marítima 205
1. Marco Histórico 205
2. Marco Teórico 207
a. Conciencia e identidad 207
b. Identidad e intereses 209
3. Marco Conceptual 210
a. Fenómeno marítimo 211
b. Investigación de la realidad 214

CAPÍTULO V : Temas Ecológicos 221

Sección I : Ecología Acuática 221
1. Marco Teórico 221
2. Marco Conceptual 222
a. Contaminación 222
b. Bio-diversidad 223

Sección II : Ecosistema Marino 225
1. Marco Teórico 225
2. Marco Conceptual 227
a. Conclusiones 230

CAPÍTULO VI : Temas de Seguridad 232

Sección I : Seguridad Marítima 232
1. Marco Teórico 232
a. Análisis 232
b. Elementos 234
2. Marco Conceptual 237
a. Protección y desarrollo 237
b. Conservación y explotación 238

CAPÍTULO VII : Temas de Semántica 241

Sección I : Terminología Marítima 243

Sección II : Acrónimos Marítimos 307

Bibliografía 311

PRÓLOGO

Fundamentos de Doctrina Marítima, 3ª Edición, es un libro escrito con el propósito de servir de guía para la docencia comprometida con los intereses marítimos nacionales.

Es un manual de enseñanza para cursos básicos, intermedios y avanzados en materias y seminarios de estudios e investigaciones sobre la realidad marítima, pues contiene teorías y conceptos que lo hacen útil para cualquier tema marítimo, por estar relacionado con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos.

Se encuentra diseñado y escrito con fines didácticos, al haber sido sistematizado por temas de estudio en capítulos, y por unidades de análisis en secciones que abracan desde antecedentes y conceptos hasta diversos enfoques por corrientes de pensamiento actuales.

Este libro les sirve a los profesores como guía perfectible para la docencia, al encontrar en un solo texto los temas esenciales al proceso de los intereses marítimos nacionales, y a los estudiantes por contar con un manual con los elementos básicos para sus trabajos de investigación.

Como en sus dos ediciones anteriores, esta publicación se ha actualizado por retroalimentación de los lectores, tanto en la revisión de la literatura de sus contenidos como en los alcances de la terminología de sus conceptos y categorías. (IEHMP 2008a; IEHMP 2012)

Finalmente, reiteramos nuestro agradecimiento institucional a los profesores y estudiantes que generosamente han contribuido con sus aportes a la revisión de esta edición, y en especial a la Escuela Superior de Guerra Naval -Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú-, por proporcionarnos el escenario y ambiente propicios para perfeccionar este material de enseñanza.

BIBLIOTECA CENTRAL DE
MARINA - HEMEROTECA
DIRINTEMAR

PRESENTACIÓN

Es un hecho históricamente comprobado que la realidad marítima de un país, tanto en su ambiente externo como interno, ha sido determinante en la configuración y diseño de su estrategia y política nacional. Sin embargo, hemos comprobado en nuestro país que en repetidas oportunidades, al formularse políticas de Estado y de gobierno, prácticamente se deja de lado todo lo relativo al ámbito marítimo. Nos explicamos este fenómeno porque existe un generalizado desconocimiento respecto de lo marítimo y su influencia en el desarrollo nacional.

Por otro lado, el proceso de globalización en el cual se encuentra el mundo contemporáneo, exige que todo ciudadano examine la interdependencia que existe entre la posición de los intereses nacionales y sus necesidades marítimas. Examinar la interdependencia que nos impone el proceso de globalización en el ámbito externo, así como la influencia del mar en el ámbito interno, conlleva explorar diversas corrientes del pensamiento estratégico clásicas y actuales, en un análisis retrospectivo, estudiando los casos que nos ofrece nuestra historia marítima, así como planteando propuestas de políticas de Estado con visión prospectiva para compartir así intereses y proyectos.

El esfuerzo empeñado por el comité de trabajo permanente de la CEEM de "Doctrina Marítima", en compilar y organizar los trabajos realizados en dicha Comisión desde su creación, así como las definiciones de términos más usuales en sus estudios de investigación científica y de exploración doctrinaria, nos favorecerá en el empeño de asumir el desafío de examinar el fenómeno de la influencia en el mar, en el progreso del país con mejores elementos de análisis para su comprensión e interpretación.

Abordar el estudio de la doctrina marítima nacional, conceptuada como disciplina de estudio e investigación de los principios y fundamentos que regulan las actividades marítimas, con el propósito de contribuir a la formación del pensamiento estratégico institucional y que a su vez nos permita plantear políticas de Estado, es un esfuerzo de trabajo en equipo, que al ponerse en manos de la comunidad académica e intelectual del país, compromete la cooperación de las personas y grupos de trabajo de interés, empeñados en su constante y sostenido perfeccionamiento.

El Instituto que me honro en presidir agradece el esfuerzo del comité de trabajo de "Doctrina Marítima", y persiste en despertar la inquietud intelectual de la ciudadanía respecto de la imperiosa necesidad de que el país cuente con los recursos y posibilidades que nos brinda el mar en provecho del desarrollo y el bienestar nacional.

San Isidro, 15 Febrero 2008.

Muchas gracias,

Contralmirante
Melitón CARVAJAL Pareja
PRESIDENTE

INTRODUCCIÓN

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, define doctrina en tres acepciones útiles a nuestros estudios estratégico-marítimos, primero como enseñanza instructiva, luego como ciencia o sabiduría y finalmente como opinión de uno o varios autores acerca de una materia; así mismo, define la palabra dogma como fundamento de todo sistema, ciencia, doctrina o religión.

El término doctrina marítima para efectos de nuestros estudios institucionales ha sido conceptualizado como el conjunto de principios y su consecuente teoría, que aplicada al medio marítimo, teniendo en cuenta sus características y peculiaridades, generan métodos y procedimientos que regulan actividades destinadas a alcanzar una finalidad específica.

La estrecha relación entre el estudio de las corrientes de pensamiento estratégico en constante evolución aplicadas al medio marítimo, y su enseñanza e investigación científica, nos llevan necesariamente a cultivar la doctrina como disciplina del conocimiento que estudia las expresiones culturales que influyen y fundamentan las actividades humanas en el ámbito marítimo, entendido este como el medio relacionado al mar, ríos y lagos navegables.

La enseñanza de esta disciplina intelectual, el rigor del método de investigación científico aplicado, así como el análisis de las nuevas corrientes del pensamiento estratégico y geopolítico aplicado en las diversas actividades marítimas, tanto nacionales como internacionales, nos motivan abordar este aspecto de nuestro desarrollo profesional en tres áreas de estudio: la propedéutica dedicada a la enseñanza preparatoria del conocimiento de la doctrina marítima, la metodología empeñada en el desarrollo de procesos y procedimientos de estudio, planeamiento e investigación, y la dogmática dedicada a desarrollar los fundamentos del núcleo duro de la doctrina marítima.

Por lo expuesto, y con el propósito de alcanzar tales objetivos se ha previsto materializar los contenidos de esta disciplina en una publicación al alcance de aquellas personas interesadas en la lectura y comprensión de temas relacionados con la estrategia y la geopolítica marítima, así como de crearles las condiciones favorables para participar en los estudios que realiza nuestra institución, al proveerles la información sobre la misión, los fines y alcances de su organización interna.

La presente publicación intenta sistematizar la experiencia y conocimientos esencialmente doctrinarios acumulados en el Instituto desde su creación, así como el aporte de autores nacionales y extranjeros dedicados a estudios e investigaciones sobre diversos aspectos de estrategia y de geopolítica marítima en distintas épocas y de constante actualización, información que constituye valioso material de consulta y de enseñanza por su contenido, cuya sistematización institucional ha sido el sustento de la creación del Comité de Trabajo Permanente (CTP) "Doctrina Marítima" como órgano interno encargado de capitalizar la información de tal esfuerzo intelectual, a fin de contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de los diferentes estudios de investigación científica y de exploración doctrinaria que realiza y promueve el Instituto.

Esta publicación titulada "Fundamentos de Doctrina Marítima", comprende en su estructura dos partes bien definidas, la primera empeñada en la literatura desarrollada en la CEEM, referida a los conceptos y fundamentos de las corrientes de pensamiento estudiados y la segunda, centrada en definiciones de términos más usuales en las acepciones empleadas en los estudios efectuados. (OEA 1968; MGP 2014)

En cuanto a la respuesta orgánica de la misión asumida por el CTP "Doctrina Marítima", ha sido constituida por tres grupos de trabajo dedicados en forma continua y sostenida al estudio, investigación y desarrollo del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo con la finalidad de, primero contribuir a la adopción de un lenguaje formalizado primordialmente orientado a la enseñanza preparatoria del conocimiento de la doctrina marítima, luego al empleo del método adecuado a sus procesos, así como con el propósito de desarrollar y difundir conceptos que fundamentan la doctrina aplicada a las actividades marítimas en relación directa con los intereses nacionales e internacionales. De aquí se desprende la docencia como función rectora de su misión institucional.

Así mismo, la creación del CTP "Doctrina Marítima" ha respondido a la necesidad de atender los requerimientos que los diversos comités internos de trabajo plantean constantemente sobre metodología y sistematología de procedimientos y procesos para estudios de investigación y para la realización del planeamiento estratégico que permanentemente efectúan, por lo que con esta publicación se pretende satisfacer la necesidad de contar con un manual dedicado a la compilación y capitalización de la producción de planteamientos metodológicos y definición de conceptos doctrinarios que puedan contribuir a guiar los procesos y procedimientos de trabajos institucionales en forma permanente y continua, así como para contribuir a la instrucción y a la investigación de diversos estudios de la comunidad académica nacional.

Finalmente, con esta publicación el CTP "Doctrina Marítima" responde a la necesidad institucional de sistematizar y explotar la información, conocimientos y experiencia acumulada y la que se pudiera obtener o generar sobre los principios y fundamentos de la estrategia y la geopolítica marítima como disciplinas de estudio con el debido rigor científico, a fin de contribuir a la instrucción, a la investigación y al proceso del planeamiento estratégico marítimo, función orgánica que incide directamente en la docencia como actividad permanente y que pretende contribuir a alcanzar los objetivos y fines contenidos en la misión y los objetivos del Instituto.

San Isidro, 15 Febrero 2008.

CAPÍTULO I

TEMAS DE DOGMÁTICA

SECCIÓN I

DOCTRINA MARÍTIMA

1. MARCO TEÓRICO

La experiencia y conocimientos esencialmente teóricos y doctrinarios acumulados en la CEEM desde su creación, así como el aporte de autores nacionales y extranjeros dedicados a estudios e investigaciones sobre diversos aspectos de estrategia y de geopolítica marítima en distintas épocas y de constante actualización, constituye valioso material de consulta y de enseñanza por su contenido, cuya sistematización institucional ha sustentado la creación del CTP Doctrina Marítima como órgano interno de carácter permanente encargado de capitalizar la información de tal esfuerzo intelectual, a fin de contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de los diferentes estudios, investigaciones y trabajos de planeamiento estratégico que realiza y promueve el Instituto.

El CTP Doctrina Marítima está constituido por un grupo de trabajo dedicado en forma continua y sostenida al estudio, investigación y desarrollo del pensamiento marítimo estratégico y geopolítico con la finalidad de contribuir a la adopción de un lenguaje formalizado primordialmente orientado a la enseñanza preparatoria del conocimiento de la doctrina marítima y al empleo del método adecuado a sus procesos, así como tiene el propósito de desarrollar y difundir conceptos filosóficos que fundamentan la doctrina aplicada a las actividades marítimas en relación directa con los intereses nacionales e internacionales.

La creación del CTP Doctrina Marítima ha respondido a la necesidad de atender los requerimientos que los diversos grupos internos de trabajo plantean sobre metodología y sistematología de procedimientos y procesos para estudios, investigaciones así como

para trabajos de planeamiento estratégico que constantemente desarrollan; necesidad materializada, en el objetivo de contar con un manual dedicado a la compilación y capitalización de la producción de planteamientos metodológicos y definición de conceptos doctrinarios que puedan contribuir a guiar los procesos y procedimientos de trabajos intelectuales en forma permanente y continua, así como para contribuir a la instrucción, a la investigación científica y a la exploración doctrinaria.

Asimismo, el CTP Doctrina Marítima ha venido a satisfacer la necesidad institucional de sistematizar y explotar la información, conocimientos y experiencia acumulada y la que se pudiera obtener o generar sobre los principios y fundamentos de la estrategia y la geopolítica marítima como disciplinas de estudio con el debido rigor científico, a fin de contribuir a la instrucción, a la investigación y al proceso del planeamiento estratégico marítimo. (IEHMP 1998, Doig 2005)

La visión estratégica del CTP Doctrina Marítima, implica desarrollar una estructura orgánica interna que deberá favorecer la realización prioritaria de las actividades correspondientes a los objetivos y fines contenidos en su misión, con el propósito de contribuir a alcanzar los objetivos institucionales de la Comisión y del Instituto. (IEHMP 2010; CEEM 2015)

2. MARCO CONCEPTUAL

Abordar el tema de doctrina en general tiene sus complicaciones, toda vez que el concepto del término nos recuerda la acepción en extremo fundamentalista, que precisa la exigencia intransigente de sometimiento a una doctrina como un conjunto de reglas, y por tanto promueve posiciones radicales, para algunos de rechazo por referencia a la reeducación de personas en un contexto de pensamiento único sin espacio a la pluralidad de opiniones, y para otros de incentivo por ser fuente del conocimiento y del Derecho –que sí influye pero no determina la vida de relación humana–.

Esta última connotación del término, motiva desarrollar el presente capítulo en relación directa al ámbito marítimo, pues nos permite comprender y definir doctrina en forma libre y abierta al pensamiento estratégico marítimo, dado que no admite reglas que obliguen –como normas pétreas de fe religiosa o de reglamento castrense– sin el razonamiento previo, sino opiniones empeñadas en explicar el fenómeno marítimo, entendido como toda manifestación de la realidad marítima objeto de experiencia sensible e intuitiva.

El contenido de esta sección tiene tres partes, una conceptual que pretende ubicar al lector en el fondo y la forma de la disciplina de estudio e investigación

del fenómeno marítimo, la segunda dedicada a la orgánica del equipo de estudio, que recoge principios y valores que orientan como conformar grupos empeñados en analizar corrientes de pensamiento y acumular experiencias, y la parte final consistente en una propuesta institucional.

Sólo cabe recordar durante la lectura del capítulo en particular y del libro en general, que la actitud libre al pensamiento y abierta a la crítica nos ha permitido abordar el tema, revisando contenidos y desarrollando planteamientos, así como contribuyendo a la docencia para la enseñanza y el aprendizaje del tema, con perseverancia y entusiasmo.

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, define doctrina en tres acepciones útiles a este marco conceptual, primero como enseñanza instructiva, luego como ciencia o sabiduría y finalmente como opinión de uno o varios expertos acerca de una materia; así mismo, define la palabra dogma como fundamento de todo sistema, ciencia, doctrina o religión (RAE 2011).

Asociamos los conceptos de doctrina y dogma por encontrar estrecha vinculación, esencialmente valorativa y de relativa vigencia en el tiempo de la última respecto de la primera, sin embargo descartamos toda connotación impositiva de ambos términos objetos de juicio crítico y razonamiento intelectual.

El término doctrina marítima ha sido conceptualizado como el conjunto de principios y su consecuente teoría, que aplicada al medio marítimo, teniendo en cuenta sus características y peculiaridades, generan métodos y procedimientos que facilitan comprender y explicar las actividades destinadas a alcanzar una finalidad específica: la defensa y el desarrollo marítimo.

Este término lo ubicamos conceptualmente en una definición de doctrina teórica, especulativa y racional, empeñada en explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas con un enfoque multidisciplinario, según las leyes de las llamadas ciencias de la libertad (Kant 1785).

La estrecha relación entre el estudio de las corrientes de pensamiento estratégico en constante evolución aplicadas al medio marítimo, y su enseñanza, nos llevan necesariamente a cultivar la doctrina marítima como disciplina de estudio e investigación científica prioritariamente cualitativa del conocimiento, que se enfoca en expresiones culturales y experiencias que influyen y fundamentan las actividades marítimas, esto es, relacionadas al mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables en el país.

Los principios y valores supremos que vinculamos al desarrollo del concepto de doctrina marítima que se expone y de desarrollo orgánico que se propone, han sido

tomados de la parte dogmática de la Constitución Política del Perú vigente, los mismos que corresponden a justicia, dignidad, libertad, igualdad y diversidad (CPP 1993).

Abordar el desafío de estudiar e investigar diversos aspectos de la realidad marítima perfeccionando nuestro pensamiento estratégico (Bruce et al 2002), tanto en visión retrospectiva a través del estudio casuístico de la historia marítima como en visión prospectiva por medio del proceso de planeamiento estratégico nacional, ha sido motivo central para revisar la propuesta institucional que se plantea, que vinculando hechos del pasado al presente nos permitan proyectarnos al futuro con visión estratégica en el ámbito marítimo. (Doig 2013a)

a. Relaciones conceptuales

(1) Sistematización y difusión

La experiencia y los conocimientos doctrinarios acumulados en el país, así como el aporte de autores extranjeros dedicados a estudios e investigaciones sobre aspectos de estrategia y geopolítica marítima en la región en distintas épocas y en constante actualización, constituyen valioso material de consulta y de enseñanza, cuya sistematización y difusión debe contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de una concepción estratégica marítima nacional así como al diseño propio de una política marítima de Estado.

(2) Expresiones del fenómeno marítimo

El estudio del fenómeno marítimo parte de la descripción de entidades y cosas de la realidad presentes a la intuición intelectual, y es a través de la experiencia de tales expresiones culturales en un contexto esencialmente social que se pretende captar la esencia objetiva de la realidad marítima, objeto de estudio e investigación que trasciende a la propia consciencia subjetiva. En síntesis, fenómeno es objeto de la experiencia sensible (percepción) —manifestación presente a la consciencia de un sujeto—, y realidad es objeto del fenómeno —entidades y cosas presentes que trascienden la consciencia subjetiva. (Husserl 1931).

(3) Temática de la doctrina marítima

Los diversos estudios teóricos que persiguen explicar el comportamiento empírico de las actividades marítimas en el país y en la región, agrupados por expresiones políticas, económicas, y culturales de un fenómeno contextualmente social vienen a constituir la característica temática de la doctrina marítima, útil para la lectura y análisis de tales estudios estratégico marítimos (MGP 1993). De esta forma, la configuración básica para estudio de la doctrina marítima comprende dos partes, una teórica y otra orgánica.

(4) Parte teórica de la doctrina marítima

La parte teórica del estudio de las expresiones culturales y experiencias en el ámbito marítimo es recipiente de la doctrina como fuente del conocimiento especulativo y racional, que hace posible la interpretación y comprensión de principios y normas que explican el fenómeno marítimo, tanto de hecho como de Derecho –público y privado–, a través de las actividades marítimas en el país y en la región.

(5) Fuente del conocimiento especulativo y racional

Por analogía –entendida por la aplicación de iguales consecuentes para antecedentes semejantes-, encontramos semejanza entre la doctrina jurídica como fuente del Derecho, esto es, como procedimiento para la producción de normas que regulan la vida de relación entre los sujetos -individuales y colectivos- (Rubio 1999), con la doctrina marítima como fuente del conocimiento que explica el fenómeno marítimo, y de razonamiento que permite obtener las mismas consecuencias en la disciplina de estudio, esto es, en procedimiento para la producción de normas que regulan la vida de relación entre las personas –naturales o jurídicas– en el ámbito marítimo.

(6) Parte orgánica de la doctrina marítima

El diseño de la parte orgánica para el estudio de la doctrina marítima debe satisfacer el trabajo intelectual organizado en equipo de profesionales dedicados a la investigación y al desarrollo del pensamiento estratégico marítimo (Frieschknet, 1978), con la finalidad de: (1) contribuir a la adopción de un lenguaje formalizado orientado a preparar la enseñanza (propedéutica) de la doctrina marítima, (2) perfeccionar el empleo del método (metodología) adecuado a sus procesos, y (3) definir conceptos filosóficos (dogmática) que fundamentan la doctrina aplicada a las actividades marítimas en relación directa con los intereses nacionales. El concepto de intereses marítimos nacionales ha sido definido en función del pensamiento estratégico aplicado como, relación de tensión entre instituciones estatales o privadas en el ámbito marítimo, que aspiran satisfacer necesidades mediante beneficios o bienes requeridos (Doig 2010).

(7) Equipo multidisciplinario

Por otro lado, el diseño orgánico de un equipo de estudio en doctrina marítima debe responder a la necesidad de atender requerimientos sobre metodología y sistematología de procedimientos y procesos para estudios, investigaciones

y planeamientos estratégicos en constante desarrollo —tanto al interior de la organización como fuera de ella—, así como para guiar procesos y procedimientos de trabajos intelectuales en forma permanente y continua, y para contribuir a la instrucción especializada y a la investigación científica de diversas disciplinas que demandan los estudios estratégico marítimos por equipos o grupos de enfoque prioritariamente cualitativos. (Hernández et al 2010: 425-426)

(8) El planeamiento estratégico: público y privado

Así mismo, el desarrollo de una doctrina marítima debe responder a la necesidad institucional de sistematizar y explotar información, conocimientos y experiencia acumulada y la que se pudiera obtener o generar sobre principios y fundamentos de la estrategia y la geopolítica marítima como disciplinas científicas de estudio, a fin de contribuir a la instrucción, a la investigación y al proceso del planeamiento estratégico marítimo institucional, tanto público como privado.

(9) Síntesis del concepto orgánico

La enseñanza de la doctrina marítima como disciplina de estudio, el rigor del método de investigación científica aplicado, así como el análisis de las nuevas corrientes del pensamiento estratégico marítimo, tanto nacionales como internacionales, deben ser aspectos esenciales de nuestro desarrollo profesional y organizacional compartido en tres áreas de estudio: (1) propedéutica, dedicada a preparar la enseñanza de la doctrina marítima; (2) metodológica, empeñada en el desarrollo de procesos y procedimientos de estudio, planeamiento e investigación, y (3) dogmática, dedicada a profundizar y desarrollar fundamentos de doctrina marítima.

(10) Estructura orgánica de la doctrina marítima

La estructura orgánica para el estudio de la doctrina marítima, implica desarrollar grupos de análisis y reflexión, enfocados en actividades vinculadas a los objetivos y funciones contenidos en la concepción orgánica de la disciplina con visión de futuro, a fin de contribuir a satisfacer intereses institucionales y nacionales. (Hofer et al 1985).

b. Orgánica del equipo de estudio

(1) Misión

La misión prevista para este órgano interno permanente consiste en describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina como fuente del conocimiento de la estrategia y de la geopolítica

marítima, a fin de contribuir a la instrucción, estudios, investigación y al planeamiento estratégico a cargo de la CEEM.

Las tareas deducidas de la misión encomendada, permiten determinar las correspondientes funciones necesarias para estructurar el CTP Doctrina Marítima. En tal sentido, dado que los objetivos y fines de la misión asignada son múltiples se han determinado prioridades en las funciones específicas, prescritas o deducidas, necesarias para el cumplimiento de la misma, habiéndose enunciado las siguientes funciones específicas:

(a) Preparar la enseñanza de los conceptos filosóficos y doctrinarios que fundamentan las actividades marítimas, así como actualizar el lenguaje formalizado empleado en relación con los estudios estratégico-marítimos, a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina marítima.
(b) Revisar el método aplicado a los procesos y procedimientos empleados en los estudios, planeamientos e investigaciones estratégico-marítimos, a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina marítima.
(c) Analizar la problemática que vincula los principios y valores que fundamentan la doctrina marítima con el pensamiento estratégico-marítimo institucional, a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y soluciones en materia de doctrina marítima.

(2) Objetivos

Los objetivos deducidos de la misión para el CTP Doctrina Marítima corresponden a:

(a) Conocer y hacer conocer el modo particular en el que la doctrina contribuye a la estrategia y a la geopolítica marítima como fuente, a partir de las principales funciones que le cabe cumplir en referencia a la estrategia nacional y mundial como sistema.
(b) Estudiar y comprender la relación existente entre la doctrina como fuente del pensamiento y los principios generales de la estrategia y de la geopolítica marítima.
(c) Conocer y hacer conocer la importancia de la doctrina en los sistemas pertenecientes al ámbito marítimo, así como adquirir y promover el convencimiento de la necesidad de trabajar permanentemente sobre ella.
(d) Percibir y difundir la importancia que tiene el aporte de la filosofía y la política a través de la doctrina a la teorización científica sobre la naturaleza de la estrategia y la geopolítica marítima como sistemas.

(3) Funciones

Las funciones asignadas al CTP Doctrina Marítima han sido predeterminadas con el propósito de articular la estructura de su organización, con el propósito de alcanzar los objetivos y fines deducidos de su misión, y corresponden a:

(a) Describir y mostrar ordenadamente lo que en la doctrina nacional y extranjera puede estar diseminado en publicaciones distintas y de diversas épocas, respecto de los principios y fundamentos de la estrategia marítima y de la geopolítica marítima.
(b) Explicar y hacer comprensible lo que de los textos y contenidos de doctrina resulta de difícil entendimiento, pues el significado de los términos y conceptos utilizados sólo se comprende luego del estudio de los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica.
(c) Sistematizar y organizar según sus peculiaridades y características el proceso y el método requerido, de tal forma que cada término o concepto tenga su lugar, su contexto y su interconexión con otros elementos, principios o fundamentos de la estrategia y de la geopolítica como sistemas.
(d) Criticar, aportar soluciones y mostrar las deficiencias, incoherencias y eventuales contradicciones de las formas y procedimientos estratégicos utilizados, así como brindar posibles soluciones a los problemas que se planteen, a través del riguroso análisis político de la situación estratégica

(4) Planeamiento

El Plan de Trabajo del CTP Doctrina Marítima deberá priorizar las actividades correspondientes a los objetivos y fines contenidos en la misión de la CEEM, con el propósito de contribuir a alcanzar los siguientes objetivos institucionales:

(a) Adoptar un lenguaje formalizado en relación con los aspectos estratégico-marítimos.
(b) Difundir conceptos filosóficos y doctrinarios que fundamentan las actividades institucionales.
(c) Analizar la problemática que vincula los principios y valores que fundamentan la doctrina marítima con el pensamiento estratégico-marítimo institucional.

Asimismo, deberá desarrollar su respectivo Plan de Metas conforme las disposiciones internas vigentes, estatutarias y reglamentarias, informando sus avances oportunamente al Coordinador General de la CEEM.

El planeamiento interno del Comité debe seguir un proceso metodológico en forma paralela y concurrente con el planeamiento de la CEEM y del Instituto.

La supervisión de la acción planeada interna corresponde al presidente del Comité en un proceso de apreciación continua y sostenida en armonía con la conducción de la CEEM, a fin de retroalimentar el sistema y adoptar los reajustes necesarios oportunamente.

Las acciones de control de las metas previstas corresponde al Coordinador General de la CEEM, quien se constituye en el elemento de control del sistema de planeamiento interno, a fin de evaluar resultados y recomendar medidas pertinentes.

(5) Estructura

Las partes componentes de la organización del CTP Doctrina Marítima se encuentran articuladas funcionalmente con su misión, así como sistemáticamente con la misión de la CEEM, en la siguiente forma:

La necesaria organización del CTP Doctrina Marítima en sub-Comités a fin de orientar el esfuerzo del grupo de trabajo en armonía con los principales objetivos institucionales, permitiendo determinar subgrupos de estudio competentes en funciones específicas.

El Comité ha sido estructurado internamente en tres subgrupos de estudio conceptualizados como: el Sub-Comité de Terminología, el Sub-Comité de Metodología y el Sub-Comité de Dogmática, correspondientes a cada función específica.

(6) Coordinaciones

Con los órganos internos del Instituto y de la Comisión a través del Coordinador General CEEM.

Con los órganos extra institucionales representando al Presidente de la Comisión, informándose de tales actuaciones a la Junta Directiva oportunamente.

El CTP Doctrina Marítima deberá mantener estrecha relación con los diversos Comités y Sub-Comités que establezca la CEEM, a fin de compenetrarse con la naturaleza de sus funciones específicas así como acumular la experiencia y conocimientos comunes a dos o más Comités.

El presidente del Comité podrá establecer relaciones de coordinación al interior de la Comisión, así como con otros órganos o instituciones afines al Instituto, debiendo informar sus actuaciones oportunamente al Coordinador General CEEM.

c. Propuesta

Ante la iniciativa de la Marina de Guerra del Perú (2003) de declarar la necesidad de contar con una entidad académica a nivel posgrado que potencie el pensamiento estratégico marítimo y geopolítico nacional se plantea el desafío institucional de contribuir al máximo desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional, con particular interés en la formación de profesionales y ejecutivos de la administración pública y privada proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

El interés institucional planteado es compatible con el interés científico y cultural, de los objetivos y fines que persigue el IEHMP de realizar, fomentar, divulgar y difundir sus estudios de carácter histórico, estratégico y científico para motivar y estimular la conciencia marítima en el país, así como de propiciar y contribuir a la formación de historiadores y especialistas en las diversas disciplinas afines a las ciencias marítimas, así como es compatible con la misión de la CEEM a través del CTP Doctrina Marítima. (IEHMP 2010; CEEM 2015)

La misión y fines de la CEEM empeñados en prever el futuro, a fin de crear nuevas situaciones favorables al desarrollo y la defensa nacional en el ámbito marítimo, así como por la visión estratégica contenida en los fundamentos de su creación, sobrepasa el ámbito de competencia del campo estrictamente de la Historia —que se funda en el estudio científico de hechos del pasado—, toda vez que integra y comprende la Historia marítima como un factor entre otros para contribuir a la formulación de una política marítima nacional, así como para el diseño y desarrollo de una apropiada estrategia marítima nacional.
En tal sentido, persiste la conveniencia por interés nacional de la propuesta de creación de un centro de estudios estratégico-marítimos para el país, consistente en el órgano institucional por excelencia para la función primordial de reflexión intelectual y visión de futuro sobre los intereses marítimos nacionales, en complemento a la entidad académica requerida a nivel posgrado que potencie el pensamiento estratégico marítimo y geopolítico nacional.

La CEEM se complementa e integra con la misión, fines y objetivos del IEHMP desde su fundación, dada la importancia del mar peruano como factor geopolítico preponderante en el desarrollo del país, como órgano interno en un mismo nivel de relación: Historia y Estrategia, y se incorpora estructuralmente

en una misma unidad orgánica para los efectos científicos y culturales de tales actividades, por lo que coincide con la necesidad institucional de contar con un organismo nacional público o privado para la formación y promoción de la conciencia e identidad marítima de profesionales al más alto nivel del país, en cuanto a las actividades científicas y tecnológicas del mar.

La creación de una entidad pedagógica pública o privada a nivel post grado de alcance nacional que potencie el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo nacional, así como que desarrolle actividades culturales derivadas de estos fines, es compatible y se complementa con los fines y fundamentos de creación tanto del IEHMP como de la CEEM, toda vez que posibilita materializar la función docente que realiza el IEHMP en los aspectos de Historia, Estrategia y Ciencia a través de sus propias unidades orgánicas internas, complementadas transversalmente con la función cultural, para la capacitación y el perfeccionamiento profesional de especialistas en el ámbito marítimo.

Optimizar las funciones académicas y culturales del IEHMP requeridas para la creación de un centro de estudios estratégico-marítimos, como institución de expertos de naturaleza investigadora y multidisciplinaria, conformando grupos de enfoque (focus groups) en función de laboratorio de ideas para un país marítimo con visión de futuro, facilitará encontrarse en condiciones de recibir apoyo de la cooperación internacional, por la naturaleza de su misión, fines y propósitos compatibles con el citado objetivo institucional.

La creación del propuesto centro de pensamiento (think tank) favorecería al desarrollo y la defensa nacional por cuanto es un medio de apoyo y asesoramiento que contribuye a fortalecer la educación y la cultura en el país, pues responde a estructurar institucionalmente la sociedad peruana en complemento con el organismo al más alto nivel empeñado en formar y promover la conciencia e identidad marítima de ejecutivos y funcionarios llamados a gobernar el país.

El reconocimiento interno y externo de actividades académicas como cursos, conferencias, seminarios y otras culturales que se realicen por tal centro de estudios y a través de otras organizaciones afines en convenios estratégicos, permitirá la calificación respectiva en cada caso para acceder a la cooperación internacional, objetivo que posibilitará en el futuro una vía de financiamiento auto sostenible de sus actividades como institución particular o privada independiente del sector Defensa, pudiendo acceder a dicha ayuda directamente o en forma indirecta a través de Fundaciones u otras instituciones similares.

Las actividades culturales que comprenden las académicas de perfeccionamiento profesional de especialidades en el ámbito marítimo que pueda promover el Instituto directa o indirectamente, pertenecen al campo de la actividad privada y gozan de la protección del Estado que reconoce y garantiza la libertad de la enseñanza en todos sus niveles para instituciones de educación superior públicas o privadas, con sujeción a las normas constitucionales y legales, así como a los fines de la correspondiente institución educativa.

SECCIÓN II

REALIDAD MARÍTIMA

1. MARCO TEÓRICO

La conjunción de todos los medios que dispone una nación para el logro de sus objetivos, constituye su realidad nacional. La realidad nacional puede ser definida operativamente como: la totalidad de situaciones o condiciones multirrelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas y cuantitativas, actuales y potenciales, que presenta la nación en determinado momento, como producto de su evolución histórica.

Tal como puede apreciarse, esta definición, que representa la capacidad del Estado para el logro de sus fines, señala dos conceptos: una capacidad actual o poder; y una capacidad latente o potencial.

La realidad nacional está compuesta por lo tanto de dos categorías conceptuales: el poder nacional y el potencial nacional:

Poder nacional. Es la capacidad del Estado para imponer su voluntad de lograr y/o mantener sus objetivos y realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos; capacidad que emana de la integración de los medios tangibles e intangibles, cualitativa y cuantitativamente considerados, que posee el Estado en un momento determinado.

Potencial nacional. Es la totalidad de medios tangibles e intangibles, susceptibles de ser incorporados al poder nacional, que en un determinado momento existen en la realidad nacional en estado latente y a disposición del Estado para la consecución de sus objetivos.

Esta definición permite ver la necesidad imperiosa de considerar la posibilidad de aprovechar en plazos determinados las partes de esa capacidad latente que pueden ser incorporadas a la capacidad de uso actual, lo que da origen al concepto de potencial nacional utilizable, que es definido como la parte del potencial nacional susceptible de ser incorporada al poder nacional, en un plazo determinado.

Esta apreciación será sumamente valiosa pues permitirá establecer la real capacidad para lograr alcanzar los fines, objetivos o metas que sean establecidos en los plazos correspondientes.

Analizando el concepto de poder nacional, se tiene que por un lado, representa una capacidad unificada, y por otro, que su modo de manifestarse se realiza de diferentes formas con un sin número de aplicaciones que hacen necesario desde el punto de vista metodológico, buscar formas de expresión convenientes, que teniendo en cuenta la naturaleza y efectos predominantes de los medios que utiliza, permitan establecer por convención tales expresiones que facilitan su estudio, cuales son: Política; Económica; Social y Militar.

Hasta aquí se aprecia de un modo integral, lo relacionado al contexto nacional, luego debemos ver como aplicamos de un modo coherente, lo relativo al uso del mar y actividades conexas, vale decir a lo marítimo en el ámbito global. Para ello pensamos en aquella parte de la realidad nacional que reúne toda actividad relacionada con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables que denominamos realidad marítima.

2. MARCO CONCEPTUAL

El punto de partida es el concepto de la existencia de una realidad marítima como parte de la realidad nacional integrada, cuyo cabal conocimiento permitirá saber a ciencia cierta cuál es nuestra real capacidad actual para contribuir al logro de los objetivos y fines nacionales mediante el uso del mar, y nos permitirá proyectar a futuro, y desarrollar debidamente en el tiempo, esa capacidad nacional. Podemos afirmar que la realidad marítima contiene un elemento de poder y un elemento potencial.

El elemento que denota la capacidad actual del Estado para hacer uso del mar en beneficio, para el logro de sus fines u objetivos, lo llamamos poder marítimo y aquel que conlleva el concepto de una capacidad latente, es decir, una capacidad para hacer uso del mar en el futuro, lo denominamos potencial marítimo.

Por otro lado, así como el fin supremo del Estado y la Sociedad es la persona humana y el medio supremo para la defensa y el respeto de su dignidad es el bien común, los fines esenciales del Estado que son el bienestar general y la seguridad integral, se logran mediante el desarrollo sustentable y la seguridad nacional.

La realidad marítima no puede alejarse de ninguno de estos fines porque su enfoque es integrado, y por tanto, cuando analicemos aspectos correspondientes,

tanto del poder como del potencial marítimo, debemos considerar sus capacidades para contribuir a impulsar el desarrollo sustentable y garantizar la seguridad nacional.

Respecto al poder marítimo, tenemos que la componente que impulsa al desarrollo está constituida por la fuerza que determinan los intereses marítimos, mientras que la correspondiente a la seguridad está conformada por la capacidad del poder naval.

De igual manera, el potencial marítimo está conformado por los intereses marítimos potenciales y por el potencial naval.

Ahora debemos analizar las definiciones con las que explicamos cada uno de los términos que hemos utilizado al conceptualizar la realidad marítima como parte de la realidad nacional que comprende al mar, aguas continentales navegables y todos aquellos medios existentes en este ámbito acuático, cuyo empleo contribuye significativamente al logro de los objetivos nacionales.

La realidad marítima está conformada por el poder marítimo y el potencial marítimo, como sigue:

Poder marítimo. Es la parte del poder nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo.

Intereses marítimos. Es la parte de los intereses nacionales que comprende el conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo, y que contribuyen a alcanzar los objetivos de desarrollo y seguridad nacional en conjunto.

El conjunto de medios que comprende el concepto de intereses marítimos constituye la fuerza que impulsa el desarrollo nacional en el ámbito marítimo. La fuerza impulsora que conceptúa los intereses marítimos deviene de la relación de tensión que tiene origen en obtener el bien objetivo en el ámbito marítimo que satisfaga las necesidades nacionales.

La capacidad de desarrollo alcanzada en el ámbito marítimo incrementará la fuerza impulsora de los intereses nacionales para el desarrollo del país. Los intereses marítimos como fuerza impulsora comprenden tanto la voluntad de la población expresada en su identidad y conciencia marítima, como la capacidad de desarrollo marítimo alcanzada en forma sostenible.

Poder naval. Es la expresión militar de la capacidad del poder marítimo en tiempo de paz, para proteger los derechos de la nación y la propiedad patrimonial marítima, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la política nacional; en tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negándole al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad, a fin de contribuir al logro de los objetivos marítimos de desarrollo. El poder naval es parte integrante del poder marítimo y por lo tanto del poder nacional.

Potencial marítimo. Es la parte del potencial nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia relacionados con el ámbito marítimo, susceptibles de ser incorporados al poder marítimo en un momento dado.

La realidad marítima contiene todos aquellos medios existentes, cuya aplicación o empleo contribuye significativamente al logro de los fines supremos del Estado y la Sociedad.

Si queremos tener una visión más clara de lo que dichos medios representan, la mejor forma de analizarlos estará no en razón de lo que hacen o pueden hacer, sino en razón de lo que puedan lograr o permitir que se logre obtener, así mismo en percibir y hacer sentir con claridad, que es lo que se dejaría de lograr y obtener, sin la existencia o la no utilización apropiada de dichos medios.

Este enfoque orientador del estudio de la realidad marítima nos hará ver lo que deseamos o necesitamos y qué buscamos obtener, como factor prioritario en el pensamiento marítimo estratégico. La aplicación de los medios marítimos al logro de los objetivos nacionales tiene un efecto significativo, que de un modo natural al percibirlo, estimula al poblador peruano a impulsar su acción y desarrollo en beneficio del país.

Materializamos este enfoque, analizando las diferentes actividades relacionadas con el uso del mar, teniendo en cuenta que: la interdependencia es generada por la globalización; que la situación económica mundial nos afecta de modo ostensible y todos los Estados buscan una solución a este gran problema; luego, que el objetivo para resolver esta situación está en establecer cómo los medios marítimos deben coadyuvar, contribuir o lograr impulsar el desarrollo económico sostenible. (Hitt et al 1999)

Para ello, se hace necesario definir entre otras cosas lo siguiente:

1. ¿En qué forma contribuyen al crecimiento del PBI?
2. ¿En qué forma contribuyen a un incremento en el ingreso de divisas?
3. ¿En qué forma contribuyen a mejorar la situación de la Balanza de Pagos?

4. ¿En qué forma contribuyen a un incremento en el intercambio comercial?
5. ¿En qué medida pueden acceder a la participación de las riquezas que se encuentran más allá del territorio y del dominio marítimo nacional?
6. ¿Cuáles son los medios que deben emplearse y en qué forma se puede lograr con ellos una óptima o por lo menos una mejor participación nacional en la actividad económica?
7. ¿En qué forma y magnitud la aplicación de los medios marítimos concurre a ampliar favorablemente las relaciones con los países de interés? En este caso, se podría considerar lo siguiente: ¿Cómo influyen en el fortalecimiento de los mercados tradicionales? ¿De qué modo facilitan la apertura de nuevas áreas de intercambio, por ejemplo en la cuenca del Pacífico y en el Atlántico Oriental, creando intereses comunes permanentes con países cuya relación nos convierte en aliados naturales? ¿Cómo influencian en las decisiones de los organismos internacionales?
8. ¿Cómo y cuánto contribuyen o pueden contribuir a superar barreras geográficas naturales o artificiales? ¿En cuánto pueden minimizar las vulnerabilidades que representan: el uso del canal de Panamá, y el uso del estrecho de Magallanes? ¿Cómo pueden contribuir a superar las barreras que se presentan en la geografía nacional y coadyuvar a facilitar la integración nacional y regional? ¿Cómo pueden proyectar la bioceanidad del Perú?
9. ¿Cómo pueden contribuir a expandir la posición geopolítica del Perú en el campo internacional? ¿Qué representa la participación en las actividades que se realizan en la cuenca del Pacífico? ¿Qué representa la participación en el uso de la Antártida?
10. ¿En cuánto pueden contribuir a promover el bienestar y el desarrollo físico, moral y cultural del poblador peruano? ¿En cuánto contribuyen a promover los niveles de vida, así como las cualidades y valores del poblador peruano? ¿En cuánto puede contribuir a superar las necesidades de alimentación de la población?
11. ¿En cuánto contribuyen a garantizar la integridad nacional y a proteger y defender las riquezas y posiciones del Perú, así como la seguridad de la vida humana en el mar? ¿Qué representan realmente los medios de protección y de defensa requeridos en el ámbito marítimo para garantizar la seguridad integral de la nación?

Con relación al estudio del poder nacional, es aceptado por convención académica, que se manifiesta en las siguientes expresiones: Política, Económica, Social y Militar. Para el estudio de la realidad marítima debemos derivar las unidades de análisis correspondientes a las expresiones del poder marítimo, así podríamos señalar que al observar la aplicación de sus medios, en forma independiente de su naturaleza predominante, podemos apreciar la característica de transversalidad por sectores de actividad del Estado, como sigue:

Al analizar las actividades del Estado respecto de la aplicación de los medios marítimos, veremos que en el sector A sus efectos influyen en el ámbito económico. Así mismo, veremos que al analizar las actividades de los sectores B, C, y D tenemos que la incidencia es en el ámbito político. Que las actividades del sector E, se ven afectadas en el ámbito social y que las del F, son predominantes en el ámbito militar.

Como puede apreciarse, las diferentes actividades del Estado relacionadas con el uso del mar, cubren un vasto aspecto y complejo de la actividad nacional. Tal como se verá posteriormente, en una forma u otra, casi todos los sectores de la administración pública están involucrados con el quehacer del Estado en el mar, y por lo tanto podremos afirmar que el poder marítimo también tiene una expresión en cada campo o dominio de estudio: Político, Económico, Social, y Naval (Militar).

Los intereses marítimos están predominantemente comprendidos dentro de los campos político, económico y social, porque responden primordialmente a las actividades de desarrollo y bienestar del Estado, así mismo son parte de los intereses nacionales de un país no sólo marítimo sino andino, amazónico, aeroespacial y antártico. Ante esta realidad nacional con un enfoque integrado y visión de futuro sólo cabe desarrollar tales intereses nacionales en un sistema nacional de planeamiento estratégico del Estado, estructurado con un órgano central de nivel sectorial que se constituya en el núcleo o eje de dicho sistema integral.

El poder naval está predominantemente comprendido en el campo militar, porque sus actividades primordialmente están comprometidas con la defensa y seguridad del Estado. El estudio del poder naval comprende el componente militar de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, toda vez que refleja con visión de futuro las necesidades del desarrollo de los medios de defensa marítima del país en armonía con el desarrollo nacional. (MINDEF 2005)

Es indispensable reforzar el concepto sobre el alcance de la realidad marítima. Cuando nos referimos a lo marítimo, en el campo del desarrollo al uso del mar, y en el campo de la defensa militar al control del mar, no sólo se hace mención a la denominada actividad oceánica, pues debemos interpretar en el concepto marítimo, todas las actividades humanas relacionadas con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables, que se interconectan multimodalmente por cuencas con el mar que cubre la superficie del planeta, dado que la relación que existe entre estos elementos acuáticos está estrechamente vinculada con las vías transcontinentales de visión geopolítica. (IEHMP 1998)

3. MARCO METODOLÓGICO

Es necesario tener un esquema o proceso metodológico adecuado para el estudio de la realidad marítima en forma integrada. Después de diferentes aproximaciones, pensamos que el enfoque sistémico que se plantea es el más conveniente porque facilita un mejor análisis y comprensión en forma global e integrada.

Para este tipo de estudio, hemos encontrado conveniente dejar de lado el enfoque estructuralista o el criterio factorialista de enumeración de partes, bienes, recursos, actividades, personas y todo lo que puede integrarlo, aplicando en cambio un enfoque sistémico para su conocimiento proactivo, que nos permita conocer todo aquello que estamos en capacidad de hacer o que debemos evitar que se haga, por los efectos que ello tendrá en el futuro.

Por otro lado, evitamos correr el riesgo de compartimentar el estudio —al adoptar el enfoque estructural o factorial—, tratando la realidad marítima tan vasta y compleja con variables predominantemente interdependientes.

a. Aspectos que influencian

El estudio a realizar lo iniciamos, considerando todos aquellos factores o aspectos que influyen en la configuración de la realidad marítima. En primer lugar veremos los aspectos condicionantes, que están referidos a aquellos factores de orden natural que tienen directa influencia en la relación mar-nación. Luego se verán los aspectos determinantes, que se refieren a aquellos factores creados por el hombre y que fijan su accionar con relación al uso del mar.

(1) Entre los aspectos condicionantes debemos señalar los siguientes:

(a) Aspectos humanos, que establece la relación hombre-mar, así como la predisposición positiva o negativa del poblador para hacer uso del mar.

(b) En las actividades marítimas como cualquier otra actividad nacional civil o militar, las relaciones humanas juegan un papel importante en su proceso, como los factores de autoridad, conducción de hombres, comunicaciones, mando, dirección, conocimiento de la conducta, problemática, aspiraciones y necesidades humanas, que deben ser consideradas, puesto que, finalmente el hombre, el centro de las actividades, y su bienestar espiritual, físico, educativo y cultural está relacionado al éxito de las empresas.

(c) Aspectos ecológicos, que permiten comprender y evaluar mejor la relación que hay entre los seres vivos y su medio natural como ecosistema, posibilitando la apropiada protección del medio ambiente, y la indispensable conservación de los recursos cuya renovación debe garantizarse.

(d) Aspectos geopolíticos, que configuran las posibilidades del Estado para hacer uso del mar en su beneficio, así como que proyectan las posibles situaciones presentes o que puedan presentarse en sus relaciones con otros países, y al interior del propio Estado en favor de su propia cohesión e integración.

Al tratar estos aspectos, podemos referimos a las áreas de importancia en la política marítima, esto es, a aquellas situadas en nuestro litoral y fuera de él, que influyen en cualquiera y en cualquier forma nuestros intereses de desarrollo o de carácter militar que forman en realidad los Intereses del Perú en el Mar, de allí que sean necesarios los estudios desde los puntos de vista geográfico, político, económico y de la defensa nacional, cubriendo el comercio exterior, el tráfico marítimo, posibilidades de mercados, así como ambiciones y pretensiones de otros estados. Tales estudios son considerados un factor importante cuando se trate los temas de política y estrategia marítimas.

Entre estas áreas, se considera en primer lugar la cuenca del Pacífico formada por el océano más grande del planeta y hacia donde se traslada hoy el eje económico comercial del mundo. Se trata de un gigantesco pentágono esférico superpuesto al gran Océano Pacífico, con su base en la Antártida y sus vértices en los cinco puntos importantes de pasos o ingresos a este océano.

En el vértice superior, el estrecho de Bering, que separa solo 60 Km. las potencias económicas mundiales, no solo del Pacífico, sino de todos los ejes comerciales mundiales.

El vértice Este por el canal de Panamá que goza de la gran actividad resultante de su posición central y da acceso dinámico al foco económico y estratégico que representa la cuenca Atlántica.

El vértice de los estrechos malayos, de gran importancia para los países orientales de la cuenca, con intenso tráfico de superpetroleros y mineraleros, para llevar recursos materiales primarios para las industrias de Japón, Corea, Taiwán, Hong, Kong y otros países asiáticos y el tráfico general hacia los mercados de Europa y Asia.

El vértice Sudoeste, el paso por el sur de Australia, como ruta alterna a los estrechos malayos.

Y, el vértice Sudeste, el estrecho de Magallanes y el paso de Drake, que si bien no plantean obstáculos naturales que no sean los derivados del clima ártico; su lejanía a los centros hegemónicos de la economía mundial, hoy los hace poco utilizables, pero de suma importancia si por cualquier razón se prescindiera del canal de Panamá.

Este pentágono, nos define cinco áreas de poder económico y militar: Pacífico Nor-Oriental; Pacífico Sur-Oriental; Pacífico Nor-Occidental; Pacífico Sur-Occidental, y la región Antártida.

Hay otra área de influencia geopolítica importante es el llano Amazónico. Esta región, reconocida mundialmente como la despensa para el futuro de la humanidad, siempre ha sido de especial interés marítimo pues ha merecido su atención y preocupación del país en toda la etapa republicana, y la Marina de Guerra ha tenido participación protagónica, sobre todo en las etapas de exploración y de levantamientos hidrográficos y topográficos, interviniendo permanentemente en sus posibilidades de integración.

El proceso de desarrollo y defensa nacional, siempre ha exigido la integración de sus regiones naturales por medio de la producción y comercio, del poblamiento del territorio, de la identidad socio-cultural de la población y esta exigencia es mayor y urgente cuando se refiere a la Amazonía peruana, que aún vive en el aislamiento.

Esta zona oriental del Perú, está relacionada con varios sistemas hidrográficos fluviales, que en conjunto forman el gran pulmón ecológico para el mundo, fuente de riquezas desaprovechadas o en algunos casos depredadas, destruyendo sus inmensas áreas, pero conservando siempre ese primitivismo en el desarrollo económico y social.

Tales sistemas espaciales los conocemos como: cuenca Amazónica: Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y las Guayanas; cuenca del Orinoco de Venezuela; cuenca del Titicaca, de Perú y Bolivia; cuenca de Paraguay, y cuenca del Plata, en Argentina. Estas cuencas son formadas por la confluencia o descargas fluviales hacia los ríos principales; en el caso del Ecuador, aunque no tiene acceso directo al Amazonas se le considera país amazónico, por el nacimiento dentro de su territorio de los ríos Napo, Curaray, Pastaza, Morona, Santiago y otros menores, estando así establecido en los Convenios Internacionales del uso del Río Amazonas.

Se han efectuado diversos estudios optimistas pretendiendo la integración o interconexión entre las cuencas, concluyendo que ninguno de los países está preparado para pretender dicha interconexión, no solamente por lo costoso de las obras, sino por el atraso de tales áreas y que cada una de ellas tiene sus propios y serios problemas por cumplir internamente en el campo del desarrollo económico-social y en especial del desarrollo del transporte fluvial (multimodal).

Nuestro comercio con los países inmediatos de la cuenca Amazónica, aún no se ha integrado; poco o nada se comercia con el Ecuador, con Colombia específicamente con Leticia la relación comercial es mínima y en lo artesanal, a no ser el contrabando.

Con Brasil como potencia en la sub región, que cubre la mayor parte de la olla Amazónica, hay vínculos y tratados especiales de amistad y cooperación para el tratamiento comercial aún no aprovechados en su valor real, una expectante proyección comercial y de servicios marítimos, así como de integración educativa y cultural en nuestras fronteras, que nos une como plataforma de despegue binacional hacia la cuenca del Pacífico. La integración transversal nos convierte en aliados naturales en la sub región Americana.

Esta situación en la cuenca Amazónica y la dependencia que tiene el Perú con Panamá, nos lleva a pensar en aspectos geopolíticos de una política marítima, tales como: el establecimiento de una vía interoceánica multimodal, no sólo por consideraciones geopolíticas de integración sub regional con los países amazónicos, con salida a la cuenca del Pacífico, y como una alternativa al uso del canal de Panamá, sino porque es un proyecto típicamente marítimo, porque dinamiza casi todos nuestros intereses marítimos.

La vía interoceánica, generará un gran comercio nacional e internacional, con la participación de casi todos los intereses marítimos comunes en la sub región, por contribuir al desarrollo del transporte acuático, al desarrollo de puertos, aduanas, agencias marítimas, compañías navieras, zonas francas industriales y de tránsito, al transporte multimodal, a la marina mercante, a la construcción naval especialmente para las necesidades fluviales, a fortalecer el rol de la Autoridad Marítima Nacional, a la supervivencia de la vida en el mar, ríos y lagos navegables, a la legislación acuática, todo lo que contribuirá al desarrollo del país y su integración en la sub región Americana.

El continente Antártico, con sus 14´500.00 km2, es una importante área de influencia geopolítica, por su posición geográfica estratégica, por su influencia ecológica ambiental de efecto mundial, por sus recursos naturales

renovables, como las ballenas, focas, aves, peces, calamares y sus grandes concentraciones de krill, estudiado por las expediciones peruanas determinando su gran valor alimenticio. Así mismo, las investigaciones han llevado a determinar la existencia de un gran potencial de minerales antárticos, metálicos y no metálicos (hidrocarburos), aunque todavía puede decirse que no se vislumbra una explotación rentable de ellos, excepto los hidrocarburos.

De la existencia de este potencial, del cual el Perú es productor, nace la importancia de estar representados como miembros consultivos del Tratado Antártico, condición que se obtuvo, por las dos primeras expediciones al continente Antártico (1988 y 1989) con el BIC Humboldt, gracias a importantes investigaciones científicas que merecieron la aprobación de los Estados miembros de dicho Tratado para nuestra incorporación como miembros consultivos. La Antártida, regida básicamente por el Tratado Antártico de 1959, y un addendum, aprobado en 1989, protege por 50 años la posibilidad de no explotar los recursos no renovables.

(2) Entre los aspectos determinantes pueden señalarse:

(a) Aspectos jurídicos, que están referidos a las normas nacionales e internacionales que regulan las diversas actividades que pueden realizarse en el medio marítimo. Una de las inquietudes en el campo jurídico, es el conocimiento por mantener al día conceptos y reglamentaciones vigentes de tratados, convenios, normas nacionales y de organizaciones internacionales en el campo marítimo, para hacer mejor uso de ellas en provecho de las instituciones y del país.

(b) En general es indispensable el conocimiento del Derecho internacional marítimo, y la Nueva Convención sobre los Derechos del Mar, ya hoy aceptada por casi todos los organismos internacionales y la mayoría de los países de los cinco continentes. El Nuevo Derecho del Mar es un triunfo de la Tesis Peruana de las 200 Millas relativo a la protección de los recursos naturales del mar para el país ribereño, cuyo significado y contenido, merece un minucioso estudio, con un proceso de comprensión y divulgación.

(c) Aspectos económicos, que permiten configurar mejores posibilidades para el aprovechamiento de las actividades marítimas, en la generación de la riqueza que requiere permanentemente la nación, para poder satisfacer sus necesidades.

(d) Aspectos de seguridad, que establecen la forma de proteger los intereses nacionales y garantizar la seguridad de la nación, en y desde

del mar. Los aspectos de seguridad contemplan: control, protección y seguridad de todas las actividades que se realizan por riesgos naturales del medio marítimo, y las de seguridad nacional y defensa en el mar contra cualquier tipo de agresión y amenaza generadas por el propio ser humano.

(e) Aspectos científicos tecnológicos, que facilitan el acceso a los conocimientos científicos más adelantados, así como a las diversas tecnologías aplicables al desarrollo de las actividades en el mar, dirigiendo y orientando el esfuerzo para su mejor aprovechamiento.

(f) Aspectos institucionales, que orientan configurar la estructura de las diversas organizaciones que se requieren, para la acción correspondiente al desarrollo de las diferentes actividades en el mar.

Instituciones como la Organización Marítima Internacional, conocida como OMI (IMO), cumple un importante rol en función normativa y de reglamentaciones, en aspectos náuticos, en temas como la seguridad de la vida en el mar, contaminación del mar por hidrocarburos y otros, transporte marítimo, códigos marítimos sobre mercaderías, líneas de carga, arqueo de buques, dando facilidades de instrucción y entrenamiento de diverso material sobre uso del mar.

Así como, la UNTAD que ofrece igualmente toda clase de ayuda, instrucción y preparación para las conferencias sobre comercio y desarrollo, transporte marítimo y otras, y sus decisiones son aceptadas por la mayoría de los países del mundo.

Si se realiza un apropiado análisis de todos estos aspectos, se podrán obtener adecuadas conclusiones cuya aplicación hará que en conjunto, puedan obtenerse los mejores resultados en el uso que hagamos del mar. Por el contrario, si no se hace un adecuado estudio, los resultados no serán debidamente satisfactorios.

b. Componentes de análisis

Conocidos los diferentes aspectos que influyen en la realidad marítima, corresponde efectuar el análisis de sus componentes. No puede obviarse que la realidad marítima es una realidad compleja y como tal, hace necesaria la aplicación del concepto de visión cósmica o cosmovisión, esto es, de visión integral y global, que emplea el criterio de estudiar y ver las cosas como sistemas, cuyos elementos concretos o abstractos, que interaccionan entre sí,

definen mejor su estructura y facilitan su utilización al interactuar en conjunto con otros sistemas de interés.

Con este criterio hemos llegado a una apropiada configuración conceptual de intereses marítimos. Los intereses marítimos corresponden al más alto nivel del Estado en el ámbito nacional, porque su efecto directo se manifiesta en el desarrollo nacional sustentable.

Para facilitar el estudio de la realidad marítima, se usan componentes de análisis que comprenden las diversas actividades que impulsan el desarrollo nacional en el ámbito marítimo, conformando cada uno de los intereses marítimos.

Estas actividades son agrupadas sistemáticamente en órdenes de actividad: principal; secundario; tercer orden, cuarto orden, y así sucesivamente, hasta integrar todos los campos de actividad que están comprendidos en el correspondiente interés marítimo.

Se pueden apreciar en relación no exhaustiva los siguientes componentes básicos de análisis del concepto intereses marítimos de la realidad marítima, por dominios o campos de actividad principales:

(1) Comercio Marítimo: comercio exterior y turismo.
(2) Pesquería: conservación y explotación de recursos marinos renovables (vivos).
(3) Minería marina: explotación de recursos marinos no renovables (no vivos).
(4) Industria marítima: producción de bienes y servicios marítimos, tales como transportes, puertos, construcciones y reparaciones navales.
(5) Investigación científica y tecnológica marina: innovación y desarrollo en la cadena de valor de los recursos marinos.
(6) Educación y cultura marítima: desarrollo y bienestar humano en la población ribereña.

Adicionalmente, tenemos dos componentes de análisis complementarias, que por ser transversales a todas y cada una de las anteriores, así como por encontrarse presentes en todo el proceso de estudio de los intereses marítimos, son tratadas por dominios o campos de actividad especiales:

(1) Ecología: protección del gran ecosistema marino de la corriente peruana.
(2) Seguridad: protección de riesgos naturales, y de agresión y amenaza generada por el ser humano.

SECCIÓN III

INTERESES MARÍTIMOS

1. MARCO HISTÓRICO

Al estudiar la realidad marítima, nos preguntamos ¿cuáles son los intereses marítimos? ¿Cómo se deben estudiar en el contexto de la realidad marítima? ¿Cuál es su importancia?, y desarrollamos algunos conceptos sobre la responsabilidad institucional (naval) respecto de los intereses marítimos, efectuando un ejercicio intelectual que nos permitirá comprender mejor la necesidad de una política marítima nacional.

Tradicionalmente, los países se identificaron con la importancia del mar sin conocer con precisión los intereses marítimos, pues estos eran relacionados con la seguridad y el tráfico marítimo para realizar su comercio.

La leyenda dice que por el año 1480, el Inca Túpac Yupanqui, buscando nuevos mercados y enriquecer su comercio se internó en el Pacífico y descubrió las islas que se suponía fueron las Islas Marquesas. Que por los años 1596 Don Álvaro de Mendaña con Isabel Barreto, en cuatro unidades: "San Jerónimo", "Santa Isabel", "San Felipe" y "Santa Catalina", llegaron a las Islas Marquesas, Filipinas, e Islas Marianas.

El concepto de intereses marítimos y su protección no es una novedad, ya desde el siglo XVI, el transporte marítimo era amenazado por la presencia de corsarios en las costas del Pacífico, que bombardeaban los puertos, atacaban los buques y convoyes en altamar. Es así, que el Virrey Luis de Velasco, forma la primera fuerza móvil organizada: La Armada de Guerra Colonial, para la protección de sus intereses en el mar.

Ancestralmente el Perú nace con la Armada de Guerra Colonial como país marítimo, asegurando el desarrollo de un gran tráfico marítimo entre el Callao y Panamá, que fue el elemento clave para el apogeo del Virreinato del Perú.

El Callao y Lima eran los principales centros de comercio exterior, y se decía que en la calle Mercaderes, existían las tiendas más ricas que había en las Indias,

que en ellas se vendía toda clase de cosas preciosas y de estima que habían en Inglaterra, Holanda, Francia, Alemania, Italia y España, que allí se encontraban las telas, brocados, terciopelos, paños finos, damascos, algodón, sedas y todo lo que había en las más ricas ferias de Europa.

Por otro lado, en el apogeo del Virreinato, se transportaba a Europa, trigo, maíz, papas, camotes, algarrobo, frutas secas, azúcar, chancaca, tabaco, pabilo, aceituna, algodón, minerales de toda clase, principalmente grandes cargamentos de oro, plata, zinc y hierro.

El Perú, a pesar de esa tradición marítima, en los últimos siglos descuidó su sentir, importancia y uso del mar, y lo asumió desordenadamente. Es así, que ha sido común oír la expresión, que siempre hemos estado de espaldas al mar. Hoy sabemos y comprendemos que el mar está relacionado con aspectos técnicos, científicos, económicos, políticos, sociales y otros, que invita a su estudio y tratamiento ordenado, dando la oportunidad de avanzar hacia el desarrollo y optimización de su uso, como un interés común para la humanidad.

El término marítimo usado en general por razones convencionales representa todo lo relacionado con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables y equivale al término acuático relacionado con las actividades que realiza el ser humano en este medio ambiente natural, conformando un ecosistema.

El uso desordenado del mar hace imperiosa la necesidad de contar con una política marítima, pero ¿qué son los intereses marítimos?, ¿qué relación hay entre la política marítima y los intereses marítimos?.

En el siglo XVII comienzan las primeras expresiones del poder naval en forma integral, así en la Real Marina Británica se dijo sobre el poder naval: es el término general que abarca la navegación mercante, facilidades de puerto, astilleros, facilidades de reparaciones, contactos y establecimientos en conexión a los recursos y uso del mar y personal que es esencial para la organización y operación de estas funciones finalmente, abarca los buques de guerra con sus facilidades de apoyo especializado.

Fácil es reconocer que la primera parte de esta declaración corresponde a lo que hoy llamamos intereses marítimos y la segunda al poder naval. Asimismo, que la primera parte expresa actividades de desarrollo y la segunda de protección y seguridad.

Por otro lado, aparecen nuevas corrientes de pensamiento sobre los intereses marítimos sub regionales con la independencia Latinoamericana. Así como, la

concepción chilena, que nace con el Libertador Bernardo O´Higgins (1820), cuando dice: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar", y se refuerza con el pensamiento de uno de sus principales estadistas Diego Portales (1836) cuando traza una estrategia sobre el uso del mar, y nos dice: "Debemos dominar siempre el mar en el Pacifico, ésta debe ser nuestra máxima y ojalá fuera la de Chile para siempre. [...] para eso tenemos que desarrollar nuestro tráfico marítimo, puertos, comercio y la productividad del mar".

Así mismo, el almirante Miguel Grau (1877) en su proclama como Comandante General de la Marina, señala: "La civilización debe a la marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria, han sido esparcidos en el mundo por medio de la navegación, y por ellas las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento común" [las cursivas son nuestras]. (Arosemena 1975: 116)

Junto a aquellas concepciones que nacen con las nuevas repúblicas americanas, surgen corrientes de pensamiento estratégico que persisten en la visión inicial, así tenemos que el almirante Jorge Sepúlveda (1986) nos dice: "Es por ello que, desde sus inicios a la vida independiente, nuestros primeros gobernantes, conscientes de habitar en este gran hemisferio azul y en uno de sus márgenes se preocuparon de alentar, promover y desarrollar los intereses marítimos nacionales, entendiéndose por tales: todas aquellas actividades que de una y otra manera están relacionadas con el conocimiento, uso y explotación del mar", definición a la que hoy en día habría que agregar: de su suelo y subsuelo y desde el litoral hasta el borde exterior de la zona económica exclusiva.

Esta corriente de pensamiento estratégico es respetada hasta hoy día, con agresividad y nuevas concepciones sobre el uso del mar y su preparación hacia ello. Esto se manifesta con la creación de Universidades del mar o marítimas, así como con nuevos planteamientos de políticas públicas marítimas internacionales como la del Mar Presencial de Chile (1991), el acuerdo de Galápagos de la CPPS (2000) y la propuesta de política marítima integrada de la UE (2006). (Dalton 1995; UE 2006; UE 2007)

Si bien los intereses marítimos se estudian como una parte del poder marítimo, su identificación obedece a diversas formas de aproximación, sea por las expresiones del poder nacional, por el uso conceptual de la investigación para la solución de problemas, por el proceso de investigación científica, con expresión matemática y de factores, u otros, pero todas esas formas llegan a las mismas conclusiones: remarcar su importancia en el poder marítimo al ser parte de los intereses nacionales del Estado. (IEHMP 1995; IEHMP 1996ª; IEHMP 1996b; CEEM 2008b)

En nuestro país el marco legal de los intereses marítimos nacionales nace en el Art. 38º de la Constitución Política del Perú y se desarrolla en la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, consolidándose en la Ley de la Marina de Guerra vigente.

Sobre la relación con el poder naval, el Art. 171º de la Constitución Política del Perú señala: "Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil de acuerdo a ley"; norma constitucional, que vincula el poder militar a la protección de los intereses de desarrollo nacionales en los respectivos ámbitos de sus competencias, disponiendo la reserva de ley respectiva para su regulación.

En tal sentido, la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa Decreto Legislativo 1134, Art. 6º, refiriéndose al Sector Defensa señala: "Son funciones específicas del Ministerio de Defensa: [...] 23) Regular, fomentar y orientar la participación del Sector Defensa [Fuerzas Armadas] en el desarrollo socioeconómico del país, de acuerdo a sus competencias y a la normatividad vigente".

Por último, la Ley de la Marina de Guerra vigente, Decreto Leg. 1138, Art. 3º, dice: "La Marina de Guerra del Perú [...] Participa en el desarrollo económico social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda, así como en las acciones relacionadas con la Defensa Civil, de acuerdo a la ley." En el Art. 4º, dice: "La Marina de Guerra del Perú, en el marco de sus competencias y en atención al ordenamiento jurídico vigente, cumple las siguientes funciones: [...] 15) Participar con los organismos de otros sectores en la formulación de los objetivos y políticas para el desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales." Esta norma legal desarrolla finalmente la relación entre los intereses marítimos vinculados al desarrollo nacional en estricta competencia a las funciones asignadas a la Institución Naval.

La Ley Orgánica de la Marina de Guerra anterior a la Ley N° 24654 y previas a la ley vigente, posiblemente tiene una mejor identificación de las responsabilidades institucionales en relación a los intereses marítimos; así el Decreto Leg. 131 del 13 de Junio de 1981 decía, en el Art. 4º. Misiones y tareas para la Marina: "[...] f) Participar con los diferentes sectores de la Administración Pública en los asuntos de su competencia relacionada con los Intereses Marítimos". "[...] g) Desarrollar los medios de guardacostas en concordancia a los Intereses Marítimos". "[...] h) Dirigir todas las actividades relacionadas con la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre". "[...] i) Promover el desarrollo de las actividades relacionadas con las ciencias del mar y con las ayudas a la navegación". "[...] j) Promover el desarrollo de la ciencia marítima".

Conjugando este marco legal con nuestros fines y objetivos constitucionales vigentes, así como con expresiones del poder marítimo por concepciones doctrinarias actuales, se puede precisar la siguiente relación conceptual: el poder marítimo es la suma del poder naval (Defensa marítima) más los intereses marítimos (Desarrollo marítimo).

2. MARCO TEÓRICO

Siguiendo el análisis de los intereses marítimos tanto desde el enfoque de medios como el de fines se han clasificado seis grupos de actividades principales, desarrolladas o por desarrollar, considerando por separado dos grupos de actividades complementarias derivadas del estudio de la realidad nacional, que definen los intereses marítimos, como sigue:

a. Actividades principales

(1) Comercio marítimo

El comercio marítimo se constituye en una actividad principal y en la más importante de los intereses marítimos, en razón a abarcar la mayor parte de las actividades acuáticas en el país, al ser objeto y fin de la existencia del transporte marítimo, buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción naval, autoridades, servicios portuarios, cadenas logísticas, organismos internacionales, sistema de conferencia, y otros, por lo tanto, es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, desarrollo y riqueza; en suma, es la razón de la existencia de un poder naval que lo justifica, para garantizarlo y protegerlo.

El comercio marítimo es una consecuencia del Plan Económico Nacional; que genera dos componentes, el comercio exterior o comercio marítimo internacional y el comercio marítimo interior o comercio de cabotaje.

El comercio exterior tiene que ser hecho dentro de algunas consideraciones y limitaciones como que los productos tienen que embarcarse, por puertos o terminales, con la participación de las agencias marítimas y la contratación de trabajadores portuarios; tiene que seguir un proceso de aduanaje, para finalmente, transportarse, y todo esto de manera que sus precios y costos finales puedan ser competitivos en el mercado internacional y de interés para ambas partes.

Para tales efectos, se debe romper toda barrera burocrática y documentaria, a fin de producir resultados económicos racionales a favor de los participantes,

generando ingresos económicos y divisas al Estado como una contribución a la balanza de pagos. De allí que un concepto elemental del comercio, se convierta en una operación compleja, por los múltiples factores y agencias estatales que intervienen, tanto de la administración pública como del poder político de turno, originando ineficiencias inconvenientes a la economía nacional.

El transporte marítimo, involucra otras actividades, como la regulación del tráfico, participación en el sistema de conferencias, tipos y clases de carga que pueden requerir de buques, especializados por cierto la preparación de personal y buques para la marina mercante, todo esto con un régimen de seguros para las naves, cargas y personal, el sistema de transporte multimodal, la participación de zonas francas industriales y zonas de tránsito de carga. (Doig 2015)

(2) Recursos renovables (recursos vivos)

Una de las definiciones importantes dentro de los intereses marítimos son los recursos renovables y no renovables.

El mar peruano es uno de los más ricos del mundo en recursos renovables, debido a la temperatura de sus aguas, a las corrientes marinas, a los afloramientos de nutrientes, genera una gran variedad de productos hidrobiológicos; y es así que fue y será el primer país pesquero del mundo.

La variedad y riqueza de sus aguas, animales y vegetales, racionalmente explotados ofrece grandes posibilidades de alimentación popular y exportación como uno de los productos principales del sostén de la economía peruana.

Históricamente se ha comprobado la capacidad y experiencia del empresario y pescador peruano, creadores de esta gran industria, que junto al pescador artesanal, se han hecho presentes en la mesa nacional, aunque en porcentajes bajos debido a la falta de hábito de consumo y por sus elevados costos.
Sin embargo, seguios lejos del aprovechamiento eficiente de los recursos del mar, ausentes en la pesca de altura, acuicultura, prospección, captura y uso de productos especiales, de la extracción organizada y racional, así como de la optimización de la industrialización.

Su desarrollo demanda el trazo de una política pesquera que optimice la explotación de los recursos y asegure a las especies contra la sobre pesca, a base de una apreciación científica y tecnológica fundamentada en políticas de Estado de desarrollo sustentable.

(3) Recursos no renovables

En cuanto a los recursos no renovables, definidos como recursos no vivos, sin contar el petróleo y gas natural que tienen su propio proceso de explotación, el Perú no conoce aún el potencial existente en los depósitos de minerales dentro de su Dominio Marítimo, ni hay entidad que estudie el aprovechamiento de los recursos energéticos.

La gran cantidad de recursos minerales, que geológicamente se estima hay en nuestros fondos oceánicos, y más allá en el Alta Mar, están representados por los nódulos de manganeso, cuya composición polimetálica los convierte en fuentes potenciales de cobre níquel, manganeso, cobalto, titanio, vanadio, oro, platino y otros.

Toda esta riqueza está en una etapa incipiente de investigación y lejos de su explotación, aunque hay avances de la tecnología marina, equipos y métodos sobre la explotación y extracción, que hacen posible su extracción comercial, pero por sus costos, solo para las potencias económicas. En el Perú solo los fosfatos en forma natural y la sal se explotan comercialmente.

La preparación científica y tecnológica en este campo, se hace hoy más importante, frente al proceso de globalización universal que pretende hacer de la riqueza de los fondos marinos objeto de investigación y desarrollo internacionales, constituyéndose así en una auténtica innovación conceptual y un extraordinario aporte a la creación de un nuevo orden internacional denominado "Nuevo Derecho del Mar". Al respecto, este nuevo orden internacional, promueve por conducto de Organizaciones Internacionales, al desarrollo de esta ciencia y tecnología marina, habiendo declarado que los recursos marinos más allá de las 200 millas, sean "un bien de la humanidad". Dentro de los recursos energéticos se puede considerar un enorme potencial, con teorías muy avanzadas sobre el uso de la energía geotérmica en los fondos marinos, la energía generada por las olas de los vientos y mareas, corrientes en los ríos, y otros, que entre nosotros no hay aún inquietud pública ni privada, para su investigación.

(4) Industria marítima: construcción y reparaciones navales

Dentro de la industria nacional, la construcción naval pesada es una de las más importantes en cuanto a su capacidad de construir naves de guerra y mercantes de alto y bajo bordo, equipo, máquinas, puentes y armamento, asimismo, por la descentralización que origina y la capacidad de generación de una gran variedad de industrias conexas de apoyo como agregado a la

industria naval, con un importante ahorro de divisas, generación de puestos de trabajo, atendiendo al mantenimiento y reparación, no sólo de la flota naval, sino de unidades mercantes nacionales, extranjeras y embarcaciones de pesca en general.

La problemática de la construcción naval merece un comentario, en el pasado hemos tenido épocas de auge, tanto en construcción naval de alto bordo, como en construcción de embarcaciones metálicas con proyección internacional.

La realidad actual es reflejo de la situación económica del país, con escasos recursos de financiación e insuficientes créditos apropiados, recursos indispensables para atender las ofertas de construcción de competencia internacional.

Por otro lado, la escasez de materiales y el encarecimiento de la mano de obra, no permite el despegue de esta industria para la que está preparada tanto en el campo estatal con el astillero naval, como en los astilleros privados.

Un renglón industrial importante lo constituye las reparaciones navales, considerando la existencia de más de 800 embarcaciones de bajo bordo y artesanales, y gran número de naves de alto bordo extranjeras que transitan por nuestras costas y que requieren permanentemente del servicio de mantenimiento para conservarse en condiciones operativas el máximo tiempo.

Estos trabajos realizados por el astillero naval y los astilleros privados son insuficientes y costosos, teniendo que emigrar las naves al extranjero para sus servicios.
Una política pública nacional de construcciones y reparaciones navales, que apoye y regule esta actividad, facilitará generar recursos económicos, puestos de trabajos y desarrollo tecnológico al país.

(5) Investigación marítima: innovación científica y tecnológica

La optimización y preservación de los recursos del mar, descansa en la obtención de información exacta a través de la investigación científica y tecnológica aplicada al ámbito marítimo.

La observación, medición, experimentos precisos y controlados, estudios e investigaciones realizados en el campo ambiental sobre los recursos marinos, enseñan cómo están conformados y se desarrollan los sistemas y fenómenos vivos y no vivos del universo, favoreciendo el proceso de innovación para el desarrollo del ámbito marítimo.

Estos estudios en los campos oceanográfico e hidrográfico, hidrobiológico y de ciencia aplicada, conducen a prever, predecir, pronosticar eventos de la naturaleza que están fuera del control humano, sin embargo, mediante ellos, el hombre puede modificar sus consecuencias, permitiendo preservar las especies, controlar su reproducción libre o cautiva y dirigir su extracción, en provecho de su uso para la alimentación e industrialización.

La aplicación de métodos de investigación científica de los recursos vivos, tales como peces, algas, ostras, langostinos, krill antártico, y otras especies, permiten conocer de que manera cambian estos en su distribución y composición debido a las variaciones en su ecosistema.

Esta aplicación es particularmente importante para la pesquería peruana, que se mantiene en los primeros puestos en el mundo de la anchoveta, pues al explotar el recurso pesquero más grande de la Tierra, conoce que dicha especie está sujeta a variaciones ambientales notables y que esto provoca cambios en el nivel de su captura, lo que posibilita su explotación sostenible.

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina cumple parte de esta importante labor colaborando con el Instituto del Mar del Perú, persona jurídica de Derecho público interno, encargada de planear, dirigir, ejecutar y coordinar investigaciones de pesquerias a escala nacional y en concordancia con los planes de desarrollo socio-económico del Estado, y en favor del país para el aprovechamiento nacional de sus recursos vivos en el mar.

En realidad el estudio científico y tecnológico del mar, adquiere otras dimensiones cuando se trata de las múltiples capacidades del mar en el campo energético, alimenticio, aprovisionamiento de agua y el descubrimiento de nuevas capacidades en el futuro de la humanidad.

Las masas de agua sobre la Tierra, son en promedio: 97.5% de agua salada que forma parte de los mares y océanos, 2.5% es agua dulce y un 70% de ella está congelada en los témpanos y cascos polares, el 29% es subterránea, y solo 1% de toda el agua es para el consumo de las futuras generaciones, que demandan hoy día más de 7,350 millones de la población mundial y para el 2050 serán más de 9,600 millones de personas.

Las Naciones Unidas, consideran que para ese entonces, como producto de la investigación, existirán tecnologías eficientes y no muy costosas de desalinización, que permitirán aprovechar un alto porcentaje del agua salada.

(6) Educación y cultura: artes y deportes náuticos

Es una actividad importante para los intereses marítimos, poco explotada oficialmente por su potencialidad en la formación de la conciencia marítima de la población nacional, así como de los hombres de mar e importantes componentes de las reservas navales.

En promedio el 40% de la población peruana es de 15 años y el 61% está por debajo de los 25 años. Este alto porcentaje de juventud demanda un amplio e importante esfuerzo institucional para aprovechar la oportunidad y facilitar la posibilidad de acceso a todas las actividades físicas y disciplinas deportivas del ámbito marítimo, fluvial y lacustre en forma permanente, considerando que ello conlleva al desarrollo físico, de salud, de personalidad, de disciplina, demostración y uso del talento, de sentido de coordinación, trabajo en equipo, espíritu de lucha, formación espiritual, sentido de responsabilidad y ejercicio de la toma de decisiones individuales y colectivas.

Es la preparación ciudadana hacia la identidad marítima nacional y el sentimiento de ser un ganador en la vida, a la vez de saber comprender el significado de perder con honor, además del alejamiento a otras tentaciones insanas.

Es una actividad principal que debiera de ser promocionada por la sociedad en su conjunto con posibilidades de participación individual, colectiva, familiar, de centros educativos, universidades, clubes deportivos y organizaciones empresariales, pudiendo ser un elemento de unión e integración nacional y principalmente de éxito en actividades internacionales.

Es una actividad que demanda la motivación a la innovación y desarrollo en ciencia y tecnología deportiva, a la industria especializada en material deportivo y aplicación de la medicina deportiva.

Entre las disciplinas del deporte náutico, se encuentran la caza submarina, pesca, natación, remo, vela, canotaje motonáutica y tabla, desarrollándose diversas especialidades en cada una de ellas; así como entre las artes naúticas, la música, el baile, la pintura, el modelismo y las artesanías.

b. **Actividades complementarias**

(1) Ecología: conflictos internos y externos

Tradicionalmente se consideró como causas de conflicto, aspectos tales como los económicos, políticos, ideológicos, religiosos, militares, incluso sociales, sin

embargo existe otra causa de conflicto que es conveniente destacar, que en la actualidad ha cobrado mayor vigencia, que son los conflictos ecológicos, por el rompimiento de las relaciones entre los seres vivientes y el medio en que viven.

Los problemas ecológicos han sido tratados hasta ahora, como temas del campo de las ciencias naturales. Normalmente no eran ligados a las ciencias sociales y muchos menos al campo de la seguridad y de la defensa de las naciones. Hoy existen conflictos ecológicos internos y externos, que generan movimiento de defensa de la naturaleza que tiene como fin la convivencia pacífica y el aprovechamiento racional de los recursos naturales.

Estos conflictos se presentan cuando una actividad, de cualquier índole, ejerce presión sobre uno o más componentes del ecosistema, llegando a afectar su base de sustentabilidad y/o desarrollo, cuyos resultados pueden ser desastrosos para los grupos humanos que viven y dependen de tal ecosistema. Esto trae conflictos entre grupos humanos propiamente, con una empresa, o con otro Estado.

Los conflictos ecológicos internos, son los producidos por empresas industriales que afectan al medio ambiente de poblaciones adyacentes a sus instalaciones, tal es el caso de los relaves mineros descargados a nuestros ríos y lagos con la consiguiente destrucción de los organismos vivientes en ellos y en muchos casos con afectación de la salud humana, o la destrucción de los bosques en forma masiva por empresas madereras, como sucede en la Amazonía, principalmente en Brasil.

En el caso marítimo peruano, juega un rol importante el estudio científico de nuestro mar, por las condiciones ecológicas variantes que tiene y que deben ser una consideración determinante en la política pesquera, para la regulación de la pesca evitando la sobre pesca, que en el pasado nos causó daño irreparable con la importante especie industrial de la anchoveta.

Los conflictos externos o internacionales, se originan cuando las actividades de un país dañan de manera significativa la ecología de otro. Como pudo ser los derrames de petróleo de una empresa ecuatoriana en el río Napo, o el desvío de las aguas del río Lauca, que nace en Chile y desagua en Bolivia, que dejó seco el río en la parte boliviana, que llevó al extremo del rompimiento de relaciones diplomáticas. En forma más amplia, el mundo considera que la Amazonía como pulmón del mundo, cumple una función ecológica y se preocupa por su depreciación.

La importancia mundial del control ecológico, se ha manifestado en la Declaración de Río, realizada en Río de Janeiro en Junio de 1992, como la Primera Cumbre de la Tierra con la asistencia del mayor número de Presidentes de Estados que cualquier otra reunión, para su protección de la ecología del planeta y en forma especial de la Amazonía. En sus conclusiones, entre los tantos temas decisivos se establece "que para el logro de un desarrollo sostenido, la protección ambiental debe ser parte integral de la política respectiva".

(2) Seguridad: protección por riesgos naturales y de defensa por agresión en multiplicidad de amenazas

En las actividades de seguridad vinculadas a los intereses marítimos priorizaremos el estudio de lo relativo al rol de policía marítima en la protección por riesgos naturales, respecto de la defensa naval-militar por agresión y amenazas generadas por el propio ser humano, dado que corresponde centrarse en el enfoque de desarrollo nacional contenido en el concepto de intereses marítimos.

Sin embargo, ambos roles de seguridad tienen muy estrecha vinculación en el proceso de desarrollo de los intereses marítimos potenciales, con relación al diseño y ejecución de una política marítima integrada de Estado.

Posiblemente, la principal y más directa de las responsabilidades del Estado y que recae en la Marina de Guerra es la seguridad y protección de los intereses marítimos y la seguridad de la vida en el mar, actividades congregadas todas en una problemática caracterizada por un complejo de acciones y funciones de carácter interno y externo, que conllevan la necesidad de coordinaciones multisectoriales.

El diseño de una política marítima integrada de Estado pasa necesariamente por contar con una estructura básica institucional para satisfacer la necesidad de tales coordinaciones, fortaleciendo el equilibrio de poderes del Estado.

La responsabilidad institucional sobre los intereses marítimos nacionales recae primordialmente en la Autoridad Marítima Nacional constituida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, que se complementa con la responsabilidad de la Autoridad Portuaria Nacional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En tal sentido, la Marina de Guerra del Perú afronta un doble reto a nivel nacional: el rol de policía marítima y el de la defensa militar-naval en el ámbito marítimo, en un mundo globalizado por la multidimensionalidad de amenazas.

3. MARCO CONCEPTUAL

Por lo expuesto, podemos definir los intereses marítimos relacionados con conceptos económicos y de desarrollo, en la siguiente forma: es todo aquello relacionado con el mar, que en alguna forma directa, indirecta o de efecto potencial afecte al bienestar general y/o a la seguridad integral del país.

¿Cuáles son los intereses marítimos? Hay dos corrientes de pensamiento en el país que permiten definir el concepto de intereses marítimos. La primera sostiene que son la parte del poder marítimo que comprende al conjunto de medios que se emplean "para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y para contribuir también al logro de los objetivos relacionados con la seguridad nacional" (Carcelén, citado por Arias Schreiber 1990: 97).

Esta teoría persiste en afirmar dos criterios en su razonamiento, el carácter instrumental del concepto por un lado, y el propósito de alcanzar los objetivos de desarrollo en el ámbito marítimo por otro lado. Según esto no caben intereses marítimos relativos a la seguridad nacional, que podrían ser definidos como los intereses navales, porque las funciones de la Marina de Guerra respecto a la "vigilancia, protección y control de las actividades que se realizan en relación con el mar, conciernen por lo tanto, de manera indiferenciada, al conjunto de los intereses del ámbito marítimo" (Arias Schreiber 1990: 100), empleando los medios disponibles.

Según este enfoque, nuestros intereses de desarrollo y los de carácter militar-naval conforman en realidad los intereses del Perú en el mar, esto es: los intereses del Estado en el mar es la suma de los intereses marítimos de desarrollo más los intereses navales de defensa.

En este enfoque conceptual de medios, es importante diferenciar entre intereses marítimos e intereses del Estado en el mar. Los intereses del Estado en el mar, que se verán en el respectivo estudio geopolítico, son nuestros intereses de desarrollo y los de defensa militar-naval, conformando en conjunto intereses marítimos de desarrollo y de defensa. Esta corriente de pensamiento plantea los siguientes retos: (Indacochea 1998).

1. Comercio y relaciones económicas y culturales con todo el mundo.
2. Aprovechar racionalmente los recursos naturales del mar en nuestras costas y más allá hasta donde lleguen nuestros intereses nacionales.
3. Insertarse en la cuenca del Pacífico, política y comercialmente.
4. Fijar sus fronteras marítimas de acuerdo al Derecho internacional.
5. Integrarse con otros Estados de la región, consolidando su condición de país

bioceánico, conectando intermodalmente el Pacífico y el Atlántico por medio de puentes terrestres o vías transcontinentales o interoceánicas.

6. Mantener la neutralidad internacional del canal de Panamá, su uso sin restricciones y a bajo costo.
7. Mantener el libre acceso y uso del estrecho de Magallanes para nuestras actividades marítimas.
8. Mantener el tránsito sin restricciones por el paso de Drake, ni que sea sometido a la jurisdicción y soberanía de ningún Estado.
9. Que la Antártida sea mantenida libre de la soberanía de cualquier país. Que sea conservada su ecología. Que la explotación de sus recursos naturales, de ser posible cuando la determina la comunidad internacional, no altere su medio ambiente y que el provecho de esa explotación respete los derechos e intereses peruanos.
10. Tener la capacidad de su uso con libertad para la defensa nacional, en donde sea necesario, respetando las leyes del Derecho internacional

El criterio de medio o instrumento empleado en las definiciones anteriores ha sido conceptualizado en la acepción de: personas, recursos, cosas y actividades de toda índole relacionadas directa o indirectamente con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables, así como con los aspectos espaciales, culturales y educacionales que tengan que ver con el uso del ámbito marítimo.

Para el análisis de los intereses marítimos desde este enfoque se han clasificado seis grupos de actividades principales, considerando en adición y por separado dos grupos de actividades complementarias, por ser actividades colaterales que acompañan todo proceso de estudio de los intereses marítimos nacionales.

Por otro lado, una segunda corriente de pensamiento admite que si lo político es generado por intereses de influencia marítima, entre los cuales se encuentran los relativos a la seguridad nacional, entonces podrían ser conceptuados como intereses navales en acepción que corresponde institucionalmente a la Marina de Guerra, esto es, a las actividades relacionadas con los intereses marítimos de su competencia. Esta teoría sostiene dos criterios de razonamiento, el primero de comprender tanto objetivos de desarrollo como de defensa en el concepto de intereses marítimos; y el segundo, de replantear la naturaleza de los intereses marítimos como fines y medios, en lugar de medios solamente.

El criterio de fines empleado en el planteamiento anterior ha sido conceptualizado en base a la teoría del interés como relación de tensión, esto es, a la relación de tensión creada por la aspiración o deseo de satisfacer una necesidad nacional mediante un beneficio o bien objetivo a alcanzar con oposición.

Así los intereses marítimos se constituyen en objetivos por alcanzar, tanto en aspectos de desarrollo como de defensa nacional, a fin de suplir carencias y proteger abundancias expresadas en la realidad marítima, que materialicen deseos o aspiraciones para satisfacer las necesidades nacionales. Esta teoría sostiene que los intereses marítimos son a su vez medios para atender los intereses nacionales.

Conjugando este nuevo planteamiento con el marco legal vigente, así como por norma constitucional con los intereses nacionales, podemos visualizar por doctrina la siguiente expresión: intereses marítimos es la suma de intereses de defensa marítima más intereses de desarrollo marítimo.

SECCIÓN IV

PODER NAVAL

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA - HEMEROTECA DIRINTEMAR

1. MARCO HISTÓRICO

Del estudio del poder marítimo y su influencia en la historia de las naciones, se consideran como elementos o factores que lo conforman: el poder naval y los intereses marítimos, relacionados en forma interdependiente.

Conviene aclarar la connotación del vocablo poder, muy usado en diversas acepciones, sean de naturaleza política, económica, social, militar, y otras. El sentido aceptado en la evolución doctrinaria del término aplicado al estudio del poder marítimo, adquiere el significado de capacidad y habilidad para lograr un objetivo perfectamente definido, usando medios y recursos disponibles de la nación.

Esta acepción está enmarcada dentro de la filosofía del poder nacional, esto es, en la teoría de los medios que hacen posible la capacidad del Estado para emplear recursos de todo orden, para el logro y apoyo de los intereses nacionales, tanto en objetivos de seguridad como de desarrollo.

Cuando hablamos de poder marítimo no estamos hablando de un poder aislado, separado del contexto del poder nacional, sino que es parte de él, e incluye todos los recursos nacionales, fuerzas y organizaciones que puedan contribuir en cualquier forma a la capacidad de una nación para usar el mar, en cualquier parte del ámbito marítimo comprendido por el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables.

En algunos países cuando se habla de poder naval, se refieren a los buques de guerra y sus armas, otros incluyen a la marina mercante, a las bases, al personal, tal como se constata leyendo la publicación de Fred T. Jane (1898) y, eventualmente, hay países que ese 'Sea Power' del almirante Alfred Mahan (1890), lo interpretan como 'Maritime Power', que en español se traduciría como poder marítimo, concepto más incluyente que el de poder naval.

Cualquiera que sea la connotación del término, no se mide exclusivamente en función de cantidad y naturaleza de los medios, sino además en la habilidad, en la

capacidad para usar el mar frente a adversarios y competidores, en el marco de la política general de un Estado. A lo largo de la historia se aprecia, también, que cualquier guerra en que estuviera implicado el uso del mar, al obtener su control, le creaba al país vencedor las condiciones para una decisión ulterior que, finalmente se alcanzaba en tierra. La guerra con Chile, es clara lección de este principio.

Antes del almirante Alfred Mahan, se reconocía en las potencias marítimas sobre todo, la importancia del mar, pero el gran valor de sus numerosos escritos, estuvo en que presentaron por primera vez, un análisis sistemático de la influencia del poder naval en la historia de las naciones.

Varias de tales naciones pretendieron usar esa filosofía, forzando muchas veces conceptos, pero no tuvieron éxito ni perduraron. Es que la historia para Alfred Mahan, según Donald Schurzman, era "un ejercicio militar que producía ciertos conocimientos científicos (académicos) profundos; y no una investigación académica que produjera ciertos resultados militares".

Se han cumplido más de 100 años desde que el almirante Alfred Mahan difundiera los escritos a que se ha hecho referencia. Entre los europeos que rivalizaron tales teorías y con mayor acogida, estuvo Sir Julian Corbert, inglés. Ambos fueron los fundadores generales de la Escuela Histórica de la Estrategia Naval. Ambos buscaron educar a sus compatriotas en la importancia del poder naval en las cuestiones internacionales. Trataron también, de superar la falta de interés del Oficial de Marina hacia el lado teórico de la profesión.

Buscaron los secretos de la estrategia naval que se practicó en las eras de las galeras y de la vela, y trabajaron para derivar de ella los conceptos generales que podían servir a sus contemporáneos, en la vorágine de los cambios tecnológicos de fines del siglo XIX y comienzos del XX. Otros autores que sobresalen en el siglo XX, fueron Casteux, Richmond, y el almirante Gorshkov.

Aunque la disolución de la Unión Soviética ha jugado para si la mayor parte. Sin embargo, para algunos historiadores navales el almirante Mahan se reencarna en la Marina de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, y en el concepto de estrategia marítima de ese país dentro del contexto de la OTAN a raíz de la Guerra Fría, pero que a su vez es la componente marítima de la Estrategia Militar Nacional de los Estados Unidos.

Esta estrategia marítima devolvió a la Marina de Estados Unidos el liderazgo estratégico naval en el campo intelectual, en cuyo diseño participase la Escuela de Guerra Naval de Newport, y sigue participando en lo que podría denominarse una supervisión intelectual de la acción planeada, y como centro de investigación

con un grupo especial de gente. Significó, una continuación de las tradiciones del almirante Mahan y de los grandes reformistas navales de hace un siglo.

Terminada la Guerra Fría, se produce un cambio en el ambiente internacional de seguridad, que tiene varios efectos. El primero, la inevitable y notoria reducción de los niveles de fuerza. El segundo, que los combates navales estarán restringidos geográficamente, librándose más cerca de la costa. La Marina norteamericana se ve, entonces en la situación de hacer frente a los retos de paz y guerra futuros, con un despliegue adelantado de sus fuerzas y de cambios en el concepto de sus operaciones.

En la Guerra Fría, la doctrina era para una guerra en el Mar (Alta Mar). Ahora se orientará a la guerra litoral o costera, pero maniobrando desde el mar. Se dice que esta nueva concepción, genera una especie de choque cultural en la Armada, más no en la Infantería de Marina, pues es su medio natural de acción. Demandará presencia naval oportuna, que pueda disuadir hostilidades. Si falla, apoyará el ingreso del Ejército y Fuerza Aérea, trabajando en conjunto para proyectar el poder de EEUU, básicamente.

Esta nueva estrategia esta explicada en un documento de conocimiento público titulado "Desde el Mar", que permitirá a la Armada e Infantería de Marina de los Estados Unidos concentrarse para reforzar cuatro capacidades operativas claves: comando, control y vigilancia; dominio de la escena del combate; proyección del poder, y sostenimiento de la fuerza.

Estas capacidades se ejercerán durante las cinco fases de las operaciones de combate: aproximación desde alta mar, en que las fuerzas se despliegan desde fuera hacia las regiones en crisis; obtención del acceso, avasallamiento a la oposición y capturando una posición cuando sea necesario; acceso conjunto, que permite el ingreso de las fuerzas de los otros Institutos; proyección del poder con gran intensidad, sosteniendo, reforzando y combatiendo lado a lado con los otros Institutos para permanecer y mantener la paz en el lugar; retirada, designándose probablemente algunas fuerzas navales para que permanezcan vigilantes de la paz.

Estas cinco fases serán conducidas por el Comandante Naval de la Fuerza de Tarea Conjunta, compuesta de todos los elementos que sean necesarios para cumplir la misión.

Las ventajas que esta estrategia ofrece a las Fuerzas Navales, son: postura de despliegue adelantado; enfasis en plataformas de misiones múltiples que distribuya el poder de fuego; sustentabilidad; habilidad para esperar en una zona sobre el horizonte por un largo periodo sin la responsabilidad política asociada a menudo

con fuerzas basadas en tierra, y libertad relativa de las restricciones a bases en ultramar; consecuentemente con el pensamiento naval norteamericano, que precisa: "Como la Marina de Guerra es un microcosmos de la fuerza militar (aérea/ terrestre/naval), una fuerza naval expedicionaria ofrece al Presidente un mayor margen de operaciones sostenidas por un periodo de tiempo más largo que las demás fuerzas". (autor desconocido 1995)

Por otro lado, es conveniente referirse al comentario del Capitán de Navío inglés, editor del Jane's de 1993/1994, sobre diversos temas de actualidad referidos al poder naval. Así dice, que "para la mayoría de las naciones, las tareas locales siguen las mismas. Sin embargo, la definición de su rol se ha hecho más difícil, en particular ante la ausencia de amenaza al tráfico marítimo. Por eso, continua, se nota un aumento en operaciones conjuntas contra tierra, como foco principal del planteamiento a mediano plazo, para aquellas pocas flotas con capacidad de operar mundialmente". (autor desconocido 1994)

Al referirse a la nueva estrategia "Desde el Mar", menciona que trae un cambio jamás imaginado, en las prioridades que se establecieran en la estrategia marítima nacional anteriormente mencionada, que pasa de una guerra mundial, a desafíos regionales y operaciones conjuntas o combinadas organizadas "Desde el Mar". En este caso, resalta la necesidad de tener muy en cuenta las características nacionales y del instituto en particular.

Como podemos apreciar, se habla de la guerra naval mediante operaciones contra el litoral, olvidando o rememorando que histórica y sucesivamente desde la época de las galeras, de los veleros y del vapor, la mayoría de los combates navales de importancia y decisivos, se libraron cerca de la costa, en el entendido de que decisivo significa de "importancia duradera y más que local" (autor desconocido 1995).

Hay diversas explicaciones para ello, como por ejemplo, que las galeras impulsadas por remeros no tenían la potencia necesaria para incursionar en alta mar, capeando los malos tiempos invernales; que su autonomía logística era muy reducida por su escasa capacidad de bodega. Así pues, una de los flancos de una flota de galeras, giraba sobre la costa, en donde se encontraba el flanco del ejército.

Con la vela, la situación casi se repite. Pelear cerca de la costa no tenía que hacer con la autonomía, pues la tenían por meses. Una de las razones era que los veleros no podían combatir en el mal tiempo; las aguas costeras eran más tranquilas; se combatía por el libre acceso a los puertos, por la protección del cabotaje y defensa contra la invasión eran otras. Finalmente, la limitada visibilidad para las señales navales llevaba a una pérdida del contacto.

Luego viene la era del vapor, que los independiza del viento, su plataforma artillera es más estable. Curiosamente, el carbón, vuelve a amarrar el buque a la costa, comparativamente con los veleros, se reduce el radio de acción. Hubo buques que a 20 nudos consumían su carbón en 5 días. La cadena de bases navales inglesas para veleros, ayudó a este país a mantener flotas en todos los mares.

En realidad, el aumento en el alcance de detección de los buques a vapor sólo llega con la telegrafía sin hilo (TSH) y el avión, que aparecen en la Primera Guerra Mundial. Así hubieron combates a más de 100 millas de la costa. En la Segunda Guerra Mundial, a pesar del radar, el portaaviones, los submarinos de patrullaje y el reabastecimiento en el mar, ocurrió lo mismo.

En el único combate oceánico, Midway, los aviones llegaron a los portaaviones japoneses por intuición. Los satélites pueden vencer el secreto del océano a la detección.

La historia registra, entre los numerosísimos combates navales, los que a continuación se presentan como más importantes y trascendentes:

a. **En la época de las galeras:**

(1) Salamina, 480 (ac). Fracaso de la invasión de Grecia por Persia.
(2) Lepanto, 1571. Contención del avance musulmán hacia el Mediterráneo Occidental.

b. **En la época de los veleros:**

(1) La Gran Armada, 1588. Frustración de la ofensiva de España contra Inglaterra y Holanda, protestantes.
(2) Bahía Quiberón, 1759. El éxito anglo-sajón en su lucha contra Francia, asegura su dominio de Norte América e Indias.
(3) Cabos de Virginia, 1781. Garantiza el éxito de los colonos americanos.
(4) Camperdow, 1797. Termina para siempre la competencia naval entre holandeses y británicos.
(5) Nilo, 1798 – Se conjura la ambición de Napoleón para dominar ambas costas del Mediterráneo y reabrir la lucha por India.
(6) Copenhagen, 1801. Condujo a Inglaterra al dominio de los mares del norte de Europa.
(7) Trafalgar, 1805. Destrucción definitiva del poder naval de Napoleón.
(8) Navarino, 1827. Inicio de la disolución del Imperio Otomano en Europa.

c. La era del vapor:

(1) Tsushima, 1905. Japón se establece como potencia dominante sobre China y el Pacífico Norte.
(2) Jutlandia, 1916. Destruye ambición de Alemania para operar una marina oceánica.
(3) Midway, 1942. Niega al Japón el control del Pacífico Occidental.
(4) Defensa de convoyes, 1943. Obliga a los submarinos alemanes a retirarse de la Batalla del Atlántico.
(5) Golfo de Leyte, 1944. Sella el incontrastable poderío de Estados Unidos sobre la marina imperial japonesa.

El almirante Alfred Mahan, además de definir militarmente el poder naval, lo hizo también en términos sociales y culturales al identificar seis factores que hacían posible el desarrollo del poder naval de un país: tres de naturaleza geográfica, y tres de naturaleza humana. Algunos historiadores americanos explican que "todo lo que necesitaba para coordinar armónicamente todos esos factores y desarrollar un gran poder marítimo americano, incluido el poder naval, que rivalizará o sobrepasara al inglés, era un gobierno que entendiese el valor del poder marítimo y la importancia del control del mar para la prosperidad y seguridad de la nación" (autor desconocido 1995).

Ese gobierno fue el de Theodore Roosevelt, que al tener visión para aplicar esa filosofía, llevó a los Estados Unidos, a fines del siglo XIX y comienzos del XX, prácticamente a la posición de potencia marítima mundial que hoy existe sin competidores en todos los océanos. Pero no fue sólo el gobierno, sino también toda una generación de marinos y civiles, que colaboraron en aquello, pues no basta que los políticos y el pueblo entiendan el valor del poder marítimo y como desarrollarlo, sino que para completar el cuadro de conciencia marítima, entiendan como debe usarse para la prosperidad y seguridad de la nación.

2. MARCO TEÓRICO

La filosofía del poder marítimo y, por ende del poder naval, debe estar diseñada para servir de vínculo o vehículo práctico y válido de entendimiento común entre los niveles de decisión política y la sociedad civil, de manera que el poder naval exprese una capacidad o garantía de seguridad nacional en el mar, pues las fuerzas navales son las únicas que pueden operar a distancia, aunque sólo sea en misión de presencia naval, sin violar fronteras o límites territoriales. Esa filosofía se basa, primeramente en la historia, luego en la teoría de la guerra y, específicamente, en la guerra naval. Sólo siguiendo ese camino, se podrá enunciar algo útil, práctico y válido.

Si la filosofía, conceptos y teoría son vagos e inciertos, entonces la política, la doctrina y los planes, heredan todas estas fallas. Generalmente están escondidas, ocultas, disimuladas, hasta que se presenta una crisis, en que su acción acumulada puede producir una pérdida de control estratégico. En el mundo de hoy, tal pérdida de control puede ser una catástrofe. Hay que investigar para prevenir.

Los componentes del poder naval, clásicamente, comprenden a los buques de guerra en todos sus tipos, las armas navales, la infantería de marina, si existe, otras fuerzas especiales, las facilidades de apoyo a la organización. Debe entenderse que todo ello significa la existencia de personal, completando así los cuatro pilares básicos de toda marina militar: personal, barcos y armas, organización e infraestructura en tierra, dado que estas últimas existen única y exclusivamente, para apoyar a las fuerzas navales, que son las que en su oportunidad aplicarán el esfuerzo adecuado, según sus capacidades y limitaciones, conforme lo determine la estrategia, la táctica y la logística.

Se puede decir, que la estrategia marítima deposita la guardianía del poder marítimo en el poder naval y éste, en términos amplios, deberá, por lo tanto, cumplir con dos funciones básicas: en la paz, proteger los derechos de la nación; precaver la agresión, y apoyar las políticas nacionales; y en la guerra, ganar y mantener el control del mar, con el fin de asegurar su uso continuo, negándose el mismo al enemigo, e imponiéndole las decisiones nacionales.

El poder naval no existe de por sí, sino que obedece a toda una concepción de estrategia nacional, que luego de definir el rol, o el papel, o la función, que el mar ha de jugar en un conflicto en relación con el que deben desempeñar las fuerzas terrestres y aéreas, podrá definirse su naturaleza, composición y magnitud, para desempeñar ese rol, es decir, que es requisito ineludible balancear fines y medios.

Lo más difundido en la historia del poder naval, son las acciones navales que se desarrollaron para ganar y mantener el control del mar. Para ese fin, las fuerzas navales, como elemento más representativo del poder naval, deben estar entrenadas y equipadas para ejecutar múltiples tareas.

Llevar a cabo todas ellas, no es cosa fácil, como tampoco lo es, llegar al balance apropiado de las fuerzas que deben realizarlas. Una cosa es decir que se debe tener y mantener una flota determinada para lograr ese control del mar, proyectar poder militar hacia tierra, sostener los intereses y políticas nacionales, proteger el comercio exterior, precaver la agresión y defender los derechos de la nación contra enemigos potenciales, pero cosa muy diferente es decidir cuál es y cuál no es la fuerza adecuada para ese objeto.

Aquí hay que encarar el balance entre los objetivos y las posibilidades de la nación para suministrar los medios, por lo que refuerza su íntima relación con el poder nacional, sin olvidar que si así no pudiera ser en una situación dada, existen cursos de acción diplomáticos que puedan jugar a favor de una dilación en el tiempo mientras se completa el suministro y preparación de los medios para lograr el efecto deseado, contrastando todo ello con el costo de las consecuencias.

La concepción filosófica de Alfred Mahan, no se reducía a la constitución de un poder naval porque así lo querían los marinos, sino que estaba ligada íntimamente a los factores políticos de la guerra. Por ello, expresa que era necesario incluir las condiciones de política internacional en los proyectos militares.

Así el poder militar de un país, no existiría divorciado de las cuestiones de la política general del Estado, sino más bien nacería y se nutriría de ella. Hay que precisar, que cuando se habla de otros factores políticos que definen las Constituciones, en el sentido de la capacidad del Estado para actuar usando los medios militares que la nación pone a disposición de las instituciones respectivas, tal capacidad será nula, poca o muy eficaz, de acuerdo a las seriedad que los miembros de ellas y la política general del Estado le otorguen al término seguridad.

El almirante Alfred Mahan, se refirió a la protección del comercio marítimo, y ello podría causar incertidumbre en cuanto a que el comercio marítimo, y el poder naval, son una relación de causa y efecto. Pero conviene aclarar que no es sólo por ella que se justifica la existencia de las marinas militares. En su obra de "Estrategia Naval", se encargó de escribir, que "se ha demostrado por el ejemplo concreto, que una Marina puede ser necesaria sin que haya tráfico. Cada vez está más claro que las funciones de las Marinas son militares e internacionales, cualesquiera que sea su origen en casos particulares".

Estos son los conceptos genéricos del poder naval y del porqué de su existencia, puestos de manifiesto una y otra vez por historiadores, analistas, y protagonistas de su afirmación y desarrollo, que se complementan con algunas corrientes de pensamiento de actualidad. (IEHMP 1998)

3. MARCO CONCEPTUAL

Los peruanos: ¿tenemos una filosofía, una doctrina de poder marítimo y, por ende, de poder naval? Claro está que siempre hemos estudiado el tema. Pero ¿han servido tales estudios para que logremos tener un planteamiento que sirva de entendimiento común, de vínculo, de vehículo práctico y válido, que se prolongue

en el tiempo, entre los niveles de decisión política del desarrollo y la seguridad, y la sociedad civil, de manera que se acepte que nuestro poder naval, como parte del poder nacional, tenga una capacidad tal que garantice la seguridad nacional en el mar y no exclusivamente en las aguas de nuestro Dominio Marítimo? Es obvio que no la tenemos, pues de otra manera no habría un sentimiento general de frustración para cumplir nuestro rol con la eficiencia que la población del Perú cree que lo haríamos como sucediera en 1879.

Sin embargo, siguiendo su ejemplo, el almirante Miguel Grau nos señala en su proclama como Comandante General de la Marina (1877) que: *"Una misión importante y trascendental está reservada a la marina de nuestras Repúblicas: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones, cuando por principios y conveniencias aparezcan, en un caso dado, formando una sola nación; cuando una marina respetable enarbolando el pabellón de la alianza haga prevalecer sus derechos, nada tendremos entonces que temer, nuestros actos serán juzgados con la justicia que debe reinar en el mundo de la civilización y habremos afianzado nuestro porvenir"* [las cursivas son nuestras]. (Arosemena 1975: 116)

Debemos de aceptar la falta de una conciencia marítima en el ámbito nacional, en todos los estamentos, es decir, que no existe el convencimiento sobre el grado en que los peruanos dependemos del mar para nuestro desarrollo, supervivencia y seguridad, y la demostración más palpable está en la discontinuidad y ausencia de armonía en lo que atañe al crecimiento y decaimiento de las distintas ramas del quehacer marítimo, sean de orden militar, jurídico, económico, industrial o comercial, público o privado. El ilustrarse sobre la filosofía del poder marítimo en estas líneas, no es garantía de conciencia marítima.

En el tiempo no hemos sabido salir al exterior la institución naval, así como tampoco las Fuerzas Armadas, en general, han salido al exterior del ámbito castrense para debatir y forjar una conciencia de seguridad nacional en todos los peruanos, y los primeros que tenemos que concientizarnos en la materia somos los profesionales del mar.

Mahan y Corbett buscaron que los Oficiales de Marina se interesasen por la teoría e historia naval. La teoría de la guerra y específicamente de la guerra naval.

En cuanto a la historia, el país está avanzando por medio de la Historia Marítima del Perú. Gracias a ella, ya podemos conocer algo más, hasta las primeras décadas del siglo XX, trayéndonos a la luz hechos encomiables y censurables, así como personajes que llenarían de orgullo a cualquier marina, pues no toda nuestra historia naval comienza a partir de Angamos. Recordemos que esta obra sobre los intereses marítimos, comprende la participación de la institución en

la exploración y desarrollo de la saga Oriental y del Lago Titicaca, así como la evolución del transporte marítimo interno o cabotaje. (Villena 1981)

Son muy escasos los documentos peruanos del siglo XIX, antes de la guerra con Chile, que nos permiten conocer con exactitud cuál era el concepto que nuestros antecesores exponían sobre la necesidad de una Marina de Guerra aunque, obviamente, los hechos históricos habían puesto en evidencia esa necesidad.

El comandante Camilo Carrillo, Director de la Escuela Naval, en su Memoria de 1870, manifestaba que la misión de la Escuela era "preparar Oficiales para que la Marina Nacional estuviera en capacidad de defender la integridad territorial y su comercio". Más tarde, en otra Memoria, decía que "había sido necesario buscar en nuestros archivos todos los datos posibles sobre la Marina Nacional, cuya historia se hace indispensable enseñar a la juventud, toda vez que no es posible desconocer los importantes servicios que en toda época ha prestado a la independencia e integridad de la Nación".

Esa búsqueda de archivos, más los hechos históricos universales y la propia Historia del Perú, en general y de la Marina en particular, se plasmaron en la obra "Historia de la Marina" que preparase el teniente Manzanares para enseñanza en la Escuela Naval, manuscrito que no ha llegado a nuestros días. Poco después, en 1872, en otro informe, el comandante Carrillo comentaba sobre el entusiasmo que la fundación de la Escuela Naval había despertado en la juventud para dedicarse a la carrera naval, describiéndola como una carrera tan necesaria para la "responsabilidad de la República como indispensable para la protección de su comercio".

Pero no sólo el comandante Carrillo, puso en blanco y negro esos conceptos, también lo hizo el almirante Grau en su Memoria como Comandante General de Marina (1878), al elevarla al Ministro Antonio A. De la Haza, "con el franco propósito de que VS se imponga del estado actual de nuestra escuadra, para que conozca la Fuerza útil Marítima de la Nación, puede (VS) proveer a sus necesidades y darle la preponderancia que tanto a menester" [las cursivas son nuestras] (Arosemena 1978: 21).

Así pues, entre lo expresado por Carrillo y Grau, nuestros antecesores expusieron al nivel político los fundamentos de la existencia de la Marina Militar: defensa de la integridad territorial, de los derechos de la República, protección al comercio. 'Fuerza útil Marítima' decía Grau, que no es otra cosa que sinónimo de poder naval. Es decir, prácticamente el mismo concepto que expresara Mahan con su término de 'Sea Power' en 1890. Pero no sólo lo decían al nivel político, sino

a la población en general, pues esos documentos se publicaban en los medios de comunicación del Estado y privados.

Grau, no se refirió sólo a las fuerzas navales, sino que también expuso sus puntos de vista sobre los otros tres pilares: personal, organización y elementos de apoyo en tierra de todo orden. Como también tratase de asuntos estratégicos al decir que, "afianza una buena Escuadra, los intereses, la tranquilidad y soberanía de la Nación"; de los tácticos, al referirse a los combates del monitor Huáscar con los buques ingleses en 1877; y a los logísticos al opinar por la "supresión de los buques que por su poca marcha, y por su estado de deterioro o inutilidad, sólo aumentan los gastos de la escuadra, sin provecho y con detrimento de la conservación de los demás buques" [las cursivas son nuestras] (Arosemena 1978: 54), se refería a lo que podríamos definir como poder naval integral.

El comandante Fernando Romero, explica que hasta 1850 no hubo una política naval, y que en todo caso sólo hubo en la época del Libertador Ramón Castilla, a quien se atribuye la expresión, "cuando Chile compre un buque el Perú comprará dos".

Esa política sólo revelaba una reacción defensiva, mas no de iniciativa necesariamente estratégica. No obstante esto, el Perú alcanza una situación de superioridad naval, en esta parte del continente, a raíz de la guerra con España, aunque ella se sustentase en una serie de buques heterogéneos. En 1866, se produce el combate de Abtao, después el bombardeo de Valparaíso, y luego el Combate del 2 de mayo en el Callao.

La escuadra española se retira, y la guerra termina de hecho, pero no de Derecho. Los principales y flamantes buques de la escuadra peruana permanecen por casi dos años en aguas chilenas.

Cuando en 1870 los monitores "Manco Capac" y "Atahualpa" adquiridos en Estados Unidos, arriban a Talcahuano, hay siete buques peruanos en territorio marítimo chileno: "Independencia", "Unión", "Reyes", "Pachitea" y "Marañón". Esta presencia naval debe haber llevado a Chile a la decisión de alcanzar, pacíficamente, la superioridad naval como elemento fundamental para lograr su objetivo de expansión territorial hacia el norte, diferido temporalmente por la guerra de la Cuádruple Alianza contra España.

La falta de una política marítima válida, la crisis fiscal que se agudiza a partir de 1870, llevan al fracaso el proyecto de adquirir los blindados que mantuvieran la mencionada superioridad naval frente a Chile. Habíamos dejado de ser sujetos de crédito en el mercado financiero internacional.

Tampoco hubo el deseo firme de recuperarla, a pesar de adoptar una política exterior de paz sudamericana que, al final, sólo resultó en perjuicio para el Perú y Bolivia. Si no hay dinero para incrementar el poder naval, hay que tener disponible en óptimo grado el alistamiento logístico y de organización, apostado a la opción para hacer frente a la amenaza.

Al conformarse la Escuadra de Evoluciones (1874) que, a las órdenes de Miguel Grau, practica evoluciones tácticas y ejercicios de tiro y toda clase de zafarranchos e inspecciones durante cinco meses, hasta que la revolución de Piérola (1879), en ese año lleva a la desactivación de dicha unidad táctica, y con ella se licencia a casi toda la gente que se había entrenado, perdiéndose tiempo, dinero y alistamiento. Los ejercicios, por otro lado, conformaron en la población, un cuadro psicológico de preparación y capacidad de nuestras fuerzas fuera de la realidad. Después de esto, la guerra con Chile se presentó trágica e inevitable. (De la Puente 2003).

El combate de Angamos, el 8 de octubre, dio término a la Campaña Naval de cinco meses de constantes fatigas, sacrificios y combates, en que se dañó al enemigo de todas las maneras y se retardó su invasión, disputándole el control del mar, importante y decisivo medio, que conforme a los principios de la guerra —confirmamos una vez más en ésta—debía al fin abrir el camino de la invasión y obligar a nuestro ejército a luchar con desventaja, y al Perú a sufrir el desastre cuyas consecuencias aún repercuten. Y que siguen repercutiendo, pues hasta hoy no se ha vuelto a recuperar la superioridad naval que permita participar con paridad en las negociaciones diplomáticas. Luego de esa guerra, el Perú prácticamente se queda sin poder naval significativo durante varias décadas, precisamente durante las negociaciones para la definición de sus fronteras en el Sur.

Cuando en 1985 se alcanza una capacidad disuasiva, torpemente se la destruye y se la mantiene destruida, por falta de una sólida conciencia marítima nacional.

En cuanto a la función básica de nuestro poder naval en la paz, entre los derechos de la nación que debe proteger, están su soberanía, independencia, integridad territorial, autonomía, autodeterminación, estructura política, costumbres, tradición, estilo de vida, y otros. En cuanto a aquella de precaver la agresión, la función de nuestro poder naval es prepararse con anticipación, contra ella, determinando al probable agresor, alistándose para disuadirlo de una agresión, capacidad venida a menos en el Perú, en estos últimos tiempos.

En cuanto a su función en la guerra, ella implica la aplicación de la fuerza contra el adversario para conquistar y/o disputar el control del mar, de manera de

mantener abiertas las líneas marítimas de comunicaciones en sus dos acepciones: rutas de comercio, y de enlace entre la fuerza y sus bases. Según el grado de control que logre, nuestro poder naval estará en condiciones de proyectar poder hacia tierra para una conquista territorial, o para apoyar a las fuerzas terrestres.

En el transcurso de los siglos XIX y XX, el Perú ha usado su poder naval 16 veces, en misiones de presencia naval en época de paz, pero sin que ello respondiera a una política marítima definida. Sin embargo, ahí están los hechos para ser analizados de manera que ayuden a definir una política naval sobre esa forma de aplicación en el futuro.

En cuanto al empleo del poder naval en la guerra, aparte de aquella con Chile, el Perú hizo uso de él en 7 oportunidades.

En el siglo XX nuestro poder naval se revitaliza a partir de la década de 1920 en: organización, con la creación del Ministerio de Marina; buques y armas navales, con la incorporación de desarrollos importantes, como son: el avión y el submarino; la telegrafía inalámbrica (TSH) y la electrónica; el misil; la informática; las operaciones especiales, y la tecnología espacial; personal, con nueva Escuela Naval, las Escuelas Técnicas y la Escuela de Guerra Naval; en infraestructura, con el Arsenal Naval del Callao, el Dique Seco, y el Servicio Industrial de la Marina.

Otros dos hechos, que no han tenido impacto en nuestra Marina y parece difícil que lo tengan, son la transición de las municiones convencionales a las nucleares, y el cambio de combustible químico al nuclear.

En la primera edición del Jane's en 1898, el Perú no figuraba, aunque ya contaba con el crucero "Lima". Chile, por el contrario figuraba con 15 unidades con un desplazamiento total de casi 35,000 toneladas. Si sólo consideramos las unidades tipo acorazados y cruceros (6), nos damos con que habían pasado en el lapso de 12 años de 7,120 toneladas a 26,120, flota casi tan poderosa como la de Estados Unidos en ese entonces. Si estimamos un promedio de 69 libras esterlinas por tonelada de desplazamiento, estamos hablando de un gasto del orden de más de 2 millones de libras esterlinas, de aquella época, que se financió con la indemnización de guerra más alta de la historia, equivalente al presupuesto peruano de 148 años.

Aunque como profesionales sabemos que lo que figura en el Jane's no es representativo del alistamiento y capacidad combativa del poder naval de un país, el Perú figura en el de 1993/1994 con una flota de combate de alta mar del orden de 56,370 toneladas, Chile con una de 56,570 y Ecuador con una de 11,260. Los

comentarios en este libro acerca del poder naval de los países sudamericanos son muy escuetos en su proyección hacia el futuro.

Nuestro futuro, en cuanto a poder naval es bastante incierto, y lo seguirá siendo porque el primer escollo que hay que demoler está en nosotros mismos, aunque sea duro decirlo, para luego encontrar, como encontró el almirante Alfred Mahan, el presidente y líderes políticos que entiendan la validez de la filosofía del poder naval, pero expuesta con seriedad y fundamentos. Es cierto que existen corrientes universales, regionales y locales, que culpan el retraso de los pueblos a las rencillas y recelos que han llevado a innecesarios gastos en armas, pero esa es historia, y la historia de la guerra siempre se repite, porque sus orígenes se dan en forma pendular. En 1980, nadie se imaginaba que reaparecerían las guerras religiosas. Ahora ya no son sólo de esta naturaleza, sino también étnicas. En fin, la capa humana más sólida y externa de la Tierra está siempre en constante actividad, y por ello permanece vigente la teoría de la supervivencia del más fuerte en la evolución de las especies.

En realidad somos un país marítimo, porque estamos al lado del mar, pero con una escasa conciencia marítima nacional. La conciencia naval es nuestra responsabilidad institucional y estamos convencidos de ella.

La mejor forma de determinar si un gobierno o un pueblo tiene intereses marítimos es estudiando sus actividades relacionadas con el mar. Aparte de las investigaciones históricas o el análisis psicológico del carácter nacional, si un país está empeñado activamente en gran escala en la investigación científica y explotación económica del mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables, ese país está comprometido con los intereses marítimos nacionales.

Debemos aceptar el reto de desarrollar un vehículo de entendimiento común con la comunidad civil. De otra forma seguiremos como estamos: divorciados. Pero ello es parte, también del divorcio existente en el campo de la seguridad nacional. La doctrina existente tampoco lleva al entendimiento mutuo entre civiles y militares, pues ella ha sido desarrollada en forma aislada y unilateral: no cometamos el mismo error con la filosofía del poder marítimo.

Los conceptos filosóficos básicos se mantienen, aunque en situaciones y avances tecnológicos, se introducen nuevos elementos que son necesarios de considerar. Por ejemplo, la guerra de comando y control (C2) que refleja un cambio en la forma en que los comandos deben pensar sobre la guerra, organizarse y conducir operaciones de combate para derrotar a toda la organización de comando y control del adversario, sin recurrir al enfrentamiento de fuerzas, aunque esto no se deja de considerar. El C2 busca, pues, romper el enlace entre el comando y sus fuerzas.

Está ocurriendo una revolución en la concepción y desarrollo de la guerra y, por lo tanto, existe cierto grado de confusión. Al igual que las últimas décadas del siglo XIX, no han ocurrido grandes batallas navales en las últimas décadas del siglo XX, por tanto, la táctica naval no logra afiatarse. Esa revolución se basa en el progreso de las comunicaciones, la informática, la electrónica, computación, inteligencia, las operaciones sicológicas, las armas nucleares, químicas y biológicas sin olvidar que el adversario también puede contar con los mismos o mejores medios. Los juegos de guerra en los diversos niveles, son y serán siempre de una gran ayuda.

Gracias a los avances de la ciencia y tecnología respecto de nuestro poder naval y a favor de una política naval a seguir, se mantiene vigente el pensamiento del almirante Miguel Grau, cuando en la Memoria como Comandante General de la Marina (1877) señala que: «buques semejantes al "Huascar", sin grandes dimensiones, ligero en su marcha y movimiento, con uno o dos torreones y con un fuerte blindaje, es la nave que debe servir de tipo para reforzar nuestra Escuadra» [las cursivas son nuestras] (Arosemena 1978: 55), visión que privilegia el tipo de unidad naval a futuro, concebida en función de vectores de ataque rápido, que ofrecen muy poco blanco con muy buenas condiciones marineras, y son configuradas en razón a una nueva visión multidimensional de seguridad integral.

Otro tema en la evolución de la guerra es aquel de la doctrina, elemento poderoso, pues es el vínculo por excelencia de comunicación entre el superior y el subordinado. Entre nosotros, la falta de ella nos ha llevado a que no podamos explicar al público externo a la Marina, las funciones que se espera cumplirá en tiempo de guerra y de paz, esto es, describir sus poderes y limitaciones, y como es que se puede usar a la Marina como un instrumento de política nacional.

La influencia de la doctrina no reside sólo en el ámbito interno de la táctica, estrategia, logística, e inteligencia, también lo está en el ámbito externo de la política marítima en cuanto a seguridad nacional y hemisférica, en los comandos conjuntos y combinados; en las relaciones de comando; y en otros aspectos de política nacional.

Cabe especial mención al esfuerzo en constante ejecución en los Estados Unidos, por una ofensiva sicológica para afianzar la doctrina conjunta, no sólo en las diversas Escuelas de Guerra de las Fuerzas Armadas, sino también en las Universidades e instituciones privadas de investigación. Su origen se encuentra en una reorganización de la Secretaría de Defensa dispuesta por ley del Congreso que, entre otras cosas, da un énfasis marcado a lo conjunto, al extremo de que al momento de debatir los presupuestos, si algún proyecto que debe ser conjunto no se presenta así, el Congreso no asignará fondos.

En otro plano, el histórico, muchas guerras y/o combates van a ser reestudiadas con enfoque conjunto para sacar experiencias. En suma, debemos estar preparados intelectualmente, para debatir sobre doctrina militar conjunta.

En el campo de la seguridad, que influye en el tema del poder naval. Así, por ejemplo, tenemos la primera Conferencia de Ministros de Defensa del Continente, realizada en Estados Unidos en julio de 1995, en Williamsburg, Virginia, en la cual estuvo presente nuestro Ministro de Defensa. En ella, ese país expuso sus objetivos estratégicos de Seguridad Regional. En síntesis, que las mejores garantías para la Seguridad Nacional de Estados Unidos serán la democracia, la paz y la prosperidad en la región.

La estrategia regional de la Secretaría de Defensa, es usar los activos de defensa a su disposición para promover tales objetivos; revelar sus compromisos de defensa en estrategia, fuerzas y programas, una especie de apreciación de la situación, así como de lo que tienen establecido o establecerán para lograr esos objetivos. Así mismo, se emitieron algunas ideas hacia el próximo siglo. Como resultado de esta reunión, se convino en la declaración de principios de Williamsburg, que son:

a. Reafirmar la promesa del Acuerdo de Santiago de que la preservación de la democracia es la base para afirmar nuestra seguridad mutua;
b. Reconocer que las fuerzas militares y de seguridad juegan un rol crítico en el apoyo y defensa de los legítimos intereses de los estados democráticos soberanos;
c. Reafirmar los compromisos de nuestros países en Miami y Managua, de que nuestras Fuerzas Armadas deben estar subordinadas al control de la autoridad democrática, actuar dentro de los límites de las Constituciones nacionales y respetar los derechos humanos mediante el entrenamiento y su práctica;
d. Aumentar la transparencia en cuestiones de defensa mediante el intercambio de información e informes sobre gastos de defensa, y por mayor diálogo civil-militar;
e. Establecer como objetivo para nuestro hemisferio la decisión de resolver disputas pendientes mediante la negociación y adopción de medidas de confianza mutua, todo ello dentro de un plazo consistente con el avance de la integración económica hemisférica, y reconocer que el desarrollo de nuestra seguridad económica afecta profundamente la defensa de nuestra seguridad y viceversa, y
f. Promover una mayor cooperación de defensa en apoyo de la participación voluntaria en operaciones de mantenimiento de la paz aprobadas por las Naciones Unidas, y cooperar en el apoyo en la lucha contra el narcoterrorismo.

Periódicamente, la Escuela de Guerra Naval de Newport, lleva a cabo simposios internacionales sobre poder naval. En noviembre de 1995, participó el Perú. Se debatió el tema relacionado con las Operaciones Marítimas Multinacionales, sobre la base de experiencias. Es un tema relacionado al principio de Williamsburg Nro. 6, antes citado.

Ciertos principios se mantienen como, por ejemplo: El objetivo para lograr la unidad de esfuerzos. También, sobre las características de las fuerzas marítimas, como son: preparación, flexibilidad, auto sustentabilidad y movilidad. Las tareas de control del mar, presencia naval, disuasión y proyección del poder, siguen vigentes. Para ello deben estar capacitados para la guerra aérea, guerra antisubmarina, guerra de minas, guerra anfibia, guerra de comando y control, operaciones especiales.

También se debatieron temas sobre la estructura de comando, interoperabilidad de las fuerzas y la doctrina, publicaciones a emplearse, las reglas de enfrentamiento, la logística y el planeamiento, que se enfoca aplicando el método científico clásico a problemas combinados.

Sin embargo, la presencia en nuestro continente de la potencia hegemónica mundial, cuyos intereses no siempre coinciden con los nuestros, como es el caso del régimen aplicable a la exploración y explotación de los fondos marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional; así como, también las aspiraciones de nuestros países vecinos, son factores que no debemos dejar de considerar en la formulación de una política general del Estado en los aspectos de defensa y seguridad, en tal sentido es urgente promover la integración regional como un medio indispensable para potenciar la seguridad en bloque y expandir el progreso de nuestros respectivos países en un nuevo marco de globalización militar por regiones, y por tanto de un poder naval integrado.

Los EE.UU. desde 1923, ha diseñado un sistema de seguridad continental, que funcionalmente se fue acomodando y adaptando a los cambios históricos en la región y a las necesidades de su defensa, donde lo único que le interesó políticamente fue la seguridad de sus inversiones en el mundo. Otras manifestaciones políticas ligadas al poder naval en Latinoamérica, ha sido el desarrollo de la doctrina de seguridad continental, contando con la presencia del Colegio Interamericano de Defensa y otras academias militares para las Fuerzas Armadas. (Castro 2006)

Iniciativas de los EEUU por promover una flota internacional que contribuya a enfrentar las nuevas amenazas mundiales, así como objetivos estratégicos asignados al Comando Sur de los EE.UU, van más allá de las fronteras norteamericanas y prácticamente implican una posición unilateral respecto de los

temas de seguridad hemisférica, tales como son: la institucionalidad democrática, la asistencia a naciones anfitrionas en las citas cumbres, el apoyo al progreso económico y social, la protección del canal de Panamá, y la promoción del profesionalismo militar (naval) en la región.

Desde la Declaración de Bridgetown (Barbados) el 2002 hasta la Declaración de México sobre la Seguridad de las Américas el 2003, se ha producido un cambio cualitativo en el concepto de seguridad hemisférica. El cambio de la visión militar de seguridad colectiva al de la visión multidimensional de seguridad cooperativa. De la seguridad basada en la soberanía territorial, a la seguridad integral que se fundamenta en la soberanía política, económica, social, cultural, ecológica y militar de los Estados.

La política de Cumbres Presidenciales de América, es un instrumento de trabajo político ideado e institucionalizado por los EE.UU., país que lidera y sostiene la iniciativa en el hemisferio sobre asuntos de desarrollo y seguridad. Los principales objetivos de EE.UU. son el ALCA y el GRIC (Grupo de Revisión e Implementación de la Cumbre).

Las reuniones ordinarias presidenciales de América realizadas han sido 7: Miami (1994); Chile (1998); Canadá (2001); Argentina (2005), Trinidad y Tobago (2009), Colombia (2012), Panamá (2015), la próxima cumbre presidencial está prevista en Perú (2018).

Hay una estrecha relación entre las cumbres de presidentes con las de ministros de Defensa, ya que el propósito de las mismas es de robustecer las frágiles democracias Latinoamericanas, crear la zona de libre comercio de las Américas, y establecer una zona de seguridad basada en la cooperación entre socios y no la mera subordinación de países desiguales económica y socialmente. (OEA 2015).

Las reuniones ministeriales de Defensa realizadas han sido 11: Williamsburg (Miami) en 1995; Argentina (Bariloche) en 1996; Colombia (Cartagena) en 1998; Brasil (Manaos) el 2000; Chile (Santiago) el 2002; Ecuador (Quito) el 2004; Nicaragua (Managua) el 2006; Canadá (2008); Bolivia (Santa Cruz) el 2010, Uruguay (Montevideo) el 2012, Perú (Arequipa) el 2014, y la próxima reunión de ministros de Defensa está prevista en Trinidad y Tobago (2016).

En la sub region Americana, cabe referirnos a las iniciativas de Chile desde el punto de vista de políticas públicas en el ámbito marítimo internacional. Así, conforme un documento de libre circulación editado en Chile con ocasión de las celebraciones del Mes del Mar, Iquique 1995, en las que el Comandante en Jefe de la Armada de ese país, almirante Jorge Martínez, expone en una clase magistral, el tema titulado "Seguridad y Desarrollo.- Poder Naval en el próximo siglo". (Dalton 1995).

En esencia no hay nada nuevo en este documento respecto a la concepción filosófica del poder naval, pero sí es interesante en cuanto al enfoque político de soberanía de la parte final, que dice: "Los chilenos queremos ser parte de un amplio sistema de comercio marítimo mundial. Deseamos proteger nuestro territorio oceánico, repito territorio oceánico, de la depredación y la contaminación que ya han asolado otras áreas geográficas. Es nuestra tarea vincular más estrechamente nuestros territorios antárticos e insulares con la Zona Corazón del país. Aspiramos finalmente a establecer la plena soberanía del Estado en los territorios oceánicos. El Poder Naval, debidamente insertado en un contexto político-estratégico, construido sobre el fundamento de un elemento humano profesional de selección y dotado de los materiales apropiados, representa el instrumento indispensable para realizar esas actividades y aspiraciones con seguridad, contribuyendo de manera inequívoca al desarrollo de Chile del próximo siglo que todos queremos y deseamos. Ese territorio oceánico no es otro que el Mar Presencial. Y todo apunta a convalidar una Marina poderosa".

¿Qué hacemos en este campo? Ahí están las interrogantes sobre cómo están afectando o afectarán nuestra estrategia de seguridad nacional, nuestra estrategia militar nacional, y otros aspectos, las variables introducidas en la Cumbre de Miami en diciembre de 1994; la reunión de Ministros de Defensa en julio de 1995; el Simposio de Poder Naval en Newport en noviembre de 1995; los compromisos a que se llegan en el Grupo de los 15, en las conversaciones con Chile sobre las medidas de confianza mutua; en las que se realizarán sobre el mismo aspecto con el Ecuador, los nuevos conceptos de la guerra de comando y control, y la guerra litoral o desde el mar; las doctrinas que todo ello genera; el énfasis en el planeamiento conjunto, la revolución de las comunicaciones en general; nuestras experiencias en la guerra del Alto Cenepa; en la guerra contrarrevolucionaria y contra la organización del narcotráfico y, por último, esa difusión del poder naval de Chile, que persiste de un lado con aquello de Mar Presencial y por otro lo de territorio oceánico, aceptado políticamente en principio, por el gobierno, aunque hay quienes expresan sus desacuerdos. En suma, nos encontramos frente a un nuevo desafío regional y mundial dentro de un acelerado proceso de globalización.

¿Qué estamos haciendo para establecer nuestra imagen de seguridad nacional y de poder naval en el mediano y largo plazo? Claro está que todo ello debe ser motivo de un planeamiento estratégico nacional en el que las decisiones a llegar deben ser adaptables, posibles y aceptables. Son cuestiones que, por lo menos académicamente, deben enfocarse con profesionalismo serio y elevado. Una forma de ello es realizando juegos de guerra, entre otros, a tres niveles: Consejo de Defensa Nacional, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y Comando de Operaciones Marítimas. (IEHMP 1998)

SECCIÓN V

POTENCIAL MARÍTIMO

1. MARCO TEÓRICO

La nación organizada jurídicamente en Estado posee medios que se encuentran en distinta aptitud respecto a sus reales posibilidades de empleo, esto es de empleo inmediato que es el poder nacional y medios con aptitud de empleo diferido es decir a futuro, o sea el potencial nacional.

Refiriéndonos al ámbito marítimo, esto es al mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables, tenemos consecuentemente el poder marítimo y el potencial marítimo, los dos coexisten y están en la realidad marítima y pueden ser apreciados o estimados en un determinado momento desde diversos puntos de vista tanto cualitativos como cuantitativos.

El potencial marítimo tiene especial importancia cuando se trata de fijar objetivos de mediano y largo plazo, para cuyo logro es necesario incrementar el poder marítimo con los medios existentes en el potencial marítimo, transformando estos para que sean aptos de empleo inmediato y sostenibles en el tiempo.

Los estudios de la realidad marítima, arrojan variados resultados entre ellos la determinación de capacidades y necesidades colectivas y la identificación de obstáculos de distinta significación tanto en el campo interno como en el externo. La satisfacción de dichas necesidades y la superación de obstáculos originarán decisiones políticas que se adopten, considerando el poder marítimo, o sea, la capacidad actual.

Pero sucede que por lo general el poder marítimo es insuficiente para conseguir los objetivos fijados, lo que obliga a recurrir a la capacidad latente que contiene el potencial marítimo, gran reserva de posibilidades que dispone el país para aprovechar a futuro. Por lo tanto, el aprovechamiento del potencial marítimo debe ser planificado de tal manera que su uso sea racional y sostenible en el tiempo.

El potencial marítimo comprende los medios de existencia conocida y probada. (IEHMP 1998)

No se consideran los medios cuya existencia no es conocida, puesto que lo desconocido no puede ser tomado en cuenta para ningún tipo de empleo a mediano o largo plazo.

2. MARCO CONCEPTUAL

a. Definición

Potencial marítimo es la parte del potencial nacional que se desprende de la totalidad de los medios en situación latente, relacionados con el ámbito marítimo y susceptible de ser incorporados al poder marítimo, en un momento dado.

El potencial marítimo es parte del potencial nacional, porque posee los conceptos básicos y fundamentales del mismo.

Por medios nos referimos, no sólo a personas, cosas y actividades de toda índole relacionada directa o indirectamente con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables, sino también a los aspectos espaciales, temporales, culturales y de cualquier otra naturaleza que tenga que ver con el uso del ámbito marítimo.

Los medios están en situación de latencia porque, aunque existen, no están disponibles de inmediato, al momento del estudio o análisis.

Son susceptibles de ser incorporados al poder marítimo, porque los medios del potencial marítimo tienen la misma naturaleza que los medios que se emplean para configurar el poder marítimo, y por lo tanto su empleo o transformación permitirá en el futuro, aumentar los medios disponibles de dicho poder.

b. Características

El poder y potencial marítimo contiene medios de la misma naturaleza, diferenciándole sólo en la doble aptitud de los mismos: actuales y futuros. Por tanto, las características son similares aun cuando presentan particularidades propias del caso. Desde el punto de vista del potencial marítimo tales características son:

(1) Utilidad

El potencial marítimo es un instrumento de la política marítima desde que está considerado el empleo no sólo de los medios de que dispone en un

determinado momento, sino también de los que puede disponer en el futuro. Como instrumento de la política, su uso abarca tanto el desarrollo, como la defensa del país.

(2) Dinámica

Los medios, aún en estado latente, están inmersos en la dinámica de la realidad marítima, de la cual forman parte. En tal sentido el potencial marítimo se halla en constante proceso de transformación. La parte que culmina dicho proceso, por acción del hombre o por efecto natural, es la que se incorpora al poder marítimo.

(3) Variabilidad

El potencial marítimo está condicionado al igual que el poder marítimo, por factores de tiempo y espacio ya que los medios latentes susceptibles de ser aprovechados en el futuro tienen diferente valor, según el lugar donde se encuentren y la época o momento en que sean apreciados o estimados. Los medios contenidos en el potencial marítimo son asimismo variables, en razón del distinto uso de que pueden ser objeto.

(4) Totalidad

El potencial marítimo contiene medios de toda naturaleza, que se encuentran en situación de disponibilidad a futuro, para su incorporación al poder marítimo, previa transformación.

(5) Relatividad

El potencial marítimo tiene valor relativo, porque puede ser apreciado y evaluado con distintos resultados, según sea el método usado y el sujeto que aprecie, evalúe y según la naturaleza de los medios bajo estudio.

c. Latencia

Característica peculiar del potencial marítimo es la existencia de medios aún no aprovechados, pero que pueden serlo mediante las acciones tendientes a su empleo inmediato. Por lo tanto, la latencia es la existencia de posibilidades ciertas y reales, susceptibles de materializarse en su aprovechamiento futuro.

d. Estructura del potencial marítimo

La estructura del potencial marítimo es la misma que la de los medios que conforman el poder marítimo.

Lo que varía es el hecho de que en el poder marítimo se examinan cada uno de sus elementos básicos y modificadores, para determinar los medios que existen en un momento dado, listos para su empleo, mientras que en el potencial marítimo el estudio se vale de la misma estructura, incidiendo más bien en los medios de existencia conocida, pero que se encuentran en situación de latencia, es decir, con posibilidades de transformarlos para su empleo futuro. De esta manera los componentes de la estructura del poder marítimo son correlativos a los del potencial marítimo y su estudio debe hacerse en los siguientes dominios o campos: Político, Económico, Social y Naval.

Por consiguiente, a la expresión política del poder marítimo le corresponde una expresión política del potencial marítimo. A la expresión económica del poder marítimo le corresponde una expresión económica del potencial marítimo. A la expresión social del poder marítimo le corresponde una expresión social del potencial marítimo. A la expresión naval del poder marítimo le corresponde una expresión naval del potencial marítimo. A la expresión intereses marítimos del poder marítimo le corresponde una expresión de intereses marítimos del potencial marítimo.

De acuerdo a esto el concepto de intereses marítimos, que está predominantemente comprendido dentro de los campos político, económico, social y militar del desarrollo nacional, se le llama potencial para los intereses marítimos ó intereses marítimos potenciales, en su expresión del potencial marítimo. Mientras que el aspecto naval del campo militar que corresponde a la seguridad nacional, se le denomina potencial naval.

Definiendo estos términos se tiene:
Potencial para los intereses marítimos o intereses marítimos potenciales. Es la parte del potencial marítimo relativa al campo del desarrollo, susceptible de ser incorporada a los intereses marítimos en un plazo determinado.

Potencial naval. Es la parte del potencial marítimo relativa al campo de seguridad susceptible de ser incorporada al poder naval en un plazo determinado.

e. Finalidad del estudio del potencial marítimo

El estudio del potencial marítimo es imprescindible para una apropiada concepción y ejecución de la política marítima.

La política marítima debe contemplar el uso de los medios del poder marítimo, así como el desarrollo y transformación del potencial marítimo para el fortalecimiento y crecimiento del primero.

La planificación del desarrollo de los intereses marítimos y del poder naval, se sustenta en el conocimiento del poder marítimo y del potencial marítimo.

f. Poder marítimo y potencial marítimo

Para objetivar las relaciones respectivas, es necesario precisar que la finalidad de la política marítima es alcanzar los objetivos marítimos, en tal sentido, la política marítima orienta e impulsa la utilización del potencial marítimo con el fin de desarrollarlo en condiciones que permita proporcionar los medios que se requieran para el desarrollo de los intereses marítimos y del poder naval.

Al respecto, se pueden establecer las siguientes relaciones conceptuales:

(1) El poder marítimo y el potencial marítimo, son integrantes de un mismo concepto que los comprende o contiene: la realidad marítima;
(2) El poder marítimo y el potencial marítimo, ayudan al logro de los fines y objetivos, puesto que en ellos se encuentran los medios a emplearse para tales propósitos;
(3) El poder marítimo y el potencial marítimo interactúan entre sí. El primero a expensas del segundo;
(4) El estudio del poder marítimo y del potencial marítimo, utiliza básicamente la misma estructura;
(5) El poder marítimo es el resultado de un diagnóstico actual. El potencial marítimo, se basa en el diagnóstico del poder marítimo pero proyecta su estudio a futuro, es el pronóstico del poder marítimo;
(6) El poder marítimo comprende medios listos para su empleo actual, en cambio el potencial marítimo engloba medios con posibilidad de empleo futuro.

g. Potencial marítimo utilizable

Se define el potencial marítimo utilizable como la parte del potencial marítimo susceptible de ser incorporada al poder marítimo en un plazo determinado.

El potencial marítimo, conocido, probado y probable, no puede ser aprovechado en su integridad, ya que ello sería virtualmente imposible, puesto que se incrementa constantemente, tanto por factores naturales, como en el caso de los recursos naturales renovables, cuanto por nuevos descubrimientos de medios latentes o de nuevas posibilidades de empleo de los medios conocidos.

A ello se suman, las limitaciones educativo-culturales, científico-tecnológicas y financieras, así como también las limitaciones de tiempo. Por las razones

expuestas, es posible desarrollar y luego aprovechar parte del potencial marítimo, en plazos determinados, según la exigencia de medios que plantean los objetivos que se fijen.

En estas consideraciones se basa el concepto de potencial marítimo utilizable, el cual tiene gran importancia, cuando se trata de viabilizar objetivos a mediano plazo. En cambio el potencial marítimo, en su totalidad, es objeto de estimación para establecer objetivos a largo plazo.

En forma similar a lo analizado anteriormente con el potencial marítimo, se tiene que el potencial marítimo utilizable relacionado con el desarrollo se denomina potencial utilizable para los intereses marítimos y el correspondiente a la seguridad: potencial naval utilizable, cuyas definiciones son las siguientes:

(1) Potencial utilizable para los intereses marítimos

Es la parte del potencial marítimo utilizable, relativo al campo del desarrollo susceptible de ser incorporada al potencial para los intereses marítimos en un plazo determinado.

(2) Potencial naval utilizable

Es la parte del potencial marítimo utilizable en el campo Militar de la defensa y seguridad, susceptible de ser incorporada al potencial naval en un plazo determinado.

h. Diagnóstico del potencial marítimo

Para este estudio debe analizarse su estructura en los campos Político, Económico, Social y Naval (Militar).

(1) Expresión política del potencial marítimo

Se define como la totalidad de medios de naturaleza eminentemente política o que compartan posibilidades de generar efectos predominantemente políticos, medios que existen en situación de latencia, y susceptibles de ser incorporados al poder marítimo para la consecución de los objetivos marítimos.

La formulación del estudio del potencial marítimo en el campo político requiere de los análisis de dos elementos fundamentales.

I. Elementos básicos:

i. Pueblo. La tendencia del crecimiento de la población marítima que posee las condiciones básicas para el ejercicio de los derechos políticos es importante en este estudio.
ii. Dominio marítimo. La propensión de cómo se ocupa el espacio territorial correspondiente al Dominio Marítimo es un aspecto de suma importancia en el análisis de la expresión política.
iii. Instituciones políticas. La inclinación en el accionar de las instituciones políticas está ligada a la explotación de los recursos y en general a regir la vida nacional.

II. Elementos modificadores. Denominados también factores de desarrollo político, entre los más importantes se tiene:

i. Del pueblo

- Cultura política. La disposición de los niveles de madurez política influye obviamente en el desarrollo político en general, y en el ámbito marítimo en particular.
- Comportamiento de élites y grupos dirigentes. Otro factor importante está constituido por las élites y los grupos dirigentes. La tendencia de la situación de las mismas son aspectos importantes en el desarrollo de la política marítima.
- Comunicación social. La situación de los elementos de comunicación social es importante en el devenir político.

ii. Del Dominio Marítimo

- Situación geopolítica. La tendencia de las acciones geopolíticas tanto propias como de los países que interesan, dan la dinámica a las relaciones internacionales.
- Intereses marítimos. La inclinación o propensión a las actividades de los intereses marítimos, desde el punto de vista político, es de suma importancia en este estudio.

iii. De las instituciones políticas

- Ordenamiento jurídico. En relación con este factor la propensión que se estime, asume un rol muy importante si se tiene en cuenta que el ordenamiento jurídico establece la organización política de la comunidad.

- Régimen político. Es de gran importancia conocer la disposición sobre la estabilidad del régimen político, por cuanto ello repercute en diferentes dimensiones y direcciones de la vida política nacional.

III. Apreciación

Para la apreciación del potencial marítimo en su expresión política se usarán indicadores de potencial e índices compatibles con este tipo de indicadores.

Esto permitirá encontrar las potencialidades políticas del pueblo, del Dominio Marítimo y de las instituciones políticas con un sentido a futuro, en cuanto sirva para establecer cuáles y cuántos recursos integrantes del campo político, pueden ser utilizados en plazos determinados.

IV. Evaluación

Evaluar la expresión política del potencial marítimo, consiste en contrastar la calidad y cantidad de medios de naturaleza predominantemente política o de aquellos que pueden generar efectos políticos, que han sido previamente apreciados, con las necesidades a satisfacer y con los obstáculos a superar.

La evaluación guiará la acción política para la consecución de los objetivos marítimos. Dichos objetivos deben acreditar realismo y viabilidad y lo único que puede sustentar estos requisitos, es el conocimiento de la capacidad actual (poder marítimo) y de la capacidad latente (potencial marítimo).

La evaluación del potencial marítimo en su expresión política debe responder a las siguientes interrogantes: ¿Cómo es influenciado el potencial marítimo por el campo político? ¿Cuál es la capacidad política? ¿Qué posibilidades, limitaciones y vulnerabilidades enfrenta el desarrollo del potencial marítimo en el campo político nacional?

(2) Expresión económica del potencial marítimo

Es la totalidad de medios de naturaleza predominante económica susceptibles de ser incorporados a la expresión económica del poder marítimo, que en determinado momento existen en la realidad marítima en situación de latencia, para la consecución de los objetivos marítimos.

I. Elementos básicos:

i. Recursos humanos. La tasa de crecimiento de los recursos humanos está en función de otros elementos, entre los que cuentan principalmente el nivel cultural y educativo.
ii. Recursos naturales. Con respecto a este elemento su estimación se basará en la investigación realizada para determinar los volúmenes existentes. Si se trata de hidrocarburos la estimación del potencial se efectuará sobre la base de las prospecciones realizadas.
iii. Actividades económico-marítimas. Elemento cuyo incremento depende de muchas actividades entre ellas el transporte acuático, puertos, trabajo marítimo, aduanas, pesquería, minería, marina, hidrocarburos y turismo, costero y acuático.
iv. Instituciones económicas. Fundamentalmente la organización empresarial, dependen de la política económica que adopte el Gobierno.

II. Elementos modificadores. Denominados también factores de desarrollo económico, entre los más importantes se tiene:

i. Capacidad de la fuerza laboral. La población económicamente activa y su nivel de calificación influyen en la capacidad de desarrollo de los recursos potenciales.
ii. Nivel científico y tecnológico. En el nivel científico y tecnológico de un país califica el nivel de la escala de producción.
iii. Capacidad empresarial. Es la capacidad del empresario la que organiza los medios de producción relacionados con el ámbito marítimo, con el objetivo de elaborar bienes y/o servicios para satisfacer las necesidades de la comunidad.
iv. Política económica marítima. Es la acción del Gobierno que orienta, promociona y norma la actividad económica marítima.
v. Capacidad de absorción y acumulación de capital. Este elemento es importante en el desarrollo de los recursos potenciales, por cuanto dimensionan el grado de su desarrollo.
vi. Calidad y uso racional de los recursos naturales. Este factor está en función del tipo de explotación que se siga, cuando ella no es racional deviene en una acción depredadora.

III. Apreciación

Para la apreciación del potencial marítimo en su expresión Económica, se emplearán indicadores de potencial, así como índices compatibles con este

tipo de indicadores, lo cual dependerá de la naturaleza del elemento de que se trate.

IV. Evaluación

La evaluación de la expresión económica del potencial marítimo, se hará contrastando la calidad u cantidad de los medios predominantemente económicos, que han sido previamente apreciados, con las necesidades a satisfacer y con los obstáculos a superar en los plazos establecidos. Si se trata del mediano plazo estará referido al potencial marítimo utilizable.

La evaluación del potencial marítimo en su expresión Económica debe responder lo siguiente: ¿Qué es lo que conforma el potencial marítimo en la Economía? ¿Cuál será la capacidad de la producción económica? ¿Qué posibilidades, limitaciones y vulnerabilidad entraña el desarrollo del potencial marítimo en el campo económico nacional?

(3) Expresión social del potencial marítimo

La formulación del estudio del potencial marítimo en la expresión social requiere del análisis de las tendencias de los elementos básicos y de los elementos modificadores.

I. Elementos Básicos

i. Población. La tendencia del crecimiento poblacional está en función de muchos factores, entre los que destacan el nivel de desarrollo económico, cultural y educativo del país.
ii. Instituciones sociales. La propensión de la citación de las instituciones sociales está en función, entre otros factores, de la política que en material social desarrolle el gobierno.
iii. Medio ambiente. La inclinación de la condición del medio ambiente está en función, entre otros factores, de las actividades biológicas, económicas y culturales de las poblaciones marítimas.

II. Elementos modificadores. Denominados también factores de desarrollo social, entre los más importantes se tiene:

i. Educación y cultura. Se trata de estudiar la tendencia de los procesos institucionalizados o no, que buscan transmitir a las poblaciones marítimas los conocimientos que aseguran la consolidación de la conciencia marítima y su continuidad cultural.

ii. Ocupación laboral. La propensión de este factor es de gran relevancia, en consecuencia las limitaciones en la creación de nuevos puestos de trabajo acarrea una problemática social de gran envergadura, ya que la población económica activa se incrementa aceleradamente y por otro lado se tiene la brecha de desocupados que es necesario emplear.
iii. Seguridad social. La situación de la seguridad social influye en el proceso productivo marítimo, en razón de que las deficiencias que se encuentran en este elemento van a crear conflictos sociales.
iv. Comunicación social. El desarrollo de los medios de comunicación social influye grandemente en los diversos acontecimientos que suceden en las poblaciones marítimas. Este factor es primordialmente para coadyuvar al logro de la cohesión social y la creación de una verdadera conciencia marítima.
v. Vivienda. La tendencia de las unidades de vivienda influye indudablemente sobre las instituciones sociales, la población y el medio ambiente.
vi. Personalidad marítima básica. Vocación del modo de actuar de las poblaciones marítimas frente a acontecimientos de importancia nacional o regional constituye una fuerza espiritual de gran importancia para el desarrollo social.
vii. Religión. Las formas y valores religiosos de los diversos grupos sociales influencian en el desarrollo de la estructura social, en la medida que favorece o dificulta el cambio social.
viii. Ciencia y tecnología. El avance de la ciencia y la tecnología aplicadas a las actividades relacionadas en el ámbito marítimo para el desarrollo aumenta la producción y la productividad y en lo referente a la defensa crean nuevos sistemas de armas y equipos, que demandan ingentes cantidades de recursos para poder mantener el esfuerzo de guerra de una nación.

III. Apreciación

La proyección de los elementos básicos podrá ser modificada por la acción de los elementos modificadores o factores de desarrollo por cuanto éstos contienen posibilidades y vulnerabilidades ligadas a la capacidad intrínseca del hombre marítimo, del adelanto de la ciencia y de la tecnología aplicable.

IV. Evaluación

La evaluación de la expresión social del potencial marítimo se efectuará contrastando la calidad y cantidad de los recursos de naturaleza predominante sociales, que han sido previamente apreciados con las necesidades a ser satisfechas y frente a los obstáculos que se deben superar en los plazos de que se trate.

Esta evaluación debe responder lo siguiente: ¿Qué es lo que conforma el potencial marítimo en el campo social? ¿Cuál es la capacidad de cohesión de la población marítima? ¿Qué posibilidades, limitaciones y vulnerabilidades entraña el campo Social en el desarrollo del potencial marítimo?

(4) Expresión naval del potencial marítimo

La expresión naval del potencial marítimo es la totalidad de los medios militares susceptibles de ser incorporados al poder marítimo, que en un determinado momento existen en la realidad marítima en situación de latencia, para la consecución de los objetivos marítimos.

I. Elementos Básicos

i. Recursos humanos. La tendencia del crecimiento de las poblaciones marítimas permitirá contar con personal idóneo para el servicio naval así como su reincorporación a la sociedad como población económicamente activa.
ii. Actividades navales de intereses marítimos. Es de gran importancia conocer la propensión política a las actividades navales contributivas al desarrollo y la seguridad, tales como: construcciones navales, industrias de armas, empleo de los transportes en comercio marítimo en épocas de paz, hidrografía y oceanografía, buceo y salvataje.
iii. Capitanías y guardacostas. La implementación y mejoramiento de este servicio es determinante en la eficiencia del tráfico portuario y seguridad de la vida humana en el mar.

II. Elementos modificadores. Denominados factores de desarrollo naval, entre los más importantes se tiene:

i. Escuelas de capacitación. La preparación del personal naval en todos los niveles de instrucción y entrenamiento tiene amplia aplicación en el servicio naval, en las actividades navales de los intereses marítimos, así como también en el medio civil del desarrollo Nacional.
ii. Bases navales. El desarrollo, implementación y modernización de las bases navales en el territorio Nacional, contribuye al mejoramiento de las actividades navales, así como también sirven de polos de desarrollo en las poblaciones donde se encuentren.
iii. Organización administrativa. Las mejoras y simplicidad de los trámites administrativos redunda en mayor eficiencia de las actividades de desarrollo y de seguridad.

iv. Capacidad de alto mando. La forma eficaz en que el alto mando conduzca las actividades y la política de la Institución Naval, tanto en tiempo de paz como de guerra, dependerá de su preparación profesional. Para la cual se requiere una capacitación y perfeccionamiento continuos a través de toda la carrera del Oficial de Marina.

v. Tradición y mora. La tradición gloriosa de una Marina de Guerra es la fuerza que la sustenta y se refleja en la alta moral de su personal.

vi. Capacidad de movilización. Es la capacidad para incorporar y emplear los recursos humanos y materiales que se ponga a disposición en caso de un conflicto armado.

vii. Reclutamiento. Manera como se efectúe el reclutamiento de personal naval, para formar los cuadros de personal profesional, así como del personal de servicio militar, es un factor decisivo para el empleo eficaz de los efectivos.

III. Apreciación

La apreciación se realizará haciendo un análisis de su estructura a futuro utilizando los elementos básicos y los modificadores o factores de desarrollo, dirigida a la obtención de los recursos necesarios para poder enfrentar con éxito a los enemigos potenciales.

IV. Evaluación

La evaluación de la expresión naval del potencial marítimo se contrastará la calidad y cantidad de los recursos para fines militares en el ámbito marítimo, teniendo siempre muy presente los adelantos científicos y tecnológicos, que debido a su constante y acelerada evolución, son factores de análisis que requieren visión prospectiva.

Las conclusiones deben responder lo siguiente: ¿Cuál es la capacidad del campo naval (Marina de Guerra) en actividades de desarrollo y seguridad? ¿Qué es lo que conforma el potencial marítimo en el campo naval? ¿Qué posibilidades, limitaciones y vulnerabilidades entraña el campo naval en el desarrollo del potencial marítimo?.

(5) Interrelaciones y Jerarquización

Habiéndose estudiado el potencial marítimo en cada una de las expresiones Política, Económica, Social y Naval, se harán las interrelaciones y jerarquización de las conclusiones respectivas. Esto permitirá obtener el potencial marítimo, sus posibilidades, limitaciones y vulnerabilidades.

I. Incremento del poder marítimo

El incremento del poder marítimo nacional se produce por la transformación gradual del potencial marítimo, al convertir en recursos factibles los recursos viables para el desarrollo de los intereses marítimos y del poder naval.

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA - HEMEROTECA DIRINTEMAR

CAPÍTULO II

TEMAS DE POLÍTICA

SECCIÓN I

POLÍTICA MARÍTIMA

1. MARCO TEÓRICO

La política marítima es un proceso de política pública en diversos niveles: supra nacional o regional, nacional, sub nacional, y de política sectorial a través de los diferentes órganos de la administración pública, por tanto es objeto de estudio e investigación de la ciencia política.

El estudio del fenómeno político en estrecha relación con los intereses marítimos, obliga abordar los métodos para el estudio e investigación de la ciencia política aplicada a la realidad marítima, a fin de proteger los intereses nacionales.

La gobernanza nacional comprende el concepto de gobernanza marítima, término definido como ejercicio del poder público con soberanía y jurisdicción sobre el territorio marítimo nacional. La gobernanza marítima tiene relación con los intereses marítimos por la política marítima y la planificación estratégica del Estado. (Doig 2012)

Los intereses nacionales están constituidos por necesidades y aspiraciones, amplias y duraderas que posee la nación traducidas en objetivos nacionales. En este contexto se inscriben los intereses marítimos de nuestro país no sólo marítimo, sino andino, amazónico, aeroespacial y antártico, esto es, de un todo integrado y global.

Con un enfoque dialéctico y dinámico los intereses nacionales son relaciones de tensión generadas por necesidades y aspiraciones expresadas en beneficios

requeridos para satisfacerlas, tal es el caso del territorio nacional y sus recursos naturales a proteger por la defensa, o el caso de bienes y servicios ajenos a obtener para suplir carencias, mediante inversiones económicas y financieras y otras formas a favor del desarrollo sustentable del país.

El elemento esencial que establece la semejanza entre gobernanza e intereses es el ejercicio político (Policy), variable dependiente que centra su accionar en el recurso poder para la promoción y protección de los intereses nacionales. El elemento determinante que marca la diferencia de la relación entre ambos conceptos se ubica en la actividad política (Politics) de los actores estatales y sociales intervinientes en el proceso de diseño, formulación e implementación de políticas públicas nacionales, variable independiente que permite configurar oportunidades y amenazas, tanto para la gobernanza como para los propios intereses institucionales.

El Estado, actor principal en la relación gobernanza e intereses, ejerce soberanía y jurisdicción en el territorio nacional —terrestre, marítimo y aéreo—, según la Constitución Política del Estado, y las Fuerzas Armadas tienen la misión tutelar de garantizar la independencia, la soberanía, y la integridad territorial de la República. Prevalece el reconocimiento nacional e internacional del Derecho de los Estados al monopolio de la violencia en resguardo de los intereses nacionales.

El Dominio Marítimo del Estado denominado Mar de Grau por Ley 23856 del 24/05/1984 representa el 40% del territorio nacional, es la cuarta región natural del país con una extensión superficial mayor a 1'140,646.8 Km2 , que cobija en la costa de 136,232.8 Km2 (6%) a más de 14'973,264 de habitantes -más del 54% de la población nacional- (INEI 2007), requiere de una norma constitucional que reconozca el deber del Estado a establecer y ejecutar políticas públicas de ordenamiento territorial del país -terrestre, marítimo y aéreo-, a fin de promover y proteger en forma eficaz los intereses nacionales. (Wikipedia 2011)

El ordenamiento territorial marítimo del país responde a una política marítima pública, cuyos alcances comprenden actividades en el Mar de Grau, y las cuencas hidrográficas de ríos y lagos navegables, que cubren extensas áreas geográficas ribereñas de la Amazonía en la selva de 739,676 Km2 (30%) y del Altiplano en la sierra de 404,842.9 Km2 (17%) del territorio nacional, por la naturaleza del medio acuático estrechamente vinculado con los intereses marítimos nacionales, mediante actividades de transporte, puertos, comercio, recursos naturales, industria, ciencia y tecnología, y educación y cultura.

Los intereses marítimos nacionales se materializan en diversas actividades relacionadas con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables,

compartimentadas en la administración pública al regularse y ejecutarse por diversos sectores ministeriales, y fragmentadas en la conducción política del Estado por los diferentes niveles de gobernanza al interior del país —local, regional y nacional—, que intervienen en su promoción y protección. (Villalobos 2007).

Promover y proteger los intereses marítimos pasa por una planificación centralizada y ejecución descentralizada del desarrollo nacional, mediante una política integral del Estado, aplicada en forma horizontal intersectorialmente, y transversal intergubernamentalmente entre los diversos niveles de gobierno para un desarrollo duradero (sostenible), porque el Estado planifica el desarrollo de los intereses marítimos por medio de políticas públicas nacionales implementadas por la administración pública mediante ejecución presupuestal, y al intervenir en la sociedad civil y en la economía de mercado por principio de subsidiaridad. (IEHMP 1990; CEPEI-IEHMP 1990).

2. MARCO CONCEPTUAL

Política es la actividad que se ocupa de gestionar, de resolver conflictos colectivos, de crear coherencia social y sus resultados son decisiones que afectan a todos. El origen de los conflictos está en la existencia de diferencias sociales que se convierten en desigualdades, porque no todos los ciudadanos tienen acceso a los mismos recursos económicos, culturales, políticos, o de información. Esto produce tensión y fracturas sociales que generan sentimientos de incertidumbre, de inferioridad o de temor en quienes disponen de menos recursos.

El término política es de origen griego como el de estrategia, viene del título de la obra "La política" de Aristóteles, cuando analizó las ciudades «polis» griegas, donde el ciudadano estaba sujeto a una autoridad pero al mismo tiempo participaba en las asambleas de gobierno. Era una visión antropocéntrica y horizontal de la política como actividad inherente a la naturaleza humana. Hoy, es difícil separar el ámbito de la política de lo social, porque ambos conceptos son dinámicos y mutuamente influyentes.

Los conceptos de política y estrategia han evolucionado, pasando de acepciones amplias o latas a concepciones estrictas o técnicas más elaboradas. De la política como arte, doctrina u opinión referente al gobierno de los Estados, pasa a la función de un sistema político que asigna valores y recursos a una sociedad, así como pretende conseguir que la mayoría los acepten, con una visión multidimensional y sistémica. En cuanto a la estrategia, de una acepción puramente militar se traslada a una concepción cotidiana con especial énfasis en las actividades administrativas de las instituciones y del Estado, pasando así del arte de dirigir operaciones militares a la habilidad para dirigir empresas o instituciones del Estado.

Se confirma el origen militar del concepto —sinónimo de rivalidad o competencia—, referido al proceso de derrotar a uno o a varios enemigos en el campo de batalla, o de enfrentar múltiples amenazas. Sin embargo, se debe precisar la utilidad de la dirección estratégica no sólo en su acepción de rivalidad o competencia, sino también en función de brindar a las organizaciones una guía sistémica para lograr un máximo de efectividad en la administración de todos los recursos capacidades disponibles y potenciales, en el cumplimento de la misión y el logro de los objetivos previstos.

La política y la estrategia son conceptos que se complementan al formar eslabones de una cadena que los une como sistema y los ubica al más alto nivel de toda organización, así de una política de Estado se deriva una estrategia nacional. Mientras la política nos señala el qué hacer, la estrategia responde al saber cómo hacerlo, por tanto no hay política sin estrategia ni estrategia sin política. Lo ideal sería que el conductor de una organización o del Estado fuera no sólo un político sino también un estratega al mismo tiempo, el hilo conductor entre ambos debe estar en el pensamiento estratégico en la toma de decisiones.

Ambos conceptos representan sistemas, el político relacionado con los intereses sociales y el estratégico con las acciones en cada campo de actividad de las instituciones o del Estado, tienen un elemento en común: el conflicto o la competencia, que los interrelaciona en un proceso proactivo de interacción con el entorno, donde lo único constante es el cambio. Los elementos no comunes se podrán distinguir cuando la política carezca de previsión o capacidad de ajuste al cambio, —de pensamiento estratégico—, y no comparta con la estrategia los mismos valores institucionales o nacionales.

Los lineamientos esenciales de política de Estado se encuentran contenidos en la Constitución Política del Perú, en sus leyes de desarrollo constitucional y en los tratados con rango constitucional, por tanto es indesligable derivar de dichas políticas las estrategias requeridas mediante el respectivo proceso de planeamiento estratégico del Estado, conforme Ley 28478, Ley del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional, y la Ley 28522, Ley del Sistema de Planeamiento Estratégico Nacional y del Centro Nacional de Planeamiento estratégico (CEPLAN), promulgada el 23 de mayo de 2005 y publicada el 25 de mayo de 2005. (CRP 2005a; CRP 2005b)

3. MARCO METODOLÓGICO

Existen cuatro métodos clásicos para el estudio e investigación de la ciencia política: El método experimental (1) muy poco empleado por su dificultad en obtener las condiciones ideales —técnicas y éticas— para la simulación, así como

por lo costoso de su implementación. El método estadístico (2) poco aplicable por la falta de cuantificación de variables y la escasez de casos analizables. El método histórico (3) valioso en su momento contextual pero no así fuera del mismo. (Bulcourf et al 2008)

El método comparativo (4) es una herramienta fundamental aplicada al estudio e investigación de la ciencia política en el marco de políticas públicas y políticas sectoriales, pues posibilita corroborar empíricamente la validez de hipótesis, proposiciones generales o teorías, con el propósito de examinar cada caso directamente y comparar cada caso con otros relevantes aplicando el análisis cualitativo, e interrelacionar dos o más variables mientras las otras se mantienen constantes, mediante el análisis cuantitativo usando en forma complementaria el método estadístico. (Ragin 1987)

La política marítima es un proceso de política pública en diversos niveles: supra nacional o regional, nacional, sub nacional, y de política sectorial a través de los diferentes órganos de la administración pública, por tanto es objeto de estudio e investigación científica por el método comparativo que analiza semejanzas y diferencias de procesos políticos similares en cada caso —sincrónicos por simultáneos—, o el mismo proceso en un caso observado en diferentes momentos —diacrónicos por sucesivos—, evaluando experiencias políticas en niveles geográficos y períodos históricos.

Estudiar las políticas públicas supra nacionales o regionales formuladas por organismos gubernamentales de bloques regionales, que tienen una relación de interdependencia con el nivel nacional de los Estados involucrados, facilita aplicar el método comparativo de políticas entre Estados como unidades de análisis, toda vez que la implementación de tales políticas públicas se hacen a través de los Estados por estudios de administración pública comparada. El proceso de política marítima pública de la Unión Europea (UE 2007), así como de la OEA (CEPAL 2012), son referentes valiosos para el estudio de políticas marítimas comparadas entre países marítimos.

Tenemos las siguientes experiencias de políticas marítimas, implementadas en estructuras adoptadas en la administración pública, en el mundo contemporáneo: En USA, la Comisión de Política Oceánica y la Oficina Ejecutiva del Presidente; en Australia, el Ministerio de Medio Ambiente y Patrimonio y la Oficina de Océanos Nacionales; en Canadá, el Ministerio de Pesca y Océanos; en Japón, la Oficina Central de Política Marítima del Primer Ministro y el Ministerio de Política Oceánica.

Una propuesta de política marítima pública formulada para nuestra realidad nacional, corroborada con experiencias de países de la Unión Europea, se sintetiza en cuatro objetivos: sostener constitucionalmente la política marítima nacional (1), usar sosteniblemente el mar (2), promover calidad de vida en la población marítima nacional (3) y fomentar la identidad marítima nacional (4), y tiene estrecha relación con la formulación de políticas sectoriales que se implementan en la administración pública por interacción interdisciplinaria e institucional.

La aplicación de políticas sectoriales compartimentadas, que tienden a fragmentar la gobernanza marítima, ha impedido la coordinación administrativa por reparto de competencias y la cooperación por principio de subsidiaridad en políticas públicas, experiencias en nuestra realidad nacional que aconsejan adoptar estructuras de coordinación en asuntos marítimos, en la administración pública por comisiones interministeriales temporales asistidas de un organismo permanente del más alto nivel nacional, y en lo político mediante un órgano parlamentario ordinario, a fin de alcanzar una eficaz política marítima de Estado.

En tal sentido, conviene a los intereses nacionales contar con una adecuada estructura institucional en asuntos marítimos que brinde consistente apoyo administrativo y técnico a un órgano permanente de asuntos marítimos ubicado en la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), el que a su vez constituya el soporte político y técnico continuo y sostenido a una Comisión Multisectorial de naturaleza permanente en asuntos marítimos, así como para la coordinación necesaria con el correspondiente órgano político del Congreso de la República, a través de una Comisión Ordinaria de intereses marítimos, en razón a tratarse de uno de los asuntos más relevantes del país. (CRP 2005c; Doig 2011)

SECCIÓN II

ESTRATEGIA MARÍTIMA

1. MARCO TEÓRICO

Estrategia marítima es el empleo que se hace del poder marítimo y del poder naval, en apoyo del interés nacional y en ejecución de la política nacional. Es el concepto por el cual los sistemas marítimos de comunicación se explotan como rutas principales a través de las cuales puede aplicarse el poder naval para contribuir al uso sostenible del mar en tiempo de paz, y ganar el control del mar en tiempo de guerra, negando su uso al adversario. Permite proteger los intereses nacionales por el uso del poder marítimo y del poder naval. (De los Ríos 1992).

La estrategia marítima expresa los principios que rigen una guerra o una lucha en la cual el mar es el factor esencial. Su función principal es determinar las relaciones mutuas de la Marina y las otras Fuerzas Armadas consolidadas en un plan de guerra. Tiene por finalidad, fundar, apoyar e incrementar el poder marítimo de un país, en la paz y en la guerra.

En la paz, la estrategia marítima es fundamental para el control de las actividades marítimas, incluyendo las fluviales y lacustres en nuestro país. El control del mar en tiempo de paz se proyecta en el rol de seguridad y protección que la Marina brinda al desarrollo de los intereses marítimos nacionales, en funciones de planificación de los espacios marinos y del manejo integrado de zonas costeras, a fin de garantizar el ordenamiento del territorio marítimo.

a. Poder marítimo

Es aquella porción de poder nacional que permite usar el mar en el logro de los intereses, objetivos y políticas nacionales. Es una parte integrante del poder nacional y no un poder separado, incluye todos los recursos nacionales, fuerzas, agencias que pueden contribuir en cualquier forma a la capacidad de la nación para usar el mar.

Tomando como un todo el poder marítimo es uno de los principales medios para la ejecución de la estrategia marítima y más aún si ella es un componente fundamental de la estrategia nacional. El poder marítimo consta de dos componentes:

(1) Poder naval. Es el componente militar y comprende los buques de guerra, aviones navales, la infantería de Marina y las facilidades especializadas de apoyo.
(2) Intereses marítimos. Está constituido por los medios alcanzados y por alcanzar, referidos al componente civil del desarrollo nacional, tales como: buques mercantes, puertos comerciales, comercio marítimo, industria de construcción naval y reparaciones, así como el poder político y social que es esencial para la organización y operación de las actividades que conforman tales intereses.

b. Principios del poder marítimo

El poder marítimo se mide en términos de habilidad para usar el mar desafiando a rivales y competidores. El término, modificado a potencia marítima, se aplica a una nación que posee en alto grado esa habilidad, es decir, una potencia marítima es un país capaz de emplear el poder marítimo para el logro de sus objetivos nacionales.

Los principios clásicos de la guerra naval ofrecen un campo interesante de investigación para las actividades de desarrollo marítimo. Al considerar —tales principios— en sentido abstracto se nota fácilmente que tienen implicancia táctica y estratégica con respecto al poder marítimo.

Se percibe por un lado, que las fuerzas navales con su alto grado de maniobrabilidad, capacidad de redespliegue, habilidad inherente para ocultar sus movimientos y la posibilidad de concentrar fuerzas en un objetivo seleccionado, son peculiarmente aptas para aplicarlos estratégicamente, en especial aquellas de movilidad, sorpresa, concentración y economía de fuerzas.

Sin embargo, por otro lado hay que recordar que la estrategia no es un término de uso exclusivamente militar; comprende también el componente civil del desarrollo en todos los poderíos, presiones, debilidades, posibilidades y limitaciones de los cuerpos políticos y sociales en sus relaciones en paz y guerra con otras naciones y otras partes geográficas del mundo.

Quizá haya sólo dos grandes principios que gobiernan la ciencia política militar del poder marítimo:

(1) Que toda nación que depende en cualquier grado del uso del mar para su economía y seguridad, debe reservar para sí aquella medida de control del uso del mar que sea conmensurable con su necesidad.
(2) Que el control del mar no es una función absoluta, ya que solo involucra asegurar el grado de uso requerido, y la negación del uso especificado a las naciones inamistosas.

Estos principios fundamentales son de concepción política y su realización envuelve decisiones referentes a factores económicos como puramente militares.

Hay principios de menor importancia, pero que en todo caso es mejor decir que esos principios especiales que gobiernan cada situación deben derivarse de los factores existentes y pertinentes de necesidad y posibilidad.

Un pensamiento cuidadoso debe llevar a la conclusión de que el poder marítimo no es un problema puramente militar, sino que es un factor básico para el más alto escalón de la estrategia nacional.

Pero para poder usar ofensivamente el poder marítimo, son necesarias en la paz las herramientas militares, debido a la intención implícita que lleva su mantenimiento.

En época de guerra, la importancia de esas herramientas es obvia. Los principios generales del poder marítimo son muy amplios, y los principios especiales dependerán de la situación. Por estas mismas razones es imposible escribir especificaciones precisas para los roles y misiones de las marinas de manera que sean aplicables a cualquier país marítimo del mundo.

Los roles y misiones de una poderosa marina de un poderoso país, serán quizás totalmente diferentes de aquellos para una marina de una nación pequeña.

Dentro de cada nación tendrá que haber una determinación sobre cómo gastar el presupuesto de defensa y dependiendo de sus situaciones políticas y geográficas, la Marina será conformada a las necesidades de un país en términos de su problema de seguridad.

Si se intentara una definición de las responsabilidades propias del trabajo de las Marinas del mundo, sólo podría decirse con certeza de que una fuerza naval debe ganar y mantener aquel grado de control del mar prescrito por la política nacional.

c. Elementos de la estrategia marítima

La estrategia marítima para ser llevada a afecto requiere de tres elementos que son:

(1) Flota constituida. Estudia las diferentes unidades de una flota y su empleo particular.
(2) Las comunicaciones. Respecto a las comunicaciones marítimas, los antecedentes históricos del comercio marítimo, permiten establecer la enorme influencia que ha desempeñado el mar en la evolución del mundo.

El mar es una de las rutas que une las regiones alejadas y más diversas en lugar de separar a los continentes. Ésta es la verdadera interpretación, la única que permite apreciar con exactitud la importancia del mar en los asuntos humanos.

El almirante Mahan señala: "La verdad fundamental concerniente al mar, es que constituye el gran medio de comunicación de la naturaleza" (Mahan 1901). Para la estrategia marítima es conveniente conceptualizar: las comunicaciones marítimas; complejo de rutas de navegación oceánica y costera, puertos, puntos terminales, por las que se movilizan buques, el comercio transportado por mar; líneas de comunicación; rutas navales que unen las bases o puertos propios con los buques de la flota que opera fuera de ellos: y en época de paz, el comercio marítimo presenta diversas características que explican el lugar destacado que ocupa en la economía general y que son: la naturaleza de las mercaderías; porte de los buques; tarifas de transporte; cantidad de gente que vive del comercio marítimo; e influencia de las condiciones políticas, sociales y económicas de los países que dependen del mar.

En época de guerra, el comercio marítimo sigue ocupando lugar destacado, pues ciertas rutas de navegación pueden subsistir, aumentando su tráfico, o pueden crearse nuevas rutas, conservando su valor económico, ya que es necesaria la actividad industrial y comercial del país.

Así mismo, la guerra obligará a distraer gente de la actividad comercial o industrial hacia la bélica, reduciendo y obligando a una mayor importancia, en especial a la producción de alimentos; así vemos que el problema deja de ser económico-militar para volverse exclusivamente militar dado que las privaciones y restricciones impuestas a la población civil afectan su capacidad de lucha.

Quien ataca el frente interno también ataca el frente bélico. En tiempo de guerra, las líneas de comunicación adquieren importancia, pues ellas movilizan tropas, pertrechos, etc.

El control de las comunicaciones marítimas reviste una importancia inestimable y es ese control lo que importa tener. El almirante Mahan dijo: "quien domina las comunicaciones domina la guerra". Ese control del mar representa dos aspectos, uno ofensivo y otro defensivo. Bajo el aspecto ofensivo, el control del mar le permite, al que lo posee, atacar las comunicaciones del adversario con el exterior, incursionar contra sus costas y llevar a cabo operaciones anfibias. Bajo el aspecto defensivo, el control del mar le permite, al que lo posee, mantener su comercio con el exterior, asegurar su litoral contra incursiones del adversario. Puede afirmarse entonces, que en tiempo de guerra la "misión de las fuerzas navales es controlar las comunicaciones". Si se llega a establecer esa situación habremos logrado la primera fase de la estrategia marítima.

Por ello, todo planeamiento debe comprender un estudio minucioso de las comunicaciones marítimas del adversario hipotético, como de las propias; no sólo en épocas de paz, sino acerca de su desarrollo probable en guerra.

Para poder ejercer el control de las comunicaciones habrá que incursionar en la captura o destrucción de la propiedad privada o particular, sea del adversario o neutral.

Fuera de las aguas territoriales, el mar es de todos, es libre para todos. En contra de la teoría del control de las comunicaciones está la teoría de la libertad de los mares. Se puede afirmar que precisamente la ruptura de hostilidades permite a las Marinas ejercer desde el primer minuto presión económica sobre el adversario, incursionando contra su comercio marítimo.

Este podrá ser un objetivo secundario, pero no hay que olvidar que no se puede dejar de pasar por alto todo aquello que contribuye a derrotar al adversario. Luego en tiempo de paz, el mar es libre para todos. En tiempo de guerra pertenece teóricamente al más fuerte, el cual desaloja o trata de desalojar al adversario; o a los neutrales que adoptan una actitud inamistosa, y esto en la medida que permitan sus medios. Esta es precisamente la misión de la Marina de Guerra.

(3) Las posiciones y bases

El tercer elemento de la estrategia marítima es la posición. Este elemento está íntimamente relacionado con la Geografía, y al considerar las comunicaciones

marítimas, habrá que dar especial importancia a aquellos puntos que permitan actuar en ataque o defensa de esas comunicaciones.

El sentido abstracto de comunicaciones marítimas se concreta en los buques mercantes que a lo largo de las rutas se movilizan.

Es preciso contar con los puntos situados convenientemente con relación al Teatro de Operaciones, esto es, a bases de donde se puedan efectuar reparaciones, reabastecimiento y desde los cuales se puedan operar eficazmente contra los intereses enemigos, sin estropear los movimientos propios.

Las posiciones marítimas son los lugares cuya posesión interesa principalmente para la acción contra el enemigo. Implica la idea de operaciones. Son factores de orden estratégico.

Las bases son los lugares destinados ante todo al reabastecimiento, las reparaciones, el descanso, etc. Responden a la idea de mantenimiento. Muchas veces una posición y una base son las mismas, y en otros casos son totalmente distintos.

Una posición es siempre más o menos una base pues no podría imaginarse que la fuerza que la utiliza, que se estaciona, no se reabastezca y repare.

Una base no siempre es una posición, sobre todo tratándose de bases permanentes principales, que se establecen en tiempo de paz. Para la guerra será necesario buscar o conquistar otras posiciones mejor ubicadas con relación al área de operaciones, y que sirvan también como bases ocasionales.

Para establecer unas bases ocasionales se requiere tener en cuenta las circunstancias políticas, militares y geográficas que intervienen, pues no es el caso de ocupar una posición cualquiera únicamente porque esté provista de un excelente fondeadero, o porque esté situado ventajosamente con respecto a tal o cual ruta.

Factor de importancia considerable es también la autonomía defensiva de la posición. La base debe ser capaz de defenderse y no confiar en los medios navales para ello. Las flotas no se constituyen para defender bases o puertos.

Las buenas posiciones no aseguran por sí solas la superioridad de la que los posee. Esto sería relegar a la fuerza a segundo plano. De esas posiciones interesan en la medida que contribuyen a obtener el control en

la zona de operaciones. Así, las posiciones sin fuerza organizada no tienen valor alguno y una fuerza organizada sin posición puede llegar a ser reducida a la impotencia.

El valor de una posición desde el punto de vista estratégico se aprecia por tres características esenciales que son:

(a) Su situación geográfica, es decir, su ubicación con relación al Teatro de Operaciones previsto y a las comunicaciones marítimas.
(b) Su poder propio, su autonomía defensiva; esto es su aptitud para resistir un ataque serio con sus medios exclusivos.
(c) Mayor o menor cantidad de recursos que la fuerza naval puede encontrar en ella para sus reabastecimientos de toda clase y también para efectuar reparaciones.

d. Maniobra estratégica marítima

La estrategia marítima generalmente concibe dos grandes fases en la maniobra estratégica de conjunto:

(1) El establecimiento del control del mar.
(2) La explotación de ese control por la proyección del poder hacia una o más áreas críticas de decisión seleccionadas en tierra.

e. Control del mar

Describe un proceso estratégico dinámico, así como la condición estratégica que genera. La tarea primaria de las Fuerzas Navales, especialmente en la guerra, ha sido proteger su propio tráfico y negarle al enemigo el uso del mar. En el grado en que una flota logra esa meta en un área determinada, se dice haber obtenido el control o dominio del mar en esa área. El mar y el tráfico se resumen en el término: Comunicaciones Marítimas, que representa todo un complejo de rutas, de ahí que siempre la función primaria de las Marinas ha sido controlar las comunicaciones marítimas, defender las propias y negar su uso a las del enemigo. El control se logra generalmente por la destrucción de las fuerzas navales enemigas.

Asegurando el control del mar se da a las Marinas los medios para cumplir con sus funciones de guerra, de defender al país contra los ataques por mar, aislar al enemigo y atacar al país adversario desde el mar. En suma, control del mar es el proceso estratégico que permite obtener, mantener y explotar el control de las comunicaciones marítimas propias, negándole al enemigo el uso del mar.

Hay una íntima relación entre estrategia marítima entendida como obtención y explotación del control del mar con fines de política marítima, estrategia naval como control del mar y negación de ciertas áreas al adversario con fines estratégico militares, y control del mar en cuanto a control de las comunicaciones marítimas propias negando al adversario el uso del mar con fines táctico navales.

La maniobra estratégica marítima generalmente consiste de dos fases: La primera, consistente en el establecimiento del control del mar y comprende todo el proceso estratégico marítimo. Gran parte de la historia naval trata de las luchas por el control del mar, de las batallas navales, de la protección al comercio y del bloqueo en diversas formas. Esta fase, además, es la que más atrae la atención del profesional naval.

Dentro de la primera fase hay, inicialmente, dos componentes del control, íntimamente ligados, pero para fines de estudio se consideran separados, y que son: asegurarse el uso del mar para uno mismo, y negar al adversario el uso del mar.

En los primeros momentos de la lucha por el control del mar, ambos componentes están más o menos separados, pero en cuanto uno de los beligerantes domina en ambos extremos, éstas se fusionan en uno solo. La lucha por este ideal se ha repetido una y otra vez, pero el ejemplo más reciente y concreto está en la Segunda Guerra Mundial, en la Campaña del Pacífico, en la cual estos dos componentes se fusionaron casi a la perfección.

Las estrategias navales y las tácticas de ambos adversarios están regidas principalmente por la situación y el progreso de la lucha por obtener ese control.

Si dos países que tienen muy parecido poderío naval entran en guerra, la atención de cada uno de ellos debe estar dedicada principalmente a la lucha por la supremacía naval. Este tipo de concurso naval tiene un propósito doble, pues abarca ambos componentes del control del mar, esto es, el primero con un claro objetivo positivo tal como ganar algo para uso propio del mar, mediante la neutralización o destrucción de la flota adversaria que podría poner en peligro nuestro uso del mar, y el segundo propósito, con un objetivo negativo, tal como es el de impedir que sea el adversario el que gane el control del mar, negándole su uso, mediante la neutralización o destrucción de las fuerzas navales que pudieran protegerla.

En ambos componentes está involucrado el concepto de neutralización o destrucción de las fuerzas navales adversarias. Sin embargo, si tomamos el

supuesto en el cual uno de los beligerantes goza al comienzo de supremacía naval, su meta principal será proteger y aumentar su uso de las comunicaciones marítimas, mediante medidas tales como: pasivas, para defender sus propias fuerzas en el mar, y activas, para buscar y destruir las fuerzas adversarias que amenacen el uso del mar.

En este caso, el objetivo principal del más débil será interferir el uso del mar al más fuerte, recurriendo a alguna técnica especializada como una guerra de desgaste, o postura deliberada de amenaza naval o ataque al comercio del más poderoso.

Si recordamos la Segunda Guerra Mundial podrán reconocer la aplicación del primer tipo de medidas, en la Campaña del Pacífico, y si recordamos la Primera y Segunda Guerras Mundiales, tenemos las campañas alemanas en el Atlántico, como el caso típico del segundo tipo de medidas.

En esta lucha por el control del mar, particularmente al inicio de la guerra, ese control está en disputa y ninguno de los adversarios podrá usarlo a su entera satisfacción. Esta disputa lleva consigo el aspecto referente al grado de control del mar alcanzado. Este grado de control puede ser clasificado en cuanto a:

(1) Magnitud:
   (a) Total, que es lo ideal y se define sobre todo al inicio de la guerra, y
   (b) Local, que es lo común.

(2) Duración:
   (a) Permanente, que sería también ideal, pero difícil de alcanzar no sólo al comienzo de la guerra, sino también durante su desarrollo ulterior,
   (b) Temporal, que es lo común.

Lo más frecuente es que el control del mar sea local, de alguna parte del mar, y temporal. En la Segunda Guerra Mundial, la invasión de Noruega por Alemania encajó en este control del mar local y temporal de la zona magníficamente explotada por Alemania. Y en el Teatro del Mediterráneo, su parte central estuvo controlada alternadamente por Inglaterra y el Eje, durante casi tres años. Sin embargo, Inglaterra mantuvo el control local permanente, excepto en un momento de indecisión de ambos extremos de ese Teatro de Operaciones. En el conflicto de Corea, merced a unas minas el jefe de la Fuerza Anfibia se vio obligado a pasar un despacho que decía: "La Marina americana ha perdido el control del mar" (autor desconocido 1953).

El control del mar, no significa entrar en posesión de la masa líquida, pues el mar no es susceptible de ser poseído u ocupado físicamente. Asimismo, el control del mar no sólo se circunscribe al mar, en superficie o sub superficie, sino también comprende el espacio aéreo que lo cubre, y por último la zona o faja terrestre que tenga influencia respecto del control del mar, franja conocida como área costera de apoyo.

f. Establecer el control del mar

El establecimiento del control del mar implica: Asegurar el uso del mar para uno mismo (conquista), y negarle su uso al adversario (disputa), mediante:

(1) Destrucción de las fuerzas navales enemigas,
(2) Bloqueo
(3) Contraataques
(4) Ataque y protección de las comunicaciones marítimas
(5) Defensiva
(6) Postura deliberada de amenaza naval
(7) Defensa de las costa

La conquista del control del mar o su equivalente a asegurarse el uso del mar para uno mismo, se logra mediante los siguientes métodos: La batalla decisiva, y el bloqueo.

En el caso de la batalla decisiva, ella se busca por una actitud ofensiva y/o defensiva.

En la guerra marítima hay distintas clases de ofensivas según son la combinación de objetivos y medios. Cualesquiera que sean estos últimos se debe tener presente que el principal mérito de la ofensiva es la posibilidad que ofrece de obtener resultados positivos, en particular, la decisión de la guerra.

Los medios para esta ofensiva, fuerzas de superficie, submarinas, y aéreas. Una ofensiva ejecutada exclusivamente para submarinos traería una decisión. En las dos últimas guerras mundiales, ofensivas realmente poderosas fueron incapaces de conquistar el control del mar, ni de negar su uso al adversario.

Evidentemente a esas ofensivas les faltó el apoyo de las fuerzas de superficie. Esta es una buena enseñanza.

El que conquista el control del mar en la superficie controlará siempre las comunicaciones marítimas. El caso de ofensiva aérea también se presentó en la

Segunda Guerra Mundial, tanto contra las fuerzas navales aliadas como contra las comunicaciones marítimas, sin resultados definitivos, puesto que la aviación es incapaz de ocupar el aire permanentemente, así como la superficie del mar o el territorio. No hay duda que a su empleo le faltó el complemento de la fuerza de superficie que es imprescindible. No hay otra ofensiva resolutiva que la de superficie, en especial cuando su objetivo es la fuerza de superficie adversaria.

No debemos rodearnos de la mística de la ofensiva por grandes que sean las ventajas que ofrece, convirtiéndola en el método absoluto. Quien desea practicar la ofensiva deberá poseer ante todo, los medios necesarios en cantidad y calidad.

La cantidad es cuestión numérica, lo cual hace evidente que se debe poseer superioridad numérica e igualdad, o una inferioridad que no sea pronunciada. Esto de cantidad es aplicable a la fuerza de superficie, pues en el caso del submarino y de la aviación, se puede efectuar una ofensiva con ellos aún en inferioridad numérica.

La calidad es también factor importante. La calidad está representada directamente por el valor disponible de las unidades, y ese valor está cristalizado por el valor material de las mismas y del personal.

Para tomar la ofensiva hay que poseer un mínimo de información sobre el adversario, pues la ofensiva naval está expuesta a no encontrar al enemigo, sea por causa de la inmensidad del mar o porque se refugie en sus puertos. Aun conociendo la ubicación del adversario, no siempre se podrá ir a buscarlo y en ciertos casos de ofensiva hasta puede resultar contraindicada.

En ciertos casos será preferible tratar de hacer salir al adversario de la zona defensiva atrayéndolo hacía un sector que nos sea favorable, acto que está supeditado a la voluntad del adversario.

Todo esto nos lleva a considerar ciertos modos de buscar el combate, y estos modos son:

(1) La ofensiva de movimiento. Consiste en que para batir al adversario es necesario encontrarlo. Habrá que ir a buscarlo si es que se desea lograr la batalla, o perseguirle si se trata de cuidarla. Se desarrollará una ofensiva basada en el movimiento.

(2) La ofensiva de base geográfica. A pesar de ser una expresión tan vigorosa de lo agresivo, la ofensiva de movimiento no siempre se puede recurrir

a ella, porque es condición saber en dónde está el adversario para no perder el tiempo inútilmente, y aún conociendo donde está no se le puede encontrar por no disponer de bases favorables, o porque el radio de acción de las fuerzas propias no lo permite.

Será necesario, si es factible, situarse en una región por la cual el adversario debe pasar necesariamente, haciéndose los preparativos para atacarlo con todos los medios disponibles. A pesar de aparentar ser pasivo, este modo es ofensivo, pero adaptado a las características geográficas.

Se puede recurrir a esta ofensiva cuando concurren por lo menos dos de las tres condiciones generales siguientes:

i. Cuando se está en la incertidumbre sobre los movimientos del adversario y se teme no encontrarlo persiguiéndolo directamente.
ii. Cuando se está seguro de su paso por ciertas zonas.
iii. Cuando se corren grandes riesgos, en caso el adversario eluda la ofensiva dirigida contra él.

Elegir la forma de ofensiva más apropiada. La elección dependerá de las condiciones geográficas del Teatro de Operaciones Marítimo, del conocimiento que se tiene o se puede tener del adversario, de la posibilidad que existe para alcanzarlo, de su valor moral y material, de su preparación y riesgos que se corren, y del discernimiento y criterio estratégico del comandante.

(3) La ofensiva pseudo geográfica. Es especialmente aplicable cuando se trata de un adversario al cual es difícil obligar a combatir, tras el cual existe el peligro de correr inútilmente en áreas sumamente extensas, si se intenta darle caza por medio de la persecución directa.

En este caso es preferible ponerlo a nuestro alcance ofreciéndole un incentivo fijo o móvil, de manera que adopte una ofensiva canalizada y terminando por morder el anzuelo se le contraatacará en el punto y momento deseado.

El segundo método de conquistar el control del mar es el bloqueo, éste puede ser militar y comercial. En el primero se busca evitar que el adversario salga de sus bases, con lo que se puede alentar y estimular su calidad para una batalla. Así, el bloqueo militar contribuye a la conquista del control del mar. El bloqueo comercial es práctica para negarle el uso del mar al adversario. El bloqueo puede ser también, a distancia y cercano, y la decisión dependerá de las condiciones estratégicas.

La disputa del control del mar o su sinónimo negar el uso del mar al enemigo, se logra mediante los métodos siguientes: defensiva; defensa de costa; contraataques, y actitud de flota en potencia.

(a) Defensiva

En la primera fase de la estrategia marítima, no siempre se es lo suficientemente poderoso para conquistar el control del mar y por consiguiente lo más que se puede hacer es disputarle o negarle su uso al adversario. La inferioridad puede estar originada por los medios o por una posición geográfica desventajosa.

Así pues, el más débil puede recurrir a la defensa estratégica, que aunque no permite alcanzar una decisión, impide al menos que el enemigo la obtenga, o que se aplace. Mientras la fuerza más débil no sea derrotada siempre representará un obstáculo para la libertad de acción.

La necesidad de la defensiva aparece aún en medio de las concepciones inspiradas en el espíritu ofensivo más completo, así en ciertas áreas se podrá estar a la ofensiva y en otras a la defensiva, excepto que se disponga en exceso de medios.

(b) La defensa de costa

Es una ayuda poderosa tanto defensiva como ofensiva, pues representa un apoyo para la fuerza móvil en la que ésta encuentra recursos para su mantenimiento y un abrigo relativamente seguro. Si se trata únicamente de ofensiva, la defensa de costa garantizará además la libertad de acción de esa fuerza, en el sentido de que no tendrá que ser retenida para defender la costa. Si se trata de defensa únicamente, podrá dar protección en ciertos lugares a fuerzas móviles que pueden dar a su vez protección a otras regiones. La defensa de costa no es pues, algo independiente, forma parte del sistema general de operaciones.

La defensa de costa, concebida racionalmente, adquiere una importancia que excede con creces a la de las simples medidas de protección. Se convierte en un factor activo en la conducción de la guerra marítima.

(c) Los contraataques

En todos los tiempos, la guerra de guerrillas ha ejercido una cierta atracción sobre el más débil de los beligerantes siempre que un país ha sido

navalmente muy inferior que otro, no le ha sido posible ni siquiera intentar comprometer el control del mar del más fuerte por medio de operaciones de la flota, se ha acogido a la esperanza de batir fraccionadamente al enemigo por medio de la guerra de guerrillas, y de obtener, con victorias parciales, la equivalencia de las fuerzas.

La historia nos dice que esta forma de actuar no ha sido decisiva. Pero en la actualidad, la disponibilidad de ciertos medios ha alentado ciertas esperanzas; sin embargo, el éxito dependerá de los potenciales en juego, lo importante es la explotación estratégica del éxito.

(d) La actitud de flota en potencia

Doctrina errada que consiste en suponer que siempre la sola existencia de una flota semejante basta para producir efectos determinantes, aún en el caso de mantenerse casi completamente inactiva, y que de ella resultará, necesariamente, la paralización total de un adversario superior. Sin embargo, tiene un cierto significado estratégico, cuyos efectos por su sola existencia son en síntesis los que siguen:

(1) Obliga a desviar líneas de comunicaciones importantes, teniendo que luchar contra el factor, o bien darles una fuerte protección directa.
(2) Hace necesaria la presencia de fuerzas de ejército desplegadas para impedir una posible invasión del territorio propio.
(3) Obstaculiza o impide las operaciones para apoyar el flanco del ejército propio y atacar al del adversario.
(4) Retarda y complica el desarrollo de operaciones navales o conjuntas en teatros secundarios.
(5) Asegura la costa propia contra incursiones de las fuerzas enemigas.
(6) Permite y facilita el desarrollo de ofensivas secundarias con unidades de superficie, submarinas y aéreas, contra las comunicaciones y la costa del enemigo.
(7) Obliga a la aviación a desarrollar operaciones especiales para destruir en sus bases o neutralizar aquellas fuerzas que actúan como flota en potencia, restando medios para el desarrollo de sus operaciones particulares.

Aquí concluyen los métodos para la primera fase de la estrategia marítima. Logrando el control del mar, viene su explotación, esto es, la Segunda Fase de la Estrategia Marítima.

g. Explotar el control del mar

Una vez que una potencia marítima ha establecido por sí el control del mar, impidiendo que el enemigo use su poder para interferir indebidamente, podrá pasar a la explotación del control del mar por la proyección de poder hacia una o más áreas terrestres críticas de decisión seleccionadas, esto es, a la segunda fase de la estrategia marítima.

En las guerras entre potencias cuyo mayor poderío estuvo en fuerzas terrestres, la derrota de uno de estos ejércitos conducía generalmente a la victoria. Esta era la situación cuando dos estrategias continentales se oponían mutuamente.

En la guerra entre países en que uno de ellos era una potencia marítima superior, la derrota de la Marina oponente y el establecimiento del control del mar por la Marina vencedora, conducía a la victoria. Sin embargo, esa victoria sólo se lograba por la explotación del control del mar, proyectando por lo menos otro elemento de fuerza para que estableciera el control sobre el territorio enemigo.

En otros casos, el poderío en el mar ha permitido al victorioso en el mar, poner una fuerza terrestre en una parte crítica en el territorio del adversario, y en estos casos, ha sido la tropa el instrumento directo que dirimió la victoria. En las invasiones de Sicilia e Italia se aprecia como los ejércitos explotaron la captura del control del mar por la Marina. Asimismo, fue la invasión de Noruega, por parte de una nación que había obtenido un control del mar temporal.

Otro medio de explotación del mar, es el uso de la fuerza económica para la aplicación del control, a través del bloqueo del comercio en los puertos o terminales marítimos, o atacando las comunicaciones marítimas. Ha habido otros casos en que el instrumento de control ha sido otra fuerza, como por ejemplo la presión política, las bravatas de los hombres que ostentan el poder de decisión, o una revuelta en el frente interno del enemigo.

Pero los métodos principales por los cuales se ha aplicado la fuerza para establecer el control sobre el enemigo, han sido tres: una victoria de los ejércitos de una potencia sobre el otro (1); una victoria de una potencia marítima por la explotación de su control del mar, para proyectar una fuerza terrestre generalmente inferior pero estratégicamente decisiva, a fin de establecer realmente el control en tierra (2), y una victoria de una potencia marítima que explota su control del mar para proyectar una fuerza económica, a fin de regular el control del enemigo sobre su propio territorio.

La segunda fase de una estrategia marítima está formada básicamente por los dos últimos métodos de explotar el control del mar.

La práctica de la explotación del control del mar, es usualmente una combinación de acciones lentas con empujes críticos. Estos últimos son frecuentemente espectaculares y atraen la atención hacia la exclusión de las primeras, cuando en realidad los empujes críticos no serían críticos si no fuera por el ajuste tedioso de las acciones lentas.

La explotación del control del mar implica la proyección del poder militar hacia una o más áreas de decisión crítica, seleccionada mediante: ataque y defensa de las comunicaciones, y proyección de una fuerza terrestre para establecer el control en tierra.

(1) Ataque y defensa de las comunicaciones.

En este método la explotación del control del mar, se puede emplear los medios siguientes: buques de superficie; submarinos; aviación, y minas

En cuanto al empleo de los buques de superficie, ello es tan antiguo como la guerra naval misma. Han evolucionado las armas y el Derecho internacional pero el procedimiento sigue casi invariable. Una de esas constantes es que seguimos llamando corsarios a los buques que efectúan esas operaciones.

Se pueden elegir para las operaciones, dos zonas completamente distintas. Una, en donde las rutas son muy densas y otra, la vastedad del océano hace que las rutas sean divergentes, y el tráfico sea raro y diseminado. En la primera zona, el ataque se presenta halagüeño, pero asimismo es de esperarse una fuerte protección al tráfico. En la segunda zona, sucede lo inverso. La protección será escasa, pero habrá también menos botín. El ataque diferirá mucho según las regiones en donde se opera. Así en aquellas en donde se tiene preponderancia, sea por una fuerza naval superior o por ventajas geográficas, o ambas a la vez, la ofensiva resulta fácil.

Por el contrario, en las regiones donde domina el adversario, sólo se podrán hacer incursiones rápidas para aumentar la eficiencia de la ofensiva, habrá que variar frecuentemente los puntos en los cuales se lleva a cabo el ataque. Ahora bien, el ataque a los convoyes escoltados planteará siempre la alternativa de atacar a los transportes o a la escolta. En principio, el ataque y la destrucción de las unidades de escolta, como todo buque de guerra asignado a la protección de las comunidades marítimas, es insustituible a la destrucción de los transportes en primer orden, dado que permitirá luego

destruirlos, y porque al reducir los medios de defensa se reduce la capacidad ulterior de protección.

Esto es en teoría, pero si se conoce que lo transportado es particularmente valioso y está relacionado con una operación importante que sea necesario desbaratar a todo costo, como por ejemplo una operación anfibia o transporte de tropas, no hay duda que en esa circunstancia primaria el ataque a los transportes se ubica en primer lugar.

En cuanto al submarino, nadie duda que sea un arma que posee una extraordinaria aptitud para el ataque a las comunicaciones, en especial cuando no se puede recurrir a otros medios. Conocemos que un submarino no puede aplicar los mismos procedimientos que el corsario de superficie, pues su protección no es la adecuada y quedaría expuesto a averías que le impedirán sumergirse. Además en las regiones de tráfico denso la protección estará intensificada y por último no podrá sin gran riesgo, llevar a efecto registros, visitas, capturas y salvataje de los náufragos. Así, al submarino no le queda otro método que el ataque con torpedos sin aviso.

El concepto de guerra total, exige atacar con energía el comercio adversario, aún el destinado a su población. Atacando al frente interno, se ataca indirectamente al frente bélico. Sin embargo, esta forma de ataque, no asegura llegar al éxito fácilmente. Así, si se encuentra ante un convoy no tendrá duda de su carácter. Pero si se encuentra ante un mercante aislado, la duda surgirá: ¿Es un beligerante, o es un neutral? Tendría que ir al reconocimiento previo, medida por supuesto peligrosa.

Por ello, esta clase de guerra entre potencias secundarias tiene una eficacia muy limitada. Pero esto se podría obviar, estableciendo zonas de guerra, que por supuesto estén relacionadas directamente con las operaciones militares, en las cuales no habría restricciones al ataque.

En cuanto a los resultados obtenidos, por la aviación en el ataque a las comunicaciones, han sido variables, según se tratara de convoyes o mercantes aislados. En el caso del mercante aislado su identificación le resulta más difícil aun que al submarino. Interviene también la aviación como ayuda de información para los corsarios y submarinos. Por último, puede contribuir al ataque a las comunicaciones marítimas actuando contra sus puntos terminales, como puertos comerciales o del adversario.

Pasando ahora a la defensa de las comunicaciones marítimas, el esquema teórico es como sigue:

Protección indirecta (ofensiva), por acción de fuerzas navales de superficie contra similares del enemigo.

Protección directa, que puede ser: ofensiva por: patrulla; caza ofensiva de los corsarios, y ataque a las bases de los corsarios, y defensiva, por: buques mercantes artillados; rutas patrulladas; rutas evasivas; convoyes, y escoltas.

Sólo con una disponibilidad excesiva de medios, podría cumplirse con todo este esquema general, siendo recomendable hacerlo en este orden de prioridad: protección indirecta; protección directa defensiva, y por último, si los medios aún lo permitieran, protección directa ofensiva.

(2) Proyección de una fuerza terrestre para establecer el control en tierra

El segundo método de explotación del control del mar, es de la proyección del poder militar contra el territorio enemigo. Esto sólo se logra por medio de operaciones anfibias conjuntas de la Marina y el Ejército. La gran libertad de movimiento que un Ejército adquiere cuando dispone de los rápidos y eficaces elementos de transportes de una flota, obliga a considerar las operaciones anfibias como uno de los medios más importantes de hacer la guerra, y sus posibilidades han constituido siempre uno de los capítulos más interesantes del arte de la guerra.

Los efectos estratégicos emergentes de esa clase de operaciones y los que pueden derivarse de la simple existencia de una fuerza de combate anfibia, no hay manera de hacerlos resaltar mejor que con la siguiente sentencia de Napoleón, consignada en una de sus cartas: "... con 30,000 hombres embarcados en transportes estacionados al Sur del Támesis, pueden los ingleses paralizar 300,000 hombres de mi Ejército, y eso nos convertiría en una potencia de segundo orden".

2. MARCO CONCEPTUAL

Pensar es un ejercicio mental imprescindible para definir la propia existencia, según sostiene el aforismo cartesiano «cogito, ergo sum», y pensar con estrategia marítima es reflexionar con plena conciencia y convicción de la estrategia, como arte y ciencia de la dialéctica aplicada al fenómeno marítimo, esto es, de pensar con la capacidad de afrontar una oposición de intereses marítimos.

El origen de la estrategia se remonta al de los ejércitos, y se expresa a través de la palabra griega «*strategeia*», la misma que proviene de la palabra «strategos»

o arte del general en la guerra, y de la fusión de dos términos: «*stratos*» (ejército) y «*agein*» (conducción).

Hoy la estrategia se aplica en todas las actividades humanas, tanto de defensa como de desarrollo sostenible, y de una acepción puramente militar se traslada a una *concepción cotidiana con énfasis en las actividades de gobierno y gestión de las instituciones y del Estado,* pasando del arte de dirigir operaciones militares a la habilidad de dirigir empresas o el propio Estado.

La estrategia se convierte en el principal aporte de la cultura militar a la comunidad intelectual contemporánea, empeñada actualmente en formar a sus líderes y ejecutivos en el razonamiento dialéctico por competitividad —esto es, por relaciones con oposición—, para facilitar luego el desarrollo y crecimiento de las empresas mediante el planeamiento estratégico aplicado.

Trataremos en esta temática de aplicar el proceso del pensamiento estratégico para expresar retos y posibilidades en el ámbito marítimo de país, tomando en cuenta el método de políticas marítimas comparadas, a través de tres fases discretas y una fase continua, motivados por interiorizar el proceso del pensamiento estratégico en la formación de nuevos ciudadanos y profesionales relacionados con el mar, con el propósito de fortalecer en ellos una actitud proactiva frente a la vida de relación: de crear y construir el futuro.

En suma, con este ejercicio intelectual no se pretende educar mentes sino guiar la auto educación de las personas, con el propósito de concientizarlas para el trabajo en equipo, esencial tanto en la planificación estratégica institucional como en la toma de decisiones colectivas. (Doig 2010b)

a. Bases del proceso: conceptos y relaciones

La apreciación de la realidad, que sustenta el proceso del pensamiento estratégico aplicado al ámbito marítimo, nos exige percibir el fenómeno marítimo como una experiencia sensible, a través del análisis intuitivo y sistémico de los objetos de la realidad marítima tal como son dados a la conciencia, análisis a partir del cual se busca inferir rasgos esenciales de la experiencia.

La experiencia y los conocimientos acumulados tanto en el país como en el extranjero sobre aspectos de estrategia y geopolítica marítima, constituyen valioso material de estudio y sistematización a fin de contribuir al desarrollo y perfeccionamiento de una concepción estratégica marítima nacional así como al diseño de una política marítima de Estado.

En tal sentido, las bases del proceso del pensamiento estratégico comprenden el estudio sistémico aplicado al ámbito marítimo de conceptos y sus relaciones, que abarca los temas de realidad e intereses, política y estrategia, y conciencia y cultura.

Por último, a modo de ejemplo aplicativo al proceso del pensamiento estratégico marítimo se plantean políticas marítimas al país obtenidas por políticas públicas comparadas, que han tomado experiencias de la Unión Europea por construir una futura política marítima comunitaria (UE 2006), así como experiencias en el país como el Acuerdo Nacional (PCM 2004).

b. Realidad marítima e intereses marítimos

Tenemos de un lado la apreciación de la situación expresada en la realidad marítima con un enfoque estático y descriptivo, y del otro los intereses marítimos como relación de tensión desde una perspectiva dinámica e interpretativa. Ambos conceptos se relacionan por los elementos comunes que comparten pero mantienen claras diferencias por los valores que los distinguen.

Los aspectos relevantes para el estudio de la realidad marítima se clasifican en condicionantes: población, ecología y geopolítica, y determinantes: jurídico, económico, militar, tecnológico e institucional. Por otro lado, los aspectos relevantes al estudio de los intereses marítimos son el mercado, los recursos, la industria, el comercio, la investigación científica y la identidad nacional.

Los elementos comunes que interrelacionan la realidad marítima con los intereses marítimos se expresan en necesidades, inferidas de rasgos esenciales que la realidad presenta y los intereses nacionales requieren para satisfacerlas. Dado que, todos los peruanos tenemos el deber constitucional de proteger los intereses nacionales. (CPP, Art. 38º).

Los elementos no comunes que distinguen la realidad marítima de los intereses marítimos se expresan en valores no compartidos, precisándose que la diferencia de valores en los actores que intervienen es el origen de los conflictos y no así los objetos requeridos en bienes y servicios necesarios de obtener o proteger.

En el estudio de la realidad marítima el valor está en la objetividad de la descripción exacta de hechos que se perciben en forma sensible y aprecian en forma intelectual, mientras que en el estudio de los intereses marítimos el valor está en la subjetividad de la interpretación creativa de necesidades

y aspiraciones que se intuyen, para suplir carencias y proteger abundancias propias de la realidad marítima.

c. Política marítima y estrategia marítima

Los conceptos de política y estrategia se fusionan en cuanto a procesos de elaboración mental basados en el razonamiento dialéctico, el mismo que discurre por relaciones lógicas entre opuestos o contrarios -esto es, en procesos caracterizados por el pensamiento estratégico-, dado que comparten como elemento común el conflicto de intereses y acciones.

En estrategia el pensamiento y la acción son un continuo sin solución, pues el pensar es una acción sujeta a valores. La política sin valores entra en conflicto con la estrategia por esta discrepancia, así tenemos que: "el error de los líderes, [...] consiste en poner la estrategia al servicio de la política [las cursivas son nuestras], en lugar de a la inversa. Es esto lo que justifica en la mayoría de los casos el oportunismo, y produce una gestión incierta" (Gallego 2004).

La política definida como ejercicio del poder público por el bien común, y la estrategia como transformación del pensamiento en acción efectiva, se interrelacionan con la filosofía definida por valores y principios superiores que rigen la vida de relación, toda vez que se concibe el poder con una nueva filosofía política de efectos positivos y capacidad productora en suma de fuerzas múltiples, plurales y diseminadas en un país mega diverso como es el nuestro (Foucault, citado por Gigli, 2006).

Esta nueva filosofía política trasciende la estrategia y compromete la responsabilidad de los líderes y las organizaciones, dado que "la filosofía plantea la manera como la empresa intenta desarrollar sus Negocios y, a menudo, refleja el reconocimiento de su responsabilidad social y ética por parte de la firma" (Hill et al 1999).

Toda vez, que los intereses nacionales se relacionan directamente con la política de Estado y las acciones con la estrategia nacional, y ambos con los valores nacionales de dignidad, libertad, igualdad, justicia y diversidad contenidos en la Constitución Política del Perú (CPP, Arts.1º,2º,139º), el elemento esencial que distinguirá las políticas de las estrategias está en la diferencia de valores que los configuren, esto es en valores no compartidos entre los actores que intervienen en dicha relación. Situación que se hace crítica cuando "el conflicto continuo sobre los valores, en particular cuando es secreto y destructivo, debilita la vitalidad organizacional y se debe detener" (Goodstein 1997).

Por aplicación del pensamiento estratégico a políticas de Estado se definen objetivos de política nacionales, o simplemente objetivos nacionales (CAEN 2006), sobre sólidas bases jurídicas contenidas en la Constitución Política del Estado y los tratados internacionales vigentes.

El pensamiento estratégico es sistémico, todos los niveles de relación entre política y estrategia están concatenados dado que son medios para alcanzar el fin supremo del Estado. El escalón más bajo de la estructura del Estado, también define políticas y estrategias que contribuyen a alcanzar objetivos de los escalones intermedios y por tanto de los más altos de alcance nacional, porque "la interdependencia es probablemente la piedra angular del enfoque sistémico" (Herrscher 2005).

d. Intereses marítimos y política marítima

Así como las acciones se relacionan con la estrategia la política responde a intereses, y ambas con los valores que comparten. Existe vinculación relevante entre intereses y política de un Estado pues comparten un elemento común muy especial: la identidad nacional, protegida por el Estado según ley fundamental en cada uno de sus componentes étnicos, culturales y de nacionalidad (CPP: Art. 2º.19 y 2º.21). Identidad que es el resultado de un proceso de construcción social continuo y permanente, producto a su vez de la interrelación del individuo y su comunidad nacional.

El elemento común que relaciona los intereses marítimos con las políticas de Estado, es en esencia la identidad marítima del país en estrecha vinculación sistémica con las diversas expresiones de la identidad nacional en su conjunto, respecto de los intereses nacionales como país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial. La identidad marítima no puede desligarse de las identidades andina, amazónica, antártica y aeroespacial del país, porque conforma un todo de identidad nacional inseparable.

La identidad marítima es un elemento esencial de los intereses marítimos por el sentido de propiedad de la población al bien común marítimo nacional en tanto lazos étnicos y culturales que impulsan el desarrollo marítimo, así como es un elemento de la política marítima por el componente de la nacionalidad en razón al vínculo jurídico político del ciudadano con el Estado.

La naturaleza de la identidad marítima de un país está en el sentido de fidelidad de la población con el medio marítimo y se compone de dos elementos esenciales, de un lado el sentido de pertenencia de la población marítima con su comunidad nacional en términos de educación y cultura, y

en otro extremo el sentido de propiedad individual y colectiva en su esfera de actividad marítima tutelada por el Estado en términos de intereses individuales y colectivos.

Así como la identidad marítima es la fuerza impulsora de los intereses marítimos, los intereses marítimos son fuerza impulsora del desarrollo marítimo nacional, y ambas fuerzas está orientadas hacia una política integral del Estado de seguridad y desarrollo sostenible.

La concepción del sistema de planeamiento estratégico del Estado empeñado en desarrollar políticas marítimas con un enfoque de política integral debe responder a estructuras y procesos, considerando los intereses marítimos como sistema nacional que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, a fin de evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y favorecer la gobernabilidad del país. (CEPLAN 2008)

e. Política marítima y diplomacia naval

El elemento común que comparten ambos conceptos son los intereses marítimos nacionales, constituyéndose las relaciones interinstitucionales en el elemento diferenciador en dicha relación conceptual.

La diplomacia naval, principal instrumento de la estrategia marítima para el logro de los objetivos y fines de la política marítima, consiste en diversas formas de acción comprometidas con los intereses marítimos y las relaciones interinstitucionales empeñadas en la protección de los intereses nacionales.

Son formas de acción de la diplomacia naval: el buque escuela, embajada representativa de una porción del territorio nacional, a través de una plataforma itinerante en el mar; las operaciones de paz de las Naciones Unidas, a través de diversas delegaciones; los ejercicios combinados en el mar; las delegaciones diplomáticas con agregadurías navales, y el intercambio de profesores y alumnos en programas académicos de países de interés nacional.

f. Conciencia marítima y cultura marítima

En la primera fase del proceso del pensamiento estratégico marítimo, de apreciación de la realidad marítima como fenómeno de análisis mental, surge el aspecto del conocimiento consciente e inconsciente como elementos esenciales de la conciencia marítima de la población nacional. Tales elementos tangibles e intangibles, en la formación de la conciencia marítima se materializan en la

educación y en la cultura desarrollada en el propio país. En esta relación, entre conciencia y cultura el eslabón fundamental se encuentra en la educación, que se convierte en elemento imprescindible de la conciencia e identidad nacional en el ámbito marítimo y nacional.

La cultura marítima de un país es una respuesta de las diversas expresiones de la cultura nacional, toda vez que esta última es integral y comprende como supra sistema, intereses e identidades componentes de un todo que es mayor a la suma de sus partes, nuestro caso es el de un país megadiverso con una diversidad cultural en intensa interactividad.

Un país marítimo sin niveles de educación mínimos se ubica en su entorno en posiciones relativas inaceptables de competitividad, y sin un sistema de protección y promoción de la cultura nacional en sus diversas manifestaciones carece de proyección institucional como Estado.

La conciencia marítima sostenida en conocimientos adquiridos en la educación básica y la cultura nacional proporciona al poblador sentido de pertenencia al medio, y los intereses marítimos convertidos en fuerza impulsora del desarrollo marítimo le dan al poblador sentido de propiedad de bien común, contribuyendo ambos elementos a formar el sentido de fidelidad del poblador con el medio marítimo y conformar su identidad marítima.

El pensamiento estratégico fluye en esta situación de interculturalidad, en relaciones de contrarios y en forma sistémica, reconociendo al interior del país la existencia de diversas culturas que exigen un pensamiento propio y con relación al entorno la suma de energías en un todo nacional interactivo con otros Estados, situación que exige en la estructura del Estado el núcleo de un sistema cultural en armonía con el sistema educativo nacional.

3. MARCO METODOLÓGICO

a. Apreciación estratégica

Luego de fijar las bases conceptuales del proceso del pensamiento estratégico marítimo en sus fundamentos fenomenológicos y su discurrir dialéctico y sistémico, sobreviene el análisis estratégico de los intereses en juego, esta es la primera fase del proceso del pensamiento estratégico aplicado a los intereses marítimos, pues "son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución" (Bruce et al 2002).

En esta fase pasamos de un ciclo descriptivo a uno interpretativo siempre en constante cambio, que se retroalimenta por una fase de reflexión continua que se repite durante todo el proceso, con el propósito de determinar criterios para la toma de decisiones estratégicas.

El ciclo descriptivo exige un listado de todas las actividades marítimas relevantes al análisis estratégico y que configuran los intereses nacionales del país marítimo. Partimos de un esquema de estudio de la realidad marítima en aspectos que nos permitirán determinar necesidades afines a los intereses nacionales.

El esquema de estudio de los intereses marítimos comprende factores dinámicos del estudio de la realidad nacional, relacionados con actividades económicas tales como el mercado, recursos, industria y comercio, así como con actividades culturales y científicas vinculadas con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo nacional, que nos permitirán a su vez determinar por trabajo en equipo las variables de análisis estratégico.

El ciclo interpretativo comprende la contrastación de variables de análisis, que confronta factores de fortaleza y debilidad propios con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir criterios de riesgo, potencialidad, desafío y limitación para la toma de decisiones estratégicas, y luego determinar necesidades en cada caso.

Determinadas las necesidades para cada criterio estaremos en condiciones de pasar a la segunda fase del proceso del pensamiento estratégico, que se inicia con el siguiente paso: decidir requerimientos para precisar objetivos.

(1) Actividades y variables de análisis estratégico

Agotado el estudio de la realidad marítima se desarrolla un listado exhaustivo de variables internas dependientes y externas independientes, tomadas del entorno de la organización, a fin de determinar por toma de decisiones en equipo las variables prioritarias en cada actividad relevante al estudio de los intereses marítimos para el análisis estratégico subsiguiente:

(a) Mercado marítimo: bienes y servicios

Fortaleza: Ventaja competitiva en el mercado de servicios.
Debilidad: Desventaja competitiva en el mercado de bienes.
Oportunidad: Crecimiento del mercado en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Asimetría en el mercado de bienes y servicios.

(b) Recursos marítimos: renovables y no renovables

Fortaleza: Riqueza de recursos para el comercio marítimo.
Debilidad: Incapacidad para explotar recursos marinos.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de recursos marinos.
Amenaza: Alta competitividad en la exploración y explotación de recursos marinos.

(c) Industria marítima: flotas y puertos

Fortaleza: Condiciones estratégicas para servicios logísticos.
Debilidad: Capacitación técnica deficiente incrementa costos.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios logísticos.
Amenaza: Alto desarrollo científico y tecnológico.

(d) Comercio marítimo: aduanas y mercadería

Fortaleza: Posición estratégica para concentrar carga marítima.
Debilidad: Administración Pública deficiente incrementa costos.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad en el comercio internacional.

(e) Identidad marítima: social y cultural

Fortaleza: Diversidad cultural en el ámbito marítimo.
Debilidad: Bajos índices de salud y educación de la población.
Oportunidad: Alta demanda de conocimientos tradicionales.
Amenaza: Alta competitividad en el comercio cultural.

(f) Investigación marítima: científica y tecnológica

Fortaleza: Ingenio distintivo del poblador nacional.
Debilidad: Deficiente educación básica y capacitación técnica.
Oportunidad: Alta demanda de recursos genéticos.
Amenaza: Alta competitividad en ciencia y tecnología.

(2) Análisis estratégico de fuerzas competitivas relativas

Luego de listar las variables por actividades relevantes a los intereses marítimos para el análisis estratégico, se determinan por toma de decisiones en equipo las variables prioritarias dependientes e independientes constituidas

en fuerzas competitivas relativas, para diseñar la respectiva matriz y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

(a) Variables dependientes

Fortaleza: Posición y recursos estratégicos para el comercio.
Debilidad: Bajos índices de salud y educación de la población.

(b) Variables independientes

Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad en el comercio internacional.

(3) Criterios para la toma de decisiones estratégicas

Al contrastar cada variable dependiente con las independientes se configuran cuatro cuadrantes en el diagrama cartesiano, que en sentido anti horario facilitan definir criterios o elementos de juicio para la toma de decisiones estratégicas. Los dos primeros permitirán determinar posibilidades y los últimos retos. En cada cuadrante y para cada criterio será posible determinar la necesidad respectiva.

(a) Riesgo: perder la ventaja comparativa en la sub región de la posición estratégica para el comercio internacional. Necesidad: explotar posición y recursos estratégicos para el desarrollo marítimo.
(b) Potencialidad: desarrollar el comercio de servicios marítimos, con especial interés en puertos. Necesidad: trabajo marítimo.
(c) Desafío: rescatar a la población de bajos índices de salud y educación. Necesidad: condiciones mínimas de salud y educación.
(d) Limitación: baja autoestima individual y colectiva de la población. Necesidad: confianza y seguridad del poblador en sí mismo.

b. Concepción estratégica

Esta segunda fase comprende el momento de formar decisiones sustentadas en los criterios obtenidos del análisis de fuerzas competitivas relativas y expresadas en necesidades de la realidad nacional, en relación a la misión institucional, con el propósito de configurar la visión de futuro de la organización misma, "para salvar la brecha entre la realidad actual y un futuro potencial" (Saloner et al 2005).

La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones colectivas es fundamental para desarrollar el proceso de pensamiento estratégico aplicado, y

en especial para la formación del liderazgo institucional, porque "tener la visión o establecer metas visionarias no es suficiente; [...] se debe compartir pues sólo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder" (Goodstein 1997).

Las decisiones estratégicas a tomar estarán referidas a precisar inicialmente requerimientos vinculados con necesidades que predeterminarán objetivos por alcanzar, siempre con relación a un propósito estratégico expresado en la visión institucional: "a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un período determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí" (De Kluyver 2001).

En esta fase discreta, que también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, se evalúan posibilidades y retos que definirán políticas a seguir para cada objetivo, preparándose para la toma de decisiones estratégicas.

Luego de determinar necesidades estratégicas para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se definirá el requerimiento en cada caso a fin de cumplir la misión con visión y valores por toma de decisiones en equipo. El objetivo expresado refleja el objeto requerido en recursos y capacidades, a fin de promover y proteger los intereses marítimos.

Los retos y posibilidades representan lineamientos guías de gran estrategia o políticas para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente trabajo aplicativo como propuestas de políticas marítimas.

(1) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

Riesgo: perder la ventaja comparativa en la sub región de la posición estratégica para el comercio internacional.
Necesidad: explotar posición y recursos estratégicos para el desarrollo marítimo.
Requerimiento: tomar precauciones y seguridades para el desarrollo marítimo.

RIESGO
OBJETIVO 1: Sostener constitucionalmente la política marítima.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

(a) Planificación estratégica del Estado

Desarrollo del proceso de planeamiento estratégico del Estado por sistemas sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino,

amazónico, antártico y aeroespacial, a través de un núcleo de planificación centralizada y ejecución descentralizada.

(b) Interculturalidad sistémica

Desarrollo sostenible de los intereses nacionales en base a la reforma del Estado, que contemple la creación de un Ministerio de Cultura como eje central del sistema de cultura nacional, en un proceso estratégico de interculturalidad sistémica inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

(c) Información y vigilancia marítima

Desarrollo integrado e intersectorial en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos e información marítima, así como la coordinación de las actividades de vigilancia y seguimiento en el ámbito marítimo. La integración e interconexión de fuentes de información y redes de vigilancia están estrechamente vinculadas con la protección del medio ambiente marino para el uso seguro del mar, fomento de la ciencia y la investigación así como del desarrollo tecnológico.

(d) Aguas transfronterizas

Promover el desarrollo sostenible del uso compartido de aguas transfronterizas con los Estados limítrofes mediante convenios internacionales con especial interés en la explotación de recursos naturales renovables para beneficio de las poblaciones ribereñas, a fin de contribuir a desarrollar políticas marítimas integradas en el país y en la sub región.

(e) Investigación marítima

Desarrollar una economía marítima próspera de forma ecológicamente sostenible, apoyada en la excelencia de la investigación científica marina, la tecnología y la innovación, a fin de afrontar los desafíos de la contaminación del mar y de los cambios climáticos sobre el planeta.

(f) Biodiversidad marina

Promover la protección del medio ambiente y la biodiversidad de los recursos genéticos marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional mediante acuerdos de ejecución multilateral privilegiando el accionar en bloques de países marítimos en la subregión, a fin

de comprender y defender mejor las cuestiones medioambientales y socioeconómicas subyacentes.

(2) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

Potencialidad: desarrollar el comercio de servicios marítimos, con especial interés en puertos.
Necesidad: promover el trabajo marítimo.
Requerimiento: promover la inversión en infraestructura portuaria y vial.

POTENCIALIDAD.
OBJETIVO 2: Usar sosteniblemente el mar.

Posibilidades: **¿Qué** puedo hacer para aprovechar oportunidades?

(a) Puertos y logística

Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno con un enfoque de política integral, abordando los aspectos logísticos de sus capacidades como eslabones de la cadena logística internacional, facilitando la expansión sostenible de los terminales marítimos y una mejor utilización de la red de puertos subregional en un creciente contexto de competencia por el espacio en los puertos y sus inmediaciones, así como su proyección a explotar el potencial turístico y cultural de las ciudades portuarias.

(b) Agrupaciones multisectoriales

Incrementar la cooperación y fomentar la coordinación y la integración efectivas de las políticas relacionadas con el mar a nivel interno y en bloques de integración subregional a nivel externo, a fin de promover una política marítima integrada horizontalmente entre sectores y transversalmente entre países marítimos.

(c) Transporte marítimo

Desarrollar una política de transporte marítimo nacional interesa no sólo al propio sector sino también al desarrollo futuro de la economía marítima nacional en apoyo a las zonas costeras. La supresión de obstáculos a la navegación de cabotaje resultará positiva tanto para el crecimiento descentralizado como para el desarrollo económico sostenible y consolidará la integración de la política de transporte con la política medioambiental, facilitando la transferencia del transporte por carretera al mar.

(d) Contaminación marina

Reducir los altos niveles de contaminación marina por la emisión de sustancias procedentes de buques, ciudades y fábricas, en particular en puertos y zonas costeras, y del cambio climático, ampliando el conocimiento e investigación de nuevas tecnologías para la reducción de la contaminación marina.

(e) Zonas de alta mar

Promover el desarrollo de pesquerías de alta mar en función del bienestar de las comunidades costeras, el medio ambiente marino y la interacción de la pesca con otras actividades, a fin de favorecer una política pesquera integrada en la subregión que responda a una estrategia ecosistémica del medio ambiente marino, empeñada en eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en aguas propias y en alta mar.

(f) Turismo marítimo sostenible

Promover el desarrollo del turismo marítimo y costero sostenible y competitivo como un sector capital de la economía marítima nacional, fomentando vínculos de relación entre la industria turística y los demás sectores económicos en plena integración de exigencias medioambientales, a fin de transformar los conflictos potenciales en ventajas competitivas.

(3) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

Desafío: rescatar a la población de bajos índices de salud y educación.
Necesidad: promover condiciones mínimas de salud y educación.
Requerimiento: proveer medicinas, alimentos, escuelas y politécnicos.

DESAFÍO.
OBJETIVO 3: Promover calidad de vida de la población marítima.

Retos: ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

(a) Carreras y empleo marítimos

Promocionar el empleo para la gente de mar generando medidas que ofrezcan mayores atractivos a las profesiones marítimas, mejoren las condiciones de trabajo en el mar e incrementen la calidad de su preparación y conocimientos, a fin de garantizar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

(b) Información socioeconómica marítima

Promover medidas de seguimiento e información estadística de datos socioeconómicos en favor de sectores marítimos y zonas costeras, a fin de producir instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a interconectar sus actividades para el desarrollo de una política integral del Estado.

(c) Ecosistemas marinos

Desarrollar una política marítima con un enfoque integrado de la gestión de las actividades marítimas, sustentado en los ecosistemas y de una estrategia medioambiental marina integrada destinada a garantizar la sostenibilidad de la economía marítima, tanto en la gestión de la pesca como en las prácticas pesqueras de impacto medioambiental.

(d) Adaptación al cambio climático

Desarrollar una política marítima integrada de protección y prevención de riesgos y sus repercusiones económicas en las zonas costeras, debido a su exposición a la mayor evolución y a los efectos del cambio climático sobre tales zonas, a fin de mitigar y adaptar a la población marítima al fenómeno climático.

(e) Recursos energéticos marinos

Desarrollar infraestructura y transporte marítimo de la energía por aguas nacionales en armonía con el desarrollo de mercado interior de la energía, el crecimiento del comercio mundial de la energía, las importaciones en la subregión y el desarrollo de las tecnologías y los recursos energéticos marinos, a fin de contribuir a una política integrada, estable y duradera que facilitará las inversiones en infraestructuras energéticas transfronterizas y otras de interés común.

(4) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

Limitación: baja autoestima individual y colectiva de la población marítima.
Necesidad: promover confianza y seguridad del poblador en sí mismo.
Requerimiento: gestionar solidaridad y apoyo de la cooperación internacional.

LIMITACIONES.
OBJETIVO 4: Fomentar la identidad marítima nacional.

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

(a) Centro de Estudios Estratégico-Marítimos

Promover la creación y desarrollo de una entidad pedagógica pública o privada al más alto nivel académico nacional, que contribuya a potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado a los intereses nacionales, así como a lograr el máximo desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional, con especial interés en la formación de líderes y ejecutivos proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

(b) Foros marítimos internacionales

Promover la participación del país en foros internacionales creados o por crearse, relacionados con las organizaciones marítimas internacionales, con particular interés en la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), y el futuro Organismo Regulador de Ordenamiento Pesquero para la Alta Mar del Pacífico Sur (OROP), a fin de captar el apoyo internacional a países en desarrollo con políticas marítimas integradas en arreglo a la legislación internacional.

(c) Educación y cultura marítima

Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos, proponiendo los mejores instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a asociar sus políticas e interconectar sus actividades optimizando el uso de espacios nacionales de interculturalidad para el desarrollo de una política integral del Estado.

(d) Intereses antárticos

Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el Continente Antártico con relación a la protección del medio ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología antártica, el turismo y la seguridad, a fin de sentar las bases de una profunda reflexión sobre el rol del Estado en este ámbito de proyección

e identidad nacional que posibiliten cristalizar una futura política marítima integrada.

(e) Día marítimo nacional

Promover la creación e institucionalización del día marítimo nacional con el propósito de incrementar la conciencia e identidad marítima de la ciudadanía al aumentar la visibilidad de los sectores marítimos y fomentar las mejores prácticas para el mantenimiento de los contactos y la relación con los grupos de interés marítimo, a fin de apoyar el desarrollo futuro de un enfoque integrado de política marítima nacional.

c. Visión estratégica

La tercera fase del proceso del pensamiento estratégico aplicado, corresponde a la expresión de la decisión estratégica a través de la formulación de un plan maestro o comunicación tangible que materialice el pensamiento en acción preliminar empeñado en un auténtico liderazgo institucional durante la ejecución, monitoreo de planes y supervisión de la acción planeada. (Hill et al 1999)

Esta última fase discreta del proceso del pensamiento estratégico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, permitiendo reforzar en la formación de líderes y ejecutivos una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no solo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente. (Goodstein 1997).

Los componentes básicos de un plan estratégico al más alto nivel institucional se proyectan para desarrollar un proceso de planeamiento estratégico, a un "análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida" (De Kluyver 2001), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo u administrativo, esto es, al desarrollo de planes en cada nivel.

(1) Plan estratégico marítimo

La expresión esencial de una decisión estratégica al más alto nivel de una institución debe responder a una secuencia de cinco preguntas, que expresadas en un orden de razonamiento lógico configuran el esquema básico de un plan estratégico a publicitar en esta fase de comunicación y control. "Si la estrategia no está clara y la lógica no tiene consistencia, ninguna cantidad de detalles operacionales o de inversión compensará sus debilidades" (Saloner et al 2005).

(a) MISIÓN: ¿Cuál es el quehacer institucional?
Proteger y promover los intereses marítimos nacionales.

(b) VISIÓN: ¿Cuál es el ser de la organización?
Perú, país marítimo líder en servicios portuarios.

(c) VALORES:¿Cuáles son las convicciones colectivas?
Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

(d) OBJETIVOS: ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?
Usar sosteniblemente el mar; sostener constitucionalmente la política marítima; promover calidad de vida de la población marítima; y fomentar la identidad marítima nacional.

(e) POLÍTICAS: ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?

Retos y posibilidades marítimas nacionales

i. Retos de alianza:
Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Foros marítimos internacionales; Intereses antárticos; Cultura y patrimonio marítimo; y Día marítimo nacional.

ii. Retos de superación:
Carreras y empleo marítimos; Información socio económica marítima; Ecosistemas marinos; Adaptación al cambio climático; y Recursos energéticos marinos.

iii. Posibilidades de promoción:
Puertos y logística; Agrupaciones multisectoriales; Transporte marítimo; Contaminación marina; Zonas de alta mar; y Turismo marítimo sostenible.

iv. Posibilidades de protección:
Planificación estratégica del Estado; Interculturalidad sistémica; Información y vigilancia marítima; Aguas transfronterizas; Investigación marítima; y Biodiversidad marina.

(2) Liderazgo estratégico

El desarrollo y monitoreo de planes institucionales responde a tres niveles de conducción en armonía con los objetivos políticos, estratégicos, operativos y administrativos, durante el proceso de ejecución del pensamiento estratégico.

En esta etapa juega un rol clave el liderazgo estratégico, esto es, la capacidad de conducción democrática —consensual, prudente y gradual—, que legitime la autoridad responsable al más alto nivel de la organización, pues "el liderazgo estratégico se refiere a la capacidad de articular una visión estratégica de la compañía y la habilidad de motivar a los demás a participar de esa visión. [...] Estas características [claves de los buenos líderes] son: (1) visión, elocuencia y consistencia, (2) compromiso, (3) mantenerse bien informado, (4) disponibilidad para delegar y dar poder y (5) astucia política" (Hill et al 1999).

SECCIÓN III

GEOPOLÍTICA MARÍTIMA

1. MARCO HISTÓRICO

El pensamiento geopolítico ha evolucionado desde los orígenes de la civilización humana, al inicio con sociedades históricas como la sumeria, helénica, islámica, y cristiana, cuando el hombre pasa de la cultura nómada a constituir ciudades, —de recolector y cazador a dominar la naturaleza—, con una percepción espacial nueva de relaciones de poder de centro y periferia, que aún mantenemos (Thompson 1979: 20).

Esta concepción inicial se perfecciona con Aristóteles en su obra "La Política", al condicionar la política a las características geográficas de las ciudades-estado griegas, pensamiento geopolítico que se desarrolla hasta nuestros días, en dos grandes etapas demarcadas por un hecho histórico y trascendental para la civilización humana: la Segunda Guerra Mundial (SGM), evolucionando de un enfoque de defensa y seguridad en un extremo al de desarrollo y bienestar en el otro.

Antes de la SGM, en 1904, Halford Mackinder (1861-1947) en Inglaterra remarca el fundamento del pensamiento geopolítico de esta primera etapa, sustentado en la influencia de las fuerzas de la naturaleza en las relaciones espaciales del poder en la política mundial, corriente de pensamiento predominantemente difundida por geógrafos que tiende a confluir en esta etapa con Friedrich Ratzel (1844-1904) y Rudolf Kjellén (1864-1922), culminando con Karl Haushofer (1869-1946) de la escuela alemana.

Después de la SGM, Jaime Vicens-Vives (1910-1960) en España precisa en su "Tratado General de Geopolítica" (1950) el pensamiento geopolítico de esta segunda etapa, sustentada en la influencia de las fuerzas del hombre en las relaciones espaciales del poder político de los pueblos, corriente de pensamiento que nace en la escuela francesa de historia con Fernand Braudel (1902-1985), creador de la Geohistoria, pensando en que los geógrafos tengan más en cuenta al tiempo y que los historiadores se inspiren en el espacio, ya que el espacio y el tiempo son medios para el conocimiento de los hombres y sus sociedades.

En ambas etapas de evolución del pensamiento geopolítico, se mantiene una constante histórica que se expresa en la relación dinámica entre una sociedad

del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, en "... el estudio de un doble vínculo, de la naturaleza con el hombre y del hombre con la naturaleza" (Braudel 1944: 78), esto es, entre fuerzas naturales y humanas que influyen en las relaciones espaciales de poder, objeto de estudio de la política de los pueblos y sociedades organizadas.

El aporte de la escuela peruana de historia a la evolución del pensamiento geopolítico nace con "Geopolítica e Historia" (1946) de Emilio Castañón (1917-1994), al precisar postulados definidos por constantes históricas en contribución doctrinaria a la metodología para el análisis geopolítico de la realidad nacional, a fin de diseñar y construir sistemas espaciales de eficiencia con un enfoque integrado para la seguridad y el desarrollo nacional. (Castañón 1946: 24)

La relación dinámica del pensamiento geopolítico tiene estrecha vinculación con la naturaleza dialéctica del pensamiento estratégico, porque pretende sintetizar fuerzas o tensiones en oposición para configurar un eficiente sistema espacial de estructuras de poder de la sociedad organizada en instituciones del Estado o de la propia sociedad civil. (De Kluyver 2001)

El pensamiento geopolítico comparte con el pensamiento estratégico el elemento espacial, componente determinante con el elemento tiempo de la estrategia, permitiendo distinguir entre dos disciplinas afines: Geohistoria como ciencia histórica y Geopolítica como ciencia política, en la medida del rigor científico del método aplicado al estudio e investigación de las mismas. La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo «Geo», que al vincular el pensamiento estratégico al geopolítico da origen a la Geoestrategia. (Castañón 1982)

La Geohistoria es disciplina indispensable en el estudio de la Geopolítica, pues permite explicar el comportamiento espacial de fuerzas en sus diversas formas de poder y poderío, que actúan en las sociedades humanas a través del tiempo, tanto en períodos de larga duración como en las coyunturas, influyendo en distintas actividades —con prioridad en la economía y la cultura—; poder y poderío, que son objeto de estudio en Geopolítica toda vez que corresponde a la síntesis de fuerzas naturales y humanas que actúan entre centro y periferia. (Doig 2007)

2. MARCO TEÓRICO

La necesidad de una política de Estado que considere de un modo integral y global todos los aspectos relativos al uso, aprovechamiento y preservación del mar, ríos y lagos navegables —atravesando horizontalmente todos los sectores

del Estado—, implica hacer dentro del proceso de reconocimiento de la realidad nacional un análisis geopolítico —desde la perspectiva del mar—, estrechamente vinculado a una visión geoestratégica del país, esto es una geopolítica marítima. (IEHMP 1998)

El mar que cubren las dos terceras partes de la superficie terrestre, las masas continentales ubicadas mayormente en el hemisferio Norte, los océanos que se interconectan formando un todo marítimo en muchos aspectos, el Pacífico y el Atlántico a través del océano Ártico y por el paso de Drake y estrecho de Magallanes. El Pacífico con el Índico a través de los estrechos al Norte de Australia y a través del espacio de este continente con el continente Antártico. Sudamérica se encuentra más apartada del resto del mundo y depende de gran medida del canal de Panamá, del estrecho de Magallanes y del paso de Drake. Esta desventaja está siendo disminuida por el avance tecnológico en el transporte marítimo, aéreo y por puentes terrestres, conocido como transporte multimodal.

Desde el punto de vista humano, económico y político vemos que la mayor parte de los países desarrollados se encuentran en el Hemisferio Norte, representados por Europa, Canadá, Estados Unidos, Japón, excepto Australia y Nueva Zelanda; así como, las nuevas potencias emergentes de Corea del Sur, Taiwán y Singapur, ubicadas en el Pacífico Nor-Oriental. Los países de África, Asia y Latinoamérica, en vías de desarrollo, se encuentran en el hemisferio Sur.

Podemos observar igualmente los países que rodean la cuenca del Pacífico a donde se traslada irreversiblemente la gravitación mundial. No olvidemos de visualizar la gran cantidad de islas y archipiélagos que se encuentran al interior de esta cuenca y que jugarán en el futuro un papel cada vez más importante. El Perú frente al océano más grande del mundo en posición favorable, debe insertarse decididamente en este ámbito y si lo hace en conjunto con toda Iberoamérica o por bloques colectivos, mucho mejor.

2. MARCO CONCEPTUAL

Existen muchas definiciones sobre geopolítica, con variaciones en sus contenidos, interpretación y aplicación, algunas funestas para la humanidad. Es necesario precisar el sentido de su interpretación para nosotros en el mundo de hoy, caracterizado por un proceso de globalización en el cual la principal variable de evolución es el cambio. Hay dos definiciones útiles en los orígenes de la geopolítica para orientar nuestro análisis.

Rudolf Kjellén (1916), creador de la geopolítica, define: "Geopolítica es la ciencia que concibe al Estado como un organismo geográfico o como un fenómeno

en el espacio", y dice en la más amplia acepción de la palabra, "La geopolítica es la influencia de los factores geográficos, sobre el desarrollo político, en la vida de los pueblos y estados".

Karl Haushofer (1928), precisa: "Es la ciencia de las formas de vida en los espacios vitales naturales, considerados en su vinculación con el suelo y su dependencia de los movimientos históricos", así precisa la relación espacio-política: "La geopolítica pone en terreno firme y demuestra que todos los procesos políticos dependen de la realidad permanente del suelo, saca de las teorías áridas y de las frases sin sentido, que han hecho caer a los líderes políticos en desesperadas utopías; ciencia que trata de la dependencia de los hechos políticos con relación al suelo".

La Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el espacio físico de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado. El pensamiento geopolítico aplicado a la realidad nacional, en aspectos relacionados con el ámbito de los intereses marítimos para el desarrollo y defensa nacional, aporta criterios geoestratégicos con el propósito de diseñar y construir una efectiva política marítima de Estado.

Todo país empeñado en desarrollar políticas marítimas públicas con un enfoque integrado debe responder a estructuras eficientes, a través de un sistema de planeamiento estratégico nacional que considere los intereses marítimos parte de un sistema nacional de intereses espaciales, esto es, de un espacio nacional que cuente "... en suma con todos sus caracteres físicos [...] el espacio terrestre, líquido y aéreo, esas tres dimensiones del hombre, con todas sus posibilidades y todas sus riquezas y todas sus limitaciones" (Braudel 1944: 68); de un todo integrado, que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, a fin de evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y la fragmentación en su ejecución, con el propósito de favorecer la gobernanza marítima del país. (Doig 2012)

El proceso holístico de una política integrada de Estado, desarrollado a través de un sistema de planeamiento estratégico que integre los intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico en un todo, empeñado en la búsqueda de "sistemas de eficiencia colectiva" (Castañón 1979: 15-19), con la finalidad de contribuir a la seguridad y desarrollo para promover el bienestar general de la nación (CCP 1993: art. 44), exige contar con la estructura básica en la administración pública de un Ministerio de Integración, que asuma las funciones del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN 2008), cohesionando en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos.

En síntesis, hoy podemos definir la geopolítica como la ciencia que estudia las relaciones espaciales del poder de los Estados y nuevos actores en las relaciones internacionales, y en esta perspectiva espacial debemos revisar los aspectos geográficos determinantes del mundo en la vida de relación internacional, con el auxilio de la historia de las sociedades culturales.

En tal sentido, y dada la importancia del mar en la historia de las naciones, corresponde calificar al estudio de la geopolítica en el ámbito marítimo denominándola geopolítica marítima con un enfoque sistémico por estar integrada a un todo mayor y total, esto es, por la importancia del espacio marítimo en la política de los Estados. (Doig 2014a)

a. Punto de vista político

El mundo se reagrupa en forma diferente, de una organización eminentemente de confrontación militar a agrupaciones económicas regionales. Europa luego de consolidar su unión trata de incorporar a las naciones del Este europeo liberadas de la ex-Unión Soviética. Estados Unidos con Canadá tratan de incorporar a México. El Japón con los países asiáticos en vías de desarrollo. China y Rusia en proceso de consolidar sus economías, Latinoamérica no logra avanzar en el camino de la integración, integración que es imperativa para lograr ser oídos y desarrollarse.

El Grupo Andino no logra tampoco integrarse. Dentro de este cuadro el Perú, desintegrado físicamente, limitado económicamente, sigue un proceso de descentralización y regionalización necesario, en forma precipitada, corroído por la politiquería partidaria y sin visión geopolítica.

b. Punto de vista marítimo

El Perú debe tener una visión integral de amplitud global. En primer lugar debe interiorizar el concepto de mar integral, por estar interconectado e interdependiente y por ser de interés nacional el libre comercio, así como por relacionarse culturalmente con todo el mundo a través del mar, también por el criterio de aprovechar los recursos racionalmente, en tanto y en cuanto sea capaz de desarrollar bien estas actividades dentro de un proceso económico sostenible.

En segundo término, el Estado debe internalizar en su población el concepto marítimo entendido por redes acuáticas navegables, como partes integrantes de los mares y/o prolongación de los océanos. Considerando igualmente la necesidad de integrar e interconectar el océano Pacífico con el Atlántico, a

través del territorio nacional, por medio de vías terrestres y vías fluviales usando la tecnología multimodal del transporte. (Arróspide 1990)

Vemos ahora el océano Pacífico, al que damos frente como el medio acuático primordial por el cual el Perú se comunica y comercia con el mundo —aunque en forma limitada—, tiene la posibilidad de insertarse dentro de esta cuenca: si llega a comprender la importancia de hacerlo, si tiene la visión espacial integral y si rompe los límites tradicionales de su comercio, el que se efectúa principalmente a través del canal de Panamá hacia Europa, la costa Este de Estados Unidos y el golfo de México.

En el mapa mundial vemos —de manera general—, que su conformación desde la perspectiva física se caracteriza: primero, por las masas continentales que forman un anillo de cordilleras de actividad volcánica, frente a estas cordilleras se encuentran fosas marinas profundas; segundo, la parte central y occidental del océano está llena de islas y archipiélagos, y tercero, el régimen general de los vientos y las corrientes marinas forman dos sistemas, uno en el hemisferio Norte y otro en el hemisferio Sur. (GOOGLE MAPS 2011)

Concentrémonos ahora en el hemisferio Sur, que es el que más influencia tiene con nuestro territorio en el cual está incluido el Dominio Marítimo del Perú. Los vientos predominantes de Sur a Norte frente a Sudamérica y los vientos ecuatoriales del Este al Oeste, en su complejo comportamiento determinan periódicamente fenómenos globales llamados fenómeno del Niño y perturban intensamente el clima a ambos lados del Pacífico, con particular incidencia en la franja del globo terrestre comprendida en el trópico de Capricornio.

Veamos las corrientes marinas principales en este océano, en especial frente a la costa sudamericana. Las superficiales y las profundas, en las cuales su relación con la Antártida es evidente, y con las zonas superficiales de afloramiento. En este aspecto, la corriente peruana, cuya dimensión normal es entre 180 y 200 millas —excediendo no pocas veces esta última cifra—, provoca en el área correntosa un intenso dinamismo biológico, que conduce a demostrar que el área de mar que el Perú reclama como mar territorial coincide con la anchura normal de la corriente peruana, toda vez que se trata de un gran ecosistema marino indivisible de 200 millas de extensión territorial.

c. Punto de vista geopolítico

Debemos destacar que nuestro territorio se encuentra desintegrado físicamente por ausencia de infraestructura de comunicaciones adecuada a nivel de departamentos y ahora con mayor razón al conformar regiones. Que la

población se encuentra concentrada mayormente en las ciudades de la costa, en especial en la capital. Que el desarrollo de la sierra se encuentra muy atrasado. Que la selva está desvinculada y su red fluvial desaprovechada, etc.

Desde la perspectiva geopolítica, sin excluir otros puntos de vista, es necesario integrar el territorio físicamente empleando las vías existentes por mar, la red fluvial y lacustre, y por carreteras y ferrocarriles actuales reparando y completando los tramos que faltan en las rutas transversales prioritariamente, organizando e impulsando el transporte multimodal.

Priorizando la inversión en la agricultura y agroindustria en la sierra, y, en segundo orden, en la selva. Además el criterio de integración física transversal debe prolongarse por medio de puentes y túneles terrestres, como el de Paita, Marañón, Río Amazonas, Atlántico; con el fin no sólo de desarrollar las regiones que atraviesan la vía, sino de vincularse además, comercialmente con Ecuador, Colombia y Brasil a través de los afluentes del Amazonas y con los países de la cuenca del Atlántico. En la misma forma deben funcionar los puentes y túneles terrestres Argentina-Bolivia-Perú y el de Brasil-Bolivia-Perú.

Las vinculaciones de la costa a través del mar y de la selva por los ríos navegables deben ser estimuladas y promovidas, pues el cabotaje presenta entre otras las siguientes ventajas: transporte de grandes volúmenes y tonelaje de carga en un solo viaje, sustituyendo gran cantidad de camiones que consumen repuestos caros, combustible y lubricantes en abundancia, y destruyen puentes y carreteras, que el Estado tiene que reparar; inversión en cabotaje relativamente baja y atractiva para la actividad privada; permite priorizar la inversión estatal en vías transversales, que es urgente habilitar; sólo es necesaria la simplificación efectiva de muchos trámites, disminuir costos innecesarios e incluir en la participación del negocio al transportista terrestre para introducir la modalidad del transporte puerta a puerta.

Ligadas a los puertos, a las redes de comunicaciones terrestres y a las vías transcontinentales, deben estar ubicadas las zonas francas. Geopolíticamente las zonas francas peruanas deben estar en Paita en el Norte y en Ilo-Matarani en el Sur, por corresponder a áreas periféricas geoeconómicas de equilibrio estratégico en zonas de anexión al comercio internacional.

De la observación del mapa mundial en las áreas próximas a nuestro territorio en el océano Pacífico, podemos determinar áreas marítimas estratégicas de interés primordial para el Perú, desde la perspectiva de las comunicaciones marítimas, de los recursos naturales, de la influencia en el clima y del ecosistema del área. Las áreas marítimas estratégicas de interés del Perú son:

el área del canal de Panamá, el estrecho de Magallanes, el paso de Drake, la Antártida, el alta mar adyacente de influencia en los recursos naturales del Dominio Marítimo peruano y, la cordillera submarina o dorsal de la cual se desprende la placa de Nazca.

Por fuera de las áreas marítimas estratégicas de interés del Perú debemos considerar hacia el Oeste la importancia de las áreas marítimas de influencia del Perú, comprendidas por los archipiélagos del centro del Pacífico, como posibles mercados y puntos intermedios para el tráfico marítimo y aéreo hacia los países del Pacífico Occidental; así como, en dirección contraria hacia el Oeste, la cuenca Amazónica y las vías transcontinentales del Norte, para el desarrollo del comercio con Ecuador, Colombia, Venezuela, Brasil y Bolivia, así mismo la cuenca del Plata y las vías transcontinentales del Sur, para el desarrollo del comercio con Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay, Uruguay y Chile, en un sistema integral de interconexión marítima de la cuenca del Pacífico con la del Atlántico. (Arróspide 1999)

3. MARCO METODOLÓGICO

a. Apreciación geopolítica

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico marítimo en su fundamentación intuitiva, dialéctica y sistémica, sobreviene el análisis geopolítico de la realidad marítima en función de los intereses en juego, esta es la primera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado a la realidad marítima nacional, vinculada al pensamiento estratégico, pues "son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución" (Bruce et al 2002: 8).

Nos encontramos en esta fase pasando de un ciclo descriptivo a uno interpretativo siempre en constante cambio, que se retroalimenta por apreciación continua durante todo el proceso, a fin de determinar criterios geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. El ciclo descriptivo exige la percepción de un listado priorizado de tensiones o fuerzas relevantes al análisis geopolítico, que se formula mediante una matriz plana con el propósito final de configurar un sistema espacial eficiente para los intereses marítimos nacionales. Partimos de un esquema de apreciación de la realidad marítima en aspectos prioritarios que nos permitirán identificar principios geopolíticos que devienen de constantes históricas, para determinar necesidades espaciales afines a los intereses marítimos.

Los principios geopolíticos, precisados fundamentalmente por constantes en las relaciones espaciales del poder en la historia de las sociedades culturales,

respecto de la geografía que las ha sustentado, corresponden a diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la historia (Castañón 1979), como sigue:

Centralidad (1): Núcleo de cohesión. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede dominar o armonizar mejor sistémicamente dicho espacio.

Tensionalidad (2): Relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de dominación o poderío espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Tecnológico y Cultural.

Vialidad (3): Líneas de interrelación. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.

Interactividad (4): Dialéctica de tensiones. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia.

Institucionalidad (5): Interacciones del poder. Instituciones interdependientes en la relación espacial que conforman estructuras de un sistema de eficiencia. Instituciones: Jurídica, Administrativa, Económica, Militar, Tecnológica y Cultural.

Concentralidad (6): Zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de dominio o poderío del centro a la periferia, y corresponden a zonas: Anexión, Protectorado, Influencia, Interés e Indiferencia.

Convertibilidad (7): Reconversión de zonas de poder. Proceso gradual y continuo que posibilita redimensionar un sistema espacial de eficiencia.

Previsibilidad (8): Relaciones de causalidad. Proceso retrospectivo de correlación, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.

Excentralidad (9): Líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio existentes entre dos o más sistemas de tensiones dialécticas en las relaciones espaciales.

Conflictividad (10): Resolución de conflictos. Proceso histórico de controversias sustentado en la relación espacial entre sistemas de tensiones dialécticas.

El estudio de la realidad marítima comprende factores determinantes de la realidad nacional, relacionados prioritariamente con aspectos jurídicos de origen en la legislación y la costumbre, económicos tales como el mercado, recursos, industria y comercio, así como con aspectos culturales y educativos, y científicos

y tecnológicos vinculados con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo nacional, así como en aspectos de defensa y seguridad –a diferencia de los intereses marítimos conceptuados para la economía y desarrollo–, que nos permitirán a su vez priorizar variables de análisis geopolítico por trabajo en equipo, definiendo tensiones dialécticas entre centro y periferia, para configurar sistemas espaciales eficientes al desarrollo y seguridad del Estado. ((IEHMP 1998; IEHMP 2012: 37)

El ciclo interpretativo comprende el diseño y solución de la matriz dinámica de variables interdependientes, obtenida de la matriz plana de tensiones o fuerzas relevantes al análisis geopolítico, que confronta factores primordiales de fortaleza y debilidad propios con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir criterios geoestratégicos de riesgo, potencialidad, desafío y limitación para la toma de decisiones políticas, en beneficio de una eficiente conducción del Estado, precisando necesidades espaciales en cada caso. Determinadas las necesidades para cada criterio estaremos en condiciones de pasar a la segunda fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, que se inicia con el siguiente paso: decidir requerimientos para precisar objetivos.

b. Concepción geopolítica

Esta segunda fase del proceso geopolítico comprende el momento de formar decisiones preliminares sustentadas en criterios obtenidos del análisis de variables interdependientes prioritarias, expresadas en necesidades de la realidad nacional, con relación al espacio nacional, sub regional y regional; con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en la seguridad y desarrollo del país, a fin de contribuir con el bienestar general de la nación por deber primordial del Estado. (CPP 1993: Art. 44)

La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones en equipo es fundamental a fin de desarrollar el proceso de pensamiento geopolítico aplicado, y en especial para la formación de un liderazgo institucional o nacional, porque "tener la visión o establecer metas visionarias no es suficiente; [...] se debe compartir [en equipo] pues sólo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder" (Goodstein 1997: 52).

Las decisiones preliminares a tomar estarán referidas a precisar inicialmente requerimientos vinculados con necesidades que predeterminarán objetivos por alcanzar, siempre con relación a un propósito estratégico o geopolítico expresado en la visión institucional: "a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un período determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí" (De Kluyver 2001: 15).

En esta fase discreta, que también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, se evalúan posibilidades y retos que definirán criterios geoestratégicos a seguir para cada objetivo geopolítico, preparándonos para la toma de decisiones políticas.

c. Visión geopolítica

La tercera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado, corresponde a la expresión de la decisión geoestratégica a través de la formulación de la visión geopolítica, que materializa el pensamiento en criterios geoestratégicos, para la acción política empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional durante la ejecución política, monitoreo de normas y planes, así como de la supervisión de la acción planeada.

Esta última fase discreta del proceso del pensamiento geopolítico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, permitiendo reforzar en la formación de líderes y ejecutivos una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no solo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente. (Goodstein 1997: 55)

Los componentes básicos de una visión geopolítica al más alto nivel institucional o nacional se proyectan para desarrollar un proceso de planeamiento estratégico de políticas de Estado, finalmente a un "análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida" (De Kluyver 2001: 14), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo u administrativo, esto es, al desarrollo de planes y normas en cada nivel.

La expresión esencial de una decisión geoestratégica al más alto nivel de una institución o de la nación debe responder a una secuencia de cinco preguntas básicas, que expresadas en un orden de razonamiento lógico configuran el esquema básico de una visión geopolítica a publicitar en esta fase de difusión y seguimiento. (Doig 2014b)

VISIÓN GEOPOLÍTICA

(1) PROPÓSITO: ¿Cuál es la finalidad geopolítica del quehacer marítimo nacional?
La seguridad y desarrollo de los intereses marítimos para promover el bienestar general de la nación.

(2) VISIÓN: ¿Cuál es el ser espacial de la organización del Estado?
Perú, país marítimo integrado geopolíticamente.

(3) VALORES: ¿Cuáles son las convicciones colectivas?
Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

(4) OBJETIVOS: ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?
Uso sostenible del mar; Base constitucional de política marítima integrada; Desarrollo geovial del país; y Fomento de la identidad marítima nacional.

(5) POLÍTICAS: ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?
Retos y posibilidades marítimas nacionales.

(a) Retos de superación (6):
Defensa y seguridad marítima; Carreras y empleo marítimos; Recursos energéticos marinos; Ecosistemas marinos; Información socio económica marítima, y Adaptación al cambio climático;

(b) Retos de alianza (6):
Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Educación y cultura marítima; Intereses aeroespaciales; Intereses antárticos; Foros marítimos internacionales, y Día marítimo.

(c) Posibilidades de promoción (7):
Ministerio de Integración; Puertos y logística; Transporte marítimo; Contaminación marina; Agrupaciones multisectoriales; Zonas de alta mar, y Turismo marítimo.

(d) Posibilidades de protección (6):
Política Integrada de Estado; Interculturalidad sistémica y espacial; Información y vigilancia marítima; Aguas transfronterizas; Biodiversidad marina, e Innovación marítima.

SECCIÓN IV

DERECHO MARÍTIMO

1. MARCO TEÓRICO

En lo que concierne al Derecho marítimo su estudio comprende el origen y fundamentos de las normas jurídicas relativas al mar, los vínculos que existen entre las reglas nacionales e internacionales en este ámbito, así como su influencia sobre los intereses marítimos que resguarda el poder marítimo nacional. (IPN 1981; IEHMP 1998)

En cuanto al «Nuevo Derecho del Mar», su estudio exige reflexiones acuciosas alrededor de cuatro preguntas:

a. ¿Cómo se gestó el actual orden jurídico para regular la utilización del espacio oceánico?

b. ¿En qué medida la nueva Convención permite el resguardo de nuestros intereses marítimos nacionales?

c. ¿De qué manera puede el Perú ser parte en el Tratado sin modificar su Constitución y leyes sobre la materia?

d. ¿Qué asuntos del Derecho del Mar deben merecer en adelante nuestra especial atención?

El estudio del Derecho marítimo requiere examinar los fundamentos de la legislación marítima nacional y las fuentes del Derecho internacional, remontándose al origen mismo del Derecho, para poder encontrar una explicación cabal de la legitimidad y pertinencia de ambos sistemas jurídicos y de la razón por la cual ellas deben ser armonizadas.

El Derecho, como conjunto de normas que regulan la conducta de los seres humanos en su vida de relación, es un elemento inherente a la vida en sociedad. Si un ser humano viviese aislado —hipótesis poco probable pero posible, por lo menos en el plano teórico—, no tendría propiamente derechos, sino tan solo deberes consigo mismo, que obedecen, antes que nada, a exigencias biológicas:

las de alimentarse, cobijarse y cubrirse cuando las condiciones ambientales así lo requieren para asegurar su propia supervivencia.

El Derecho en su acepción singular aparece desde el momento en que se vive en sociedad —cuando aparecen los Estados—, es decir, cuando conviven dos o más personas como una facultad que a cada cual corresponde de exigir a los otros que respeten su existencia y la atención de los requerimientos que ella comporta, pues de lo contrario simplemente moriría.

A partir de esa primera existencia que configura el Derecho a la vida, o sea la potestad natural que tenemos cada uno de nosotros de demandar a los demás que no nos impidan vivir —sino que nos permitan hacerlo—, inclusive con su ayuda, a partir de esa exigencia, se van originando los demás derechos que la misma vida conlleva, y que involucran no sólo la necesidad de nutrirse como es el Derecho a la alimentación, sino también, por ejemplo el de cuidarse de enfermedades como es el Derecho a la salud, y así sucesivamente de las necesidades primarias a todas aquellas que derivan de la naturaleza y requerimientos del ser humano: Derecho a la identidad personal; a la integridad física; psíquica y moral; al desarrollo, y bienestar; a la educación, el trabajo, la propiedad.

A la gama entera de los Derechos Humanos, sean ellos individuales, sociales, económicos, culturales, además, naturalmente, de los derechos civiles y políticos que se generan en la medida en que la sociedad es más compleja, como el Derecho a la libertad en sus diversas manifestaciones de conciencia y credo religioso; de información, opinión y difusión del pensamiento; de reunión y asociación de elección, y otros, así como los derechos al honor y a la intimidad, a la inviolabilidad del domicilio, al secreto de las comunicaciones, a la nacionalidad, la legítima defensa, la seguridad personal y social, y otros.

Para que estos derechos sean reconocidos se requiere un acuerdo entre las personas que conviven, o cuando menos un orden que todos respeten, expresando en ciertas reglas de aplicación general sin las cuales abusaría la persona más fuerte para atender las necesidades de su propia existencia por encima o en detrimento de las que viven con ella.

Esas reglas en la familia, las establecen los padres, quienes ejercen la autoridad para hacerlas respetar. Y algo parecido se da en las demás entidades en las que viven y se desarrollan los grupos humanos, con diferencias sobre las formas en que se establecen las reglas y se acatan o se eligen a las respectivas autoridades, en los distintos niveles hasta llegar al nacional.

Este marco teórico permite entender el origen y la legitimidad del Derecho concebido como un ordenamiento o conjunto de normas que la vida en sociedad hace imprescindible establecer para regular la conducta de los seres humanos, a fin de que todos puedan, cuando menos en principio, atender al cumplimiento de sus necesidades fundamentales, y desde ellas a las otras inmanentes o inherentes a la persona, porque derivan de su naturaleza, de su esencia y dignidad, hasta alcanzar por supuesto en la medida de lo posible la plenitud de su realización como tal.

Pasando al nivel internacional durante un largo tiempo en la historia de la humanidad, los grupos y luego pueblos constituidos por personas de características étnicas similares y formas de vida comunitarias si eran amenazados o entraban en colisión con otros grupos de pueblos distintos, solían zanjar sus oposiciones por la fuerza, hasta que progresivamente se fue comprendiendo que era preferible ponerse de acuerdo mediante el establecimiento de ciertas reglas de convivencia, cuyo respeto les permitiese coexistir en paz y también cooperar, si así lo requiriesen, para atender mejor sus respectivas necesidades.

Ese fue el germen del Derecho internacional, denominación que corresponde a la Edad Moderna, cuando los pueblos se integraron propiamente como naciones, sobre cuya base fueron constituyéndose los Estados. Sin embargo, los esfuerzos por concertar acuerdos y por ampliar las normas de convivencia internacional tropezaron con las rivalidades, y las ambiciones de poder que siguieron produciendo numerosos conflictos, y que condujeron a fortalecer el concepto de la soberanía por necesidades de defensa de las identidades nacionales y de la voluntad de los Estados de regir sus destinos con entera independencia y de manera unilateral.

Si bien esta actitud todavía persiste, principalmente donde las situaciones son más precarias por factores internos o problemas de vecindad, desde el término de la Segunda Guerra Mundial, el creciente acercamiento del mundo en que vivimos, resultante de progresos científicos y tecnológicos, interdependencia económica, procesos regionales de integración, constitución de consorcios transnacionales poderosos y los riesgos de conflagraciones mayores durante la etapa de la «guerra fría» entre las dos superpotencias, afortunadamente superada en el último siglo, ha favorecido el desarrollo del Derecho internacional en casi todos los campos de la actividad humana.

Al hacerlo, los Estados han ido acordando el respeto de principios y la aceptación de compromisos que recortan el ejercicio de sus respectivas soberanías, subordinándolas al logro de beneficios superiores, sea al nivel de las naciones integradas en alianzas, sea al del conjunto de la comunidad internacional.

Esta evolución, entendida como necesaria, inclusive entre aquellos pueblos que estuvieron separados por muy graves y recurrentes antagonismos, y a menudo por conflictos relativos a sus fronteras, ha sido aún más sentida como indispensable en el mar, donde todo une o debería unir, y donde no existen en realidad otros límites que los imaginarios establecidos por los Estados como proyección de sus dominios terrestres.

En efecto, además de su propia naturaleza igualitaria por el hecho de su similitud en todas partes, el mar es un elemento móvil y vinculante que no se puede dividir materialmente, ni ocupar de la misma manera como se hace en tierra. La movilidad de sus corrientes de muchos de sus recursos ocasiona situaciones que deben ser atendidas con el acuerdo de los pobladores de las costas que baña, aunque éstos pertenezcan a países distintos, para asegurar que todos ellos protejan sus intereses.

Así ocurre, por ejemplo, en el caso de la contaminación que se genera en el territorio marítimo de un Estado y que al desplazarse afecta a otros Estados; o tratándose de poblaciones de peces migratorios, cuya explotación irrestricta por nacionales de un Estado dentro del mar sometido a su jurisdicción puede mermarlas a extremos que amenacen su existencia en las aguas jurisdiccionales de Estados vecinos. Además, el mar es un elemento muy importante de comunicación, transporte y comercio entre los países; y por lo tanto todos tienen intereses compartidos en asegurar que esas tres funciones sean siempre preservadas, y que ningún país las menoscabe con detrimento de los demás.

Cabe señalar que se repite al respecto la situación ya vista para el hombre como sujeto individual. Si en el mundo sólo hubiese un Estado, nada le impediría establecer las reglas aplicables en la totalidad del océano y de otros espacios, a fin de utilizarlo en función de sus necesidades, y desde luego, no existiría Derecho internacional, ni en el mar, ni en tierra, ni en la atmósfera ni más allá. Pero basta la presencia de dos o más Estados para llevarlos a acordar ciertas reglas de conducta, en este caso sobre la utilización del mar y sus recursos, que les permitan atender sus respectivas necesidades e impedir que sus intereses resulten afectados.

En consecuencia, las características especiales del mar y de sus usos hacen explicable que se requiera el acuerdo entre los países para establecer los límites de las jurisdicciones marítimas y para regular las actividades de interés común. De lo contrario se producirían situaciones caóticas que podrían ocasionar conflictos muy graves, y en ausencia de reglas prevalecería el más fuerte, quien impondría a su antojo las que mejor les convengan. Así ha ocurrido a lo largo de la historia, si bien con distintas maneras, prácticamente es una constante que se proyecta a este siglo.

Antes de pretender acuerdos entre Estados para regular las jurisdicciones marítimas hay que retener entre las conclusiones anteriores, que la conducta de cualquier Estado en el mar no puede ser igual a la que cabe en tierra, donde los poderes Legislativo y Ejecutivo tienen libertad para establecer las normas aplicables con arreglo a sus respectivas facultades, dentro de las fronteras del propio Estado, si bien como hemos visto hay restricciones en su ejercicio por compromisos internacionales que todos deben cumplir, en el mar esa libertad es mucho más relativa debido a las características que ya hemos mencionado: su movilidad y sus funciones como elementos vinculantes, que determinan la concurrencia de intereses pluriestatales —de varios Estados—, cuando no de todos.

Por ejemplo, si el gobierno de cualquier país reclamase el ejercicio de derechos especiales en el mar más allá de la distancia de las 200 millas de sus costas, que es el límite máximo actualmente reconocido, esa reclamación carecería de validez mientras no fuese aceptada por los demás países, tal es el caso de la tesis chilena del Mar Presencial aceptada por los países de la CPPS en la sub región a través de un nuevo tratado de carácter internacional, como es el Acuerdo de Galápagos (2000). (Dalton 1995)

Podría ocurrir algo similar si el gobierno de un Estado adoptase, dentro del ámbito de su dominio marítimo, ciertas medidas contrarias a las libertades de los mares, tales como en materia de contaminación o de pesca, de instalaciones como islas artificales o tendido de cables submarinos, de investigación científica, de tránsito de buques o de sobrevuelo de aeronaves que, contrariando la costumbre mundialmente establecida, afectasen los intereses de otros Estados. Tales medidas también podrían carecer de validez y podrían ser incumplidas por el resto de los países, además de impugnadas en tribunales internacionales, con el consiguiente riesgo a la aplicación de las sanciones que correspondan.

En la Constitución Política del Perú vigente, según artículo 54, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción en su dominio marítimo y sobre el espacio aéreo que cubre el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados internacionales. De todas las libertades que básicamente se aplican en alta mar, las de navegación, sobre vuelo y tendido de cables y tuberías submarinas corresponden a las denominadas libertades de comunicación internacional, que para el Estado peruano son las únicas que reconoce en su Dominio Marítimo.

Para el Derecho internacional la costumbre y los tratados son fuentes de igual jerarquía que los actos unilaterales de los Estados, fuentes que se complementan con la jurisprudencia y la doctrina, para la producción de normas internacionales. El Perú en su Derecho interno se rige de conformidad con la Constitución, la ley

y con los tratados internacionales en el ejercicio de soberanía y jurisdicción en su Dominio Marítimo.

Si el Estado no es parte del tratado internacional que regula el nuevo Derecho del Mar no estaría obligado a su cumplimiento por el Derecho interno y menos por el Derecho internacional al ejercicio de su soberanía y jurisdicción en su propio Dominio Marítimo, sin embargo por la costumbre fuente del Derecho Internacional, que produce normas que obligan cuando los Estados libre y voluntariamente repiten en la práctica el cumplimiento de reglas con convicción jurídica que le son vinculantes y sin expresar objeción alguna, aún cuando no se encuentren contenidas ni codificadas en algún tratado que los vincule, el Estado queda obligado internacionalmente a su cumplimiento.

Se comprende entonces la trascendencia que tiene el pleno conocimiento del ordenamiento jurídico marítimo internacional en vigor por las autoridades competentes; y la necesidad de que la Constitución, leyes y reglamentos nacionales sean establecidos conformes no sólo con las normas de los tratados internacionales sino con todo el sistema de fuentes del Derecho internacional para evitar los conflictos, disputas o represalias que a menudo suceden, cuando no sustituyen, el recurso a los procedimientos de solución de controversias establecidos para tales casos por el Derecho internacional.

Esta doble obligación de conocimiento y de concordancia de las disposiciones marítimas nacionales e internacionales debe ser asumida por las autoridades competentes que intervienen al respecto desde distintos niveles, a partir de la elaboración de las disposiciones hasta su aprobación, puesta en práctica y cabal cumplimiento.

Existe aquí una responsabilidad compartida que involucra, en primer término, a los autores y sancionadores de las normas correspondientes, tanto del.Congreso de la República como del Poder Ejecutivo; luego a los funcionarios de los Ministerios y otras entidades estatales cuyas atribuciones comprenden asuntos relativos al ordenamiento marítimo nacional e Internacional: Relaciones Exteriores, Defensa, Producción, Energía y Minas, Transportes y Comunicaciones, Comercio Exterior y Turismo, Salud, Instituto del Mar del Perú, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, y hasta cierto punto a empresas e instituciones conexas, incluidas en el sector privado como la Sociedad Nacional de Pesquería y otras sociedades y asociaciones vinculadas al ámbito marítimo.

En el sector Defensa la Marina de Guerra del Perú, que a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas asume el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, tiene a su cargo la vigilancia y el control de las actividades

que se realizan dentro del Dominio Marítimo del Estado, incluyendo ríos y lagos navegables, así como la ejecución o cumplimiento de las medidas y disposiciones pertinentes a la seguridad.

Con esto hemos cubierto la génesis y fundamentos de los derechos y reglas aplicables al mar y las relaciones que existen o deben existir, entre los sistemas jurídicos marítimos nacional e internacional. (IEHMP 1998)

1. MARCO CONCEPTUAL

Con relación al alcance y proyecciones del "Nuevo Derecho del Mar", su estudio comprende reflexiones a las cuatro preguntas enumeradas al inicio del marco teórico, como sigue.

a. Orden jurídico internacional de los espacios oceánicos

¿Cómo se gestó el actual orden jurídico para regular la utilización del espacio oceánico? La apasionante historia del Derecho del Mar, cuyo origen se confunde, tres siglos atrás, con la imaginación de los autores de la mitología griega que atribuyeron a Minos, el legendario rey de Creta, haber conseguido en favor de esa isla un régimen de hegemonía marítima —talasocracia— que se extendía sobre el mar Egeo hasta la península de Ática, siendo familiares los nombres de Celso y Ulpiano, filósofo y jurisconsulto que en el segundo siglo de nuestra era sostenían que el mar era de uso común y por lo tanto no pasivo de propiedad de dos hombres, contra el concepto del "Mare Nostrum" atribuido al Mediterráneo durante la misma época del Imperio Romano.

Avanzada la Edad Media, Bartolo de Sassoferrato (1355), de la jurisdicción de Venecia en el Adriático propuso el límite de 100 millas, equivalente entonces a dos días de viaje. Génova reclamó el mar de Liguria y Suecia y Dinamarca buena parte del Báltico. Por el Tratado de Tordesillas de 1494, para asegurarse las posesiones sobre sus nuevos descubrimientos, Portugal y España pretendieron repartirse el Atlántico, y luego reclamaron derechos exclusivos en el Pacífico y el Índico.

El teólogo y jurisconsulto holandés Hugo Grocio, sustentó en 1608 la tesis de "Mare Liberum" para defender los intereses comerciales de su país y la libre explotación de los recursos marinos que entonces se consideraban inextinguibles; a lo cual años más tarde, el jurista inglés John Selden opuso sin reparos la noción del "Mare Clausum", según la cual, "el Rey de Gran Bretaña es el señor y propietario de circundante y cercano, como un anexo inseparable y perpetuo del Imperio Británico".

El seguimiento de dicha polémica, desde fines del siglo XVIII, cuando apareció el concepto de "aguas territoriales" como zona de jurisdicción del Estado costero con propósitos únicamente de neutralidad y defensa, reclamada por Francia contra las incursiones británicas; otro jurista holandés Cornelio van Bynkershoek (1702), sostuvo que: "el control de la tierra —sobre los mares— se extiende tan lejos como puede llegar el cañón; cuando el abate, literato y economista italiano Fernando Galiano (1782), propuso que esa distancia se fijase en 3 millas "por ser el máximo alcance con que una bala puede ser proyectada con un arma de pólvora".

Cuando Estados Unidos, en 1793, adoptó dicho límite y así lo comunicó a los Ministros de Gran Bretaña y Francia, ésos países a su vez hicieron lo propio desde comienzos del siglo XIX, pero establecieron jurisdicciones más amplias —hasta 11 y 23 millas— respectivamente, para fines aduaneros y de pesca.

Lo evidente de toda esta historia es que los planteamientos acerca del Dominio Marítimo como territorio marítimo de los Estados estuvieron condicionados no sólo por la diversidad de las realidades geográficas y las limitaciones en el conocimiento y utilización de los mares, sino sobre todo por la contraposición de los intereses, además cambiantes, entre las distintas naciones. Cabe mencionar que Dinamarca, Suecia y Noruega fijaron, a todos los efectos, en 4 millas sus respectivas jurisdicciones. España en 6 millas como zona de neutralidad, contrabando y pesca; y Rusia en 12 millas, primero pesca en 1911 y luego para las aguas territoriales en 1927.

Ese mismo año el Consejo de la Sociedad de las Naciones designó un Comité Preparatorio de la Primera Conferencia Mundial de Codificación del Derecho internacional, que se realizó en la Haya en 1930 y a la cual asistieron representantes de 48 Estados. Hubo acuerdo en denominar como "mar territorial" la faja de mar integrante del territorio de un Estado y sometida a su soberanía, con la salvedad de permitir en ella el paso inocente de los buques extranjeros; pero no lo hubo con respecto a su límite, pues un tercio sólo aceptaba 3 millas; otro tercio estuvo dividido entre 4, 6, 12 y 18 millas; y el resto no se pronunció. Tampoco hubo consenso sobre la anchura de una zona contigua donde el Estado ribereño pudiese tomar medidas de control para evitar infracciones de sus leyes aduaneras y sanitarias o atentados a su seguridad por buques extranjeros.

Fracasados ambos intentos, durante la década de los treinta varios Estados extendieron su jurisdicción más allá del límite de 3 millas; uno hasta 6 millas como Mar Territorial, otros hasta las 12 millas como Zona Contigua, o hasta 15 millas como zonas pesqueras. Estados Unidos, preocupado por el contrabando

de bebidas alcohólicas, autorizó la vigilancia en un área de 100 millas al norte y al sur del punto en que merodease sospechosamente un barco extranjero, dentro de una distancia de 62 millas a partir de la costa.

El límite de las 200 millas apareció por primera vez el 5 de setiembre de 1939, cuando iniciada la Segunda Guerra Mundial, el Presidente F. Roosevelt expidió un decreto impartiendo a los barcos de guerra norteamericanos la orden de patrullar hasta esa distancia. Atribuida al alcance de las ondas del radar, las costas de los Estados Unidos y de las Indias Occidentales, con el objeto de vigilar las actividades de las naves beligerantes.

Menos de un mes después, el 3 de octubre de 1939, la Primera Reunión de Consulta de los Estados Americanos convocada en Panamá a iniciativa del Gobierno estadounidense, aprobó una declaración en virtud de la cual dichos Estados decidieron permanecer neutrales y establecieron una zona de seguridad frente a sus costas a distancias variables, hasta 300 millas inclusive, para evitar que los países participantes en el conflicto realizasen dentro de ella actos hostiles.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, el Presidente H. Truman, en proclamaciones separadas del 28 de setiembre de 1945, sometió a la jurisdicción y control de los Estados Unidos los recursos existentes en la plataforma continental contigua a sus costas, así como la pesca por nacionales de ese país en áreas de la alta mar también contiguas a dichas costas, cuyos límites no precisaron. Lo mismo hizo México en 1945, Panamá en 1946, y Argentina también en 1946, sin indicar tampoco una distancia determinada.

Las 200 millas sólo volvieron a aparecer a mediados de 1947, esta vez por motivaciones ya no militares sino esencialmente económicas y sociales, cuando Chile a través de la Declaración Presidencial del 23 de junio y el Perú mediante Decreto Supremo del 19 de agosto, proclamaron su soberanía y jurisdicción territorial sobre sus plataformas continentales y sus mares adyacentes, cualquiera que fuera su profundidad y en toda la extensión, necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales que allí se encuentran, estableciendo que ejercerían su control y protección hasta la distancia de 200 millas, sin afectar los derechos de libre navegación.

Surgió entonces una nueva tesis que fue consolidada por Chile, Ecuador y Perú al suscribir el 18 de agosto de 1952, el instrumento conocido como la Declaración de Santiago, en cuya virtud los tres países proclamaron como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción

territorial exclusivas sobre el mar que baña sus costas y sobre el suelo y subsuelo correspondientes, hasta la distancia mínima de 200 millas, invocando razones de conservación, desarrollo y aprovechamiento de las riquezas y sin desconocer el derecho del paso inocente e inofensivo para las naves de todas las naciones. Asimismo, decidieron constituir la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), como órgano coordinador de sus políticas marítimas, en materias jurídicas, científicas y tecnológicas.

Entretanto el interés principalmente de las grandes potencias, de confinar la jurisdicción de los Estados Costeros, mediante normas que preservasen el máximo de libertades para la navegación, la pesca y otras actividades, y que al mismo tiempo diesen seguridad a sus inversiones para la explotación del petróleo en la plataforma continental, había llevado en 1949 a la Asamblea General de las Naciones Unidas, a encargar a la Comisión de Derecho internacional que preparase un proyecto de Acuerdo para tal fin, lo que hizo al cabo de siete años.

Con esa base se realizó en Ginebra (1958) la primera Conferencia sobre el Derecho del Mar, a la que asistieron representantes de 86 Estados, y al término de la cual se adoptaron cuatro Convenciones; la de Mar Territorial y Zona Contigua; la de Alta Mar; la de Pesca y Conservación de los Recursos Vivos en Alta Mar, y la Plataforma Continental. Como no pudo alcanzarse un acuerdo sobre la anchura del Mar Territorial, sino únicamente de la Zona Contigua (12 millas), se convocó a una Segunda Conferencia; que tuvo lugar también en Ginebra (1960), y donde pese a los esfuerzos y a las presiones ejercidas para obtener el logro de aquel objetivo, la propuesta que contaba con mayor apoyo —dirigida a fijar el límite en 6 millas— no prosperó por el margen de un voto.

En los años que siguieron a ese desenlace, los incesantes progresos científicos y tecnológicos estimulados por las necesidades de nuevas fuentes de materias primas, permitieron detectar la existencia de ricos yacimientos de nódulos de manganeso esparcidos en el fondo del mar, y ante el riesgo de que las dos superpotencias y otros Estados industriales emprendieran una carrera de apropiaciones contrapuestas y la explotación incontrolada de tales recursos, en 1967 la Asamblea General de las Naciones Unidas acordó la constitución de una Comisión Especial para estudiar la utilización de los Fondos Marinos, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, en beneficio de toda la humanidad.

Entretanto Estados Unidos y la Unión Soviética, tras las consultas que efectuaron entre sí y luego con otras naciones desarrolladas, sugirieron la convocatoria de una tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, a los efectos de establecer

en 12 millas el límite máximo del mar territorial, preservar la libertad de paso a través de los estrechos de uso internacional y acordar ciertos derechos o intereses especiales a los Estados ribereños, para la conservación y explotación de los recursos vivos en áreas adyacentes al mar territorial.

Este propósito fue aprovechado por un pequeño pero muy activo grupo de países latinoamericanos —a los del Pacífico Sur se habían sumado Argentina, Brasil y Uruguay en la extensión de sus límites hasta las 200 millas— para librar una intensa campaña con el objeto de que la Conferencia propuesta no se limitase a los tres asuntos precitados, sino examinase todos los temas y cuestiones pertinentes del Derecho del Mar, a la luz de la evolución acaecida desde las Conferencias de 1958 y 1960; iniciativa que recibió el respaldo de la mayoría del mundo en desarrollo, de suerte que a fines de 1970 la Asamblea General de la ONU decidió ampliar la Comisión de Fondos Marinos y encargarle que preparara la nueva Conferencia con ese mandato.

b. Planteamientos peruanos en la elaboración del Tratado

Las antiguas nociones del Derecho del Mar fueron concebidas por autores europeos en función de las realidades y los intereses de las potencias dominantes; las cuales, a lo largo de varios siglos, bajo el pregonado principio de la libertad de los mares, impusieron por doquier regímenes coloniales y se libraron a prácticas tan condenables como el tráfico de esclavos, de blancas y de estupefacientes, el contrabando, la piratería y otros abusos similares.

En nuestros tiempos, al amparo de los mismos principios, se estaba asistiendo a la depredación de los recursos, a la contaminación del medio ambiente marino, a los ensayos de armas nucleares y a la ocurrencia de numerosos conflictos, cuyas víctimas solían ser países en desarrollo.

Recordamos que las Convenciones de Ginebra de 1958 fueron adoptadas cuando muchas naciones no eran todavía Estados independientes; desde entonces se habían producido importantes cambios políticos, jurídicos y económicos; que era indispensable regular, además, los nuevos usos del mar y de los Fondos Marinos, resultantes de los progresos científicos y tecnológicos; que no existía justificación alguna para limitarse a enmendar los instrumentos existentes de acuerdo con un enfoque euro céntrico o nordista, sino que había llegado el momento de revisar, completar y universalizar las normas aplicables al espacio oceánico, con el concurso de representantes de todos los Estados, de manera que el Derecho del Mar deviniese finalmente en ecuménico y tuviese también en cuenta las realidades y los intereses del mundo en desarrollo.

Se sostuvo que las reglas concernientes a las zonas de jurisdicción nacional debían sustentarse no sólo en criterios de defensa militar, sino en las necesidades de la defensa económica de los Estados y de la defensa ecológica del medio marino. Que la nueva Convención debía reconocer los derechos de los Estados ribereños sobre los mares adyacentes a sus costas y sus respectivas plataformas continentales; conciliar el libre tránsito para todas las naciones con los derechos y la jurisdicción de los Estados costeros, incluidos los ribereños de estrechos; asegurar a los Estados sin litoral su libre acceso al mar y desde el mar, así como la protección de intereses conexos, extensivos a otros Estados de características especiales; y asegurar también la unidad y la integridad territorial de los Estados archipelágicos.

Se solicitó la inclusión en el Tratado de disposiciones dirigidas a fomentar el desarrollo y la transmisión de tecnología marina, mediante programas de cooperación técnica y el establecimiento de centros nacionales y regionales, principalmente en los países en desarrollo, a fin de capacitar a su personal; impulsar la investigación científica y suministrarles los conocimientos y medios necesarios para utilizar el mar y sus recursos en su propio beneficio.

En cuanto a la zona de los fondos marinos situada más allá de los límites de la jurisdicción nacional, los países del Tercer Mundo propiciaron que ella fuese sometida a la administración de una Autoridad Internacional dotada de los poderes necesarios para llevar a la práctica los principios de que dicha zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad.

A tal efecto sugirieron que se encargara a la Autoridad la exploración de la zona y la explotación, transporte, tratamiento y comercialización de sus recursos, ya fuese directamente o en asociación con personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o internacionales.

Que una vez deducidas las utilidades de los contratistas y los gastos de funcionamiento de la Autoridad, el resto de los beneficios se distribuyese entre todos los Estados, según criterios equitativos que tuviesen en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo.

Además, se propuso atribuir a la Autoridad el control de la producción oceánica, a fin de evitar perjuicios a los Estados que extraen esos mismos minerales en tierra, los cuales deberían recibir importantes compensaciones en el caso de que sus economías resultasen afectadas por la competencia de la explotación submarina.

En este mismo estudio, que lleva por título "La ONU y la Convención del Mar", que si bien los países del Tercer Mundo estuvieron de acuerdo sobre

aquellas líneas generales, se dividieron en lo concerniente a las zonas de jurisdicción nacional, entre un grupo de 15 Estados Latinoamericanos y Africanos, partidarios de la pluralidad de regímenes de mares territoriales hasta las 200 millas; un segundo grupo de 50 Estados de América Latina, África y Asia que aceptaban limitar el Mar Territorial en 12 millas, siempre y cuando también se reconociera la institución de una Zona Económica Exclusiva, de allí hasta las 200 millas; y un tercer grupo de 40 Estados, —de esos tres continentes—, sin litoral y en situación geográfica desventajosa, es decir, de costas muy pequeñas o ribereñas de mares cerrados o semi-cerrados, que también apoyaban el Mar Territorial de 12 millas y Zonas Económicas no Exclusivas, hasta un máximo de 50 millas, donde compartirían derechos iguales con los demás Estados costeros de la región.

Por su parte, las naciones industriales tampoco tuvieron una posición uniforme, pues mientras las potencias marítimas, tanto del Oeste como del Este, con el respaldo de otros Estados, principalmente europeos, (en total 20 países) eran igualmente partidarios del Mar Territorial de 12 millas, no aceptaban más allá de ese límite sino ciertos derechos o intereses especiales de los Estados ribereños con respecto a la contaminación o para explotar las especies costeras en aguas adyacentes sin establecer un límite determinado, sino según los hábitos migratorios de los peces; mientras 10 Estados de Europa, América del Norte y Oceanía favorecieron el reconocimiento de la Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas, propuesta por el segundo grupo de los países en desarrollo.

En cuanto a la Zona Internacional de los Fondos Marinos, las potencias marítimas propiciaron inicialmente un régimen según el cual los Estados, personas o empresas privadas, nacionales o multinacionales interesadas, podrían explorar la zona y explotar, procesar y comercializar sus recursos en su propio beneficio, a cambio del pago de ciertos derechos, tasas o regalías. El papel de la Autoridad Internacional sería sólo el de expedir licencias a los solicitantes y distribuir entre los Estados las sumas recabadas por concepto de dichos derechos, tasas o regalías. No habría control de la producción oceánica ni resarcimiento a los productores terrestres.

A juicio de las naciones industriales, todos los Estados tenían derecho de utilizar irrestrictamente aquella zona —como parte sumergida de la alta mar— en aplicación del principio de la libertad de los mares. Además, ellas sostuvieron que sólo con el incentivo de amplios márgenes de utilidades, las empresas que disponían de los medios financieros y tecnológicos requeridos, arriesgarían invertir sus capitales en la explotación de los Fondos Marinos.

Frente a esta posición, los Estados de Europa Oriental, encabezados por la entonces Unión Soviética, tan pronto consiguieron incorporar en el proyecto de Convención cláusulas que les garantizaban un acceso seguro a la exploración y explotación de la Zona y al Consejo de la Autoridad Internacional, apoyaron las propuestas de los países en desarrollo, por razones que algunos interpretaron como testimonio de solidaridad y otros solamente de conveniencia política.

Esta descripción de las posiciones y de los grupos, sumada al convencimiento que todos compartían sobre la pertinencia de procurar la universalidad de la Convención, permite explicar por que se excluyó el inconducente recurso al voto —ya que nadie contaba con la mayoría necesaria— y se buscaron siempre fórmulas de consenso que requerían por fuerza concesiones recíprocas, en un proceso continuo de "do ut des", y de "pactos en paquete" (package deal).

Ello también explica que ningún país o grupo de países pudiera obtener que se incluyese en el texto del Tratado, la plenitud de sus reclamos sobre sus derechos e intereses, ni la copia de las disposiciones de su legislación nacional. Por definición una Convención es lo que convienen las partes, armonizando en lo posible sus respectivas conveniencias. Sin conciliación no hay acuerdo y, a falta de él, prevalecería como ya se ha dicho la ley del más fuerte, con perjuicio de los países menos poderosos, cuyo amparo reside en el Derecho internacional.

c. Resguardo jurídico de los intereses marítimos

¿En qué medida la nueva Convención permite el resguardo de nuestros intereses marítimos? Debemos hacerlo a la luz de lo expuesto, con un criterio realista y objetivo sustento fundamental de nuestras relaciones internacionales, no con enfoques teóricos y parciales como los de algunos comentaristas en nuestro medio que, sin haber participado mayormente en la Conferencia, se han convertido en acérrimos detractores de la Convención y han vituperado cada párrafo de su texto, con una absoluta ignorancia de su contexto, de los antecedentes, las concordancias y el trasfondo de los artículos, y de las negociaciones de que fueron objeto desde las propuestas iniciales hasta su versión final, presumiblemente por la falta de un examen completo y ecuánime de dicho instrumento de política internacional pública.

Un examen más completo y ecuánime del Tratado, y su comparación con las Convenciones de Ginebra del 29 abril de 1958, permiten evaluar cuáles son sus aportes y los logros conseguidos por países como el nuestro, que tuvieron una actuación de primera línea en la Conferencia, reconocida inclusive por sus más tenaces adversarios. Basta recordar que en las dos conferencias

anteriores de 1960 y 1967, pese a la presencia de juristas de calidades excepcionales, tanto del Perú como de nuestros vecinos de la CPPS, no se llegó ni siquiera a presentar una propuesta que mencionara el límite de las 200 millas, aunque sólo fuese para una Zona de Alta Mar en la que se reconociese al Estado ribereño cuando menos ciertos intereses especiales en la conservación y explotación de los recursos pesqueros.

Por el contrario, la Convención de 1982 consagra en favor del Estado ribereño, dentro de la llamada Zona Económica Exclusiva, desde el Mar Territorial hasta las 200 millas, nada menos que los derechos de soberanía modal para fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del mar, el lecho y el subsuelo, y con respecto a otras actividades económicas; así como jurisdicción territorial en materia del establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica y la protección y preservación del medio marino; y finalmente otros derechos previstos en la Convención, como es el de tomar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de sus leyes y reglamentos sobre la materia, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales (Arts. 56, 57 y 73).

La Constitución Política del Perú vigente, en su artículo 54, establece su soberanía y jurisdicción en el Dominio Marítimo y sobre el espacio aéreo que lo cubre, solo sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado. Las libertades de comunicación internacional, por el principio de libertad de los mares, corresponden a la libertad de navegación, de sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas.

Este primer resultado sería suficiente para admitir con honestidad hasta qué punto se han introducido en la nueva Convención disposiciones que convalidan los derechos fundamentales de soberanía territorial, por los que tanto se ha luchado desde mediados del presente siglo, y que motivaron el sarcasmo, cuando no las represalias, de los Estados más poderosos, por cuanto sus realidades e intereses se veían afectados.

La segunda innovación, consiguió incluir en el Tratado otras cláusulas muy valiosas para los países costeños, que han permitido justificar la concertación de ulteriores acuerdos. Como aquellas con arreglo a las cuales la pesca en alta mar está sujeta a los derechos, deberes e intereses de los Estados ribereños (Art.116, b); los nacionales de Estados que pescan idénticos o diferentes recursos en la misma zona de alta mar están obligados a cooperar y a establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca (Art. 117);

deben incluirse entre esas medidas las que permitan mantener o restablecer las poblaciones de las especies capturadas o asociadas y dependientes, por encima de niveles en los que su reproducción pueda verse gravemente amenazada (Art. 118); y la obligación de cooperar también rige para el caso de las especies que se encuentran sea en las Zonas Económicas Exclusivas de dos o más Estados (identificadas como "transfronterizas"), sea dentro de la Zona Económica Exclusiva y en áreas adyacentes, (llamadas especies "transzonales"), así como de las especies altamente migratorias cuya lista aparece en el anexo 1 (Arts. 63 y 64).

Desde luego, tratándose de una Convención concertada entre 167 (2015) países de realidades e intereses distintos, cuando no contrapuestos, y cuyo ámbito comprende vastas partes del mar que durante siglos fueron consideradas de uso común, era natural —además de inevitable por las razones ya expuestas sobre el equilibrio entre grupos—, que el reconocimiento de todos esos derechos a los Estados ribereños fuera parejo con la aceptación, por estos últimos, de ciertas obligaciones hacia los demás miembros de la comunidad internacional. La más importante de ellas es la preservación de las libertades de comunicación internacional: navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas (Art.58), de interés común para todos los países, y que el nuestro ha consignado en el artículo 54 de su actual Constitución.

Hay luego la que está referida a la obligación de dar acceso a otros Estados en la explotación de los recursos vivos cuando existan excedentes (Art.62,2), es decir, sólo en el caso de que el Estado ribereño no explote la totalidad de la captura permisible, y observándose las condiciones establecidas en sus leyes y reglamentos (Art.62,4), lo cual se condice con lo que el Perú siempre ha permitido, toda vez que se paguen los derechos correspondientes y se cumplan otras disposiciones de su legislación interna.

La Convención también admite ese acceso para los Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa, pero sujeto a los acuerdos que celebren con los respectivos Estados ribereños y siempre y cuando no sean afectadas las comunidades e industrias pesqueras de estos últimos Estados, ni se transfiera tales derechos a terceros (Art. 69 al 72).

La tercera innovación, no menos apreciable, consistió en incluir en el Tratado todo un capítulo sobre desarrollo y transmisión de tecnología marina (Parte XIV), que: dispone la cooperación entre los Estados o por conducto de las Organizaciones Internacionales competentes, en particular para asistir a los países en desarrollo (Art.266); señala como objetivos básicos la adquisición,

evaluación y difusión de conocimientos tecnológicos referentes al mar y el desarrollo de la tecnología apropiada, de la infraestructura tecnológica necesaria y de la capacitación de personal de los Estados y países en desarrollo (Art.268); y prevé el establecimiento de programas de cooperación para transmitir tecnología a los países que la necesiten, así como la concertación de acuerdos, la celebración de conferencias, el intercambio de científicos, tecnólogos y otros expertos, y el emprendimiento de programas conjuntos (Art. 269).

Se dispone la cooperación internacional, a través de programas e instituciones ya existentes o de la creación y financiación de nuevas actividades (Art. 270); el establecimiento de orientaciones, criterios y normas (Art. 271); la coordinación de programas regionales o mundiales (Art. 272); la transmisión de tecnología a países en desarrollo con respecto a las actividades en la Zona Internacional de los Fondos Marinos (Arts. 273 y 274); el establecimiento de centros nacionales (Art. 275), y de centros regionales, particularmente en los países en desarrollo (Art. 276); y la descripción de las funciones que cumplirán esos centros (Art. 277).

Se han previsto una serie de iniciativas para el fomento y la transmisión de tecnología marina en beneficio sobre todo de los Estados en desarrollo, que les permitirá en acuerdos con los Estados más desarrollados disponer de la asistencia internacional requerida en la programación y ejecución de sus diversas actividades, dentro y fuera de las zonas de jurisdicción nacional.

El cuarto logro, permitió estipular en el capítulo relativo a la solución de controversias (Parte XV), que el Estado ribereño no estará obligado a aceptar un procedimiento de solución obligatoria con respecto al ejercicio de su derecho o facultad discrecional de reglamentar en la Zona Económica Exclusiva, las actividades de investigación científica y negar su consentimiento a los proyectos de investigación de otro Estado u organización internacional competente, así como suspender o cesar el que hubiese autorizado; en esos casos la controversia será sometida a una comisión de conciliación cuyo informe no es obligatorio, sin que la Comisión pueda cuestionar el ejercicio de las facultades discrecionales del Estado ribereño (Art. 297 - 2.b).

Igual excepción, procedimiento y salvaguardias, se establecieron tratándose de controversias relacionadas con las pesqueras que involucren los derechos soberanos del Estado ribereño con respecto a los recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva o al ejercicio de esos derechos, incluidas sus facultades discrecionales para determinar la captura permisible, su capacidad de exploración, la asignación de excedentes a otros Estados y las modalidades y condiciones establecidas en sus leyes y reglamentos de conservación y administración (Art. 297, 3.a, b y c).

La quinta y fundamental novedad de la Convención fue la del régimen aplicable a la Zona de los Fondos Marinos y Oceánicos y su subsuelo fuera de límites de la jurisdicción nacional, a cuyo respecto se consiguió introducir los elementos esenciales propuestos por los países en desarrollo, comenzando con el reconocimiento de que esa zona y sus recursos son Patrimonio común de la Humanidad (Art. 136), que ningún Estado suele reivindicar o ejercer soberanía sobre parte alguna de la zonal o de los recursos (Art.137,1), y que las actividades en la zona serán organizadas, realizadas y controladas por una Autoridad Internacional en nombre de toda la humanidad (Art. 153, 1) la cual dispondrá la distribución equitativa de los beneficios financieros y otros beneficios económicos resultantes (Art. 140,2).

Asimismo, se incluyeron disposiciones a efectos de que cuando las actividades se realizasen en yacimientos que se extiendan a zonas sometidas a la jurisdicción nacional de un Estado ribereño, se tendrían en cuenta sus derechos e intereses (Art. 142), la Autoridad adoptaría medidas para adquirir tecnología y promover su transmisión a los países en desarrollo, de manera que todos los Estados Partes se beneficien de ella (Art. 144); se promoverían la participación efectiva de los países en desarrollo en actividades en la Zona, teniendo debidamente en cuenta sus necesidades e intereses especiales (Art. 148); y se protegería a los Estados en desarrollo contra los efectos adversos en su economía o en sus ingresos, como consecuencia de o del volumen de exportaciones de los minerales (Art. 150. g).

Con arreglo a lo establecido en el Tratado, la Autoridad adoptaría medidas para controlar la producción, fijando límites máximos sobre la base de los valores del consumo y extracción de níquel; y estaría facultada para limitar el volumen de producción de minerales distintos de los procedentes de nódulos, así como para ayudar a los países en desarrollo, cuyos ingresos o economías sufran serios perjuicios como resultado de actividades realizadas en la Zona (Art. 151).

Tales actividades podrán realizarse sea directamente por una Empresa como órgano operativo de la Autoridad (Anexo IV), sea por Estados Partes o entidades estatales o personas naturales o jurídicas que posean la nacionalidad de Estados Partes, pero siempre en asociación y bajo el control de la Autoridad que otorgará los contratos (Art. 153).

En efecto, cada sitio minero se dividirá en dos partes: una reservada para la exploración y explotación por la Autoridad a través de la Empresa o en asociación con Estados en desarrollo; y la otra a disposición del solicitante que se convierte en contratista para los fines de su explotación.

El Tratado estableció en el Anexo III, importantes y exigentes obligaciones financieras y de transmisión de tecnología a cargo del contratista. También dispuso que este "sistema paralelo" de explotación sería examinado cada cinco años, para la adopción de medidas que permitan mejorarlo (Art.154). Que transcurridos quince años desde el comienzo de la producción comercial se convocaría a una Conferencia de Revisión para evaluar si se han cumplido las finalidades previstas en beneficio de toda la humanidad; y que si cinco años después de su apertura no hubiese acuerdo sobre el sistema de exploración y explotación, la Conferencia podría enmendar las disposiciones pertinentes por una mayoría de tres cuartos, enmiendas que entrarían en vigor para todos los Estados parte al término de doce meses desde la fecha en que se hubiesen depositado los instrumentos de ratificación, adhesión o aceptación de dos tercios de los Estados Partes (Art. 155).

Finalmente, la Convención ha establecido que la Autoridad, de la que son miembros todos los Estados parte (Art. 156, 2), tendrá como órganos una Asamblea plenaria, un Consejo integrado por 36 miembros elegidos según los criterios que se fijaron en el Art. 161.1; con dos Comisiones, la Jurídica y Técnica y la Comisión de Planificación Económica, una Secretaría y la Empresa (Arts.158 a 160). Las controversias serán sometidas a una Sala Especial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a una Sala Ad Hoc de los Fondos Marinos o a un arbitraje obligatorio, según los casos indicados en los artículos 186 a 191.

Los países del Tercer Mundo consiguieron establecer en la Convención un régimen sin precedentes para promover la cooperación entre todos los Estados con miras al aprovechamiento de las inconmensurables riquezas contenidas en los fondos marinos extra jurisdiccionales, como fuente de prosperidad y bienestar colectivos e incluimos en el Tratado muy útiles salvaguardias para proteger los intereses de los países en desarrollo.

Casi al término de la Conferencia, a raíz del acceso al poder del partido republicano, bajo la presidencia de Ronald Reagan, Estados Unidos, secundado después por el Reino Unido, la República Federal Alemana y otros Estados, cuestionaron buena parte de las disposiciones que habían sido negociadas por consenso, entre ellas las relativas a los requisitos para el otorgamiento de sitios mineros y de contratos de exploración y explotación, al control de la producción, la transferencia de tecnología, la composición del Consejo de la Autoridad Internacional, la toma de decisiones y el sistema para la aprobación y vigencia de enmiendas. Aunque se hicieron esfuerzos para ir al encuentro de algunos de los reparos formulados, los objetantes no se dieron por satisfechos y Estados Unidos planteó que la Convención fuese sometida al voto, siendo aprobada en abril de 1982 por 130 a favor, 4 en contra y 17 abstenciones.

Como consecuencia de ese desenlace, las principales naciones desarrolladas, tanto occidentales como orientales, optaron por mantenerse al margen de la Convención; y algunas de las primeras decidieron concertar un "minitratado" a fin de llevar adelante los preparativos para la exploración y explotación de los minerales oceánicos, sin los requisitos cuya exigencia cuestionaban.

La Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, reunida a partir de 1983, con el encargo de elaborar en detalle las reglas y procedimientos aplicables de conformidad con la Convención, procuró introducir en ellas ciertos elementos que favoreciesen los intereses de los inversionistas. Pero como esa Comisión no tenía facultades para modificar las disposiciones del tratado, el Grupo de los 77, que representa a los países en desarrollo, manifestó en 1989, estar dispuesto a reunirse con cualquier Estado, fuese o no signatario de la Convención, para resolver los problemas que afectaban su universalidad.

El Secretario General de las Naciones Unidas convocó entonces a consultas informales con ese propósito, las mismas que se realizaron desde julio de 1991, hasta junio de 1994, en que se llegó a un consenso con respecto a la no aplicación de ciertas disposiciones del tratado de 1982 y la formulación de otras que regirían cuando la Convención entrara en vigor.

Ese consenso se formalizó en el llamado "Acuerdo sobre la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", que fue adoptado el 28 de julio de 1994, por la Asamblea General de las Naciones Unidas (AGNU) con 120 votos a favor, ninguno en contra y 7 abstenciones incluida la del Perú. La Convención entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60ª ratificación, realizada por Guyana.

El Acuerdo AGNU de 1994, aparte de ciertos cambios respecto al funcionamiento progresivo de los órganos de la Autoridad, el financiamiento de la Empresa y de los sitios mineros, el proceso para la toma de decisiones, los términos financieros de los contratos y la obligatoriedad de las enmiendas que adopte la Conferencia de Revisión, ha dejado sin efecto las normas concernientes a la transferencia de tecnología, el control de la producción y el fondo de compensación que eran muy importantes para los países en desarrollo, sobre todo de los exportadores de minerales terrestres, como es el caso del Perú, sin que las cláusulas introducidas en sustitución de esas normas sean igualmente satisfactorias.

Las disposiciones aplicables a la utilización de la Zona Internacional de los Fondos Marinos con arreglo a la Convención y al Acuerdo, permitirán,

llegado el momento, obtener beneficios y resguardos que estarían excluidos, sí en ausencia de reglas internacionales, los países más poderosos hubieran quedado en libertad para explotar los recursos de esa zona, al amparo de sus legislaciones nacionales o de cualquier tratado multilateral que se propongan implementar, sin las limitaciones y las obligaciones internacionalmente previstas por normas del Derecho internacional consuetudinario.

Las costumbre internacional y la Convención que recoge normas de dicha fuente del Derecho internacional, hacen de ella un trascendente instrumento jurídico internacional del que disponen todos los Estados para asegurar la cobertura de sus derechos e intereses en todos los ámbitos del espacio oceánico; objetivo que no suele obtenerse ni con la sola legislación interna ni con acuerdos regionales o subregionales, desde que en cada caso sus campos de aplicación se restringen, la primera a las zonas de jurisdicción nacional, y los segundos entre los Estados parte, pero no obligan a los demás Estados, como en cambio podría ocurrir con la Convención una vez que adhieran a ella la totalidad de los Estados o la totalidad de sus normas se constituyan en normas consuetudinarias por la práctica generalizada de todos los Estados, lo que se estima probable en un plazo cercano.

De otro lado, hay que tener en cuenta que si bien la Convención de 1982, está supuesta a durar el mayor tiempo posible para dar estabilidad a las relaciones y actividades de los Estados en mares y océanos, su vocación de permanencia es, por fuerza, relativa, desde que el Derecho debe ajustarse siempre a los hechos que regula, y como estos últimos se encuentran en constante evolución por la concurrencia de factores políticos, económicos, sociales, científicos y tecnológicos, aquél tiene que ser revisado y actualizado para atender las exigencias de los cambios de situación.

El ejemplo más reciente de este proceso es el ocurrido con, cuya intensificación desde la década de los ochenta puso de manifiesto la insuficiencia de las disposiciones de la Convención, sobre las especies que se encuentran tanto en una zona económica exclusiva como en un área adyacente a ella —especies transzonales— y las que recorren vastas extensiones del mar frente a las costas de varios países —especies altamente migratorias—.

La necesidad de poner término a una explotación irrestricta que amenazaba la supervivencia de tales especies y suscitaba crecientes conflictos entre los Estados pesqueros de aguas distantes y los respectivos Estados ribereños, dio margen a que la Asamblea General de las Naciones Unidas decidiera convocar a una Conferencia; la cual, luego de tres años de negociaciones, aprobó finalmente un Acuerdo.

El Acuerdo AGNU de 1995 llamado "Acuerdo Relativo a la Conservación y Ordenación de Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios", se basa en las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, y aborda los problemas relativos a la ordenación de la pesca de altura que se señalan en el Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992.

Este nuevo instrumento ha tenido, entre otros méritos, el de no limitarse a ampliar con disposiciones apropiadas las cláusulas elementales contenidas en la Convención, sino el de ir más allá sobre ciertos aspectos que entonces no habían sido previstos, que fueron desestimados por falta de consenso. Se trata, por lo tanto, de un paso muy importante en el desarrollo progresivo del Derecho del Mar, que bien puede servir de precedente valioso para ulteriores acuerdos complementarios de la Convención, pero basados en las normas de la que es hoy conocida como "la Constitución del Mar", en la medida que progresivamente se constituya en código de la costumbre como fuente del Derecho internacional marítimo, que la consagre como norma universal que vincule a todos los Estados del mundo.

d. La Convención del Mar y la Constitución

¿De qué manera puede el Perú ser Parte en el Tratado, sin modificar su Constitución y leyes sobre la materia? En diversos estudios acerca de éste tema, se demuestra que no es pertinente atribuir a nuestro Dominio Marítimo la naturaleza jurídica de territorio marítimo nacional, porque ni fue establecido con las características de ese instituto de soberanía territorial desde el Decreto Supremo de 1947, ni se le describió tal índole en los artículos pertinentes (97, 98 y 99) de nuestra Carta Política de 1979; sin embargo, en el artículo 54 de la Constitución de 1993 se establece que el territorio del Estado es inalienable e inviolable, y que comprende el Dominio Marítimo y el espacio aéreo que lo cubre. En síntesis, ¿se podría concluir que el Dominio Marítimo no debería ser parte del territorio del Estado peruano?

Al respecto, cabe señalar unas breves reflexiones sobre qué conduciría marginar al Perú de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 y confinarlo dentro del marco de un Mar Territorial de 200 millas, como si él ofreciese la protección internacional jurídica más segura de sus derechos e intereses en el espacio oceánico.

Vistas las cosas con un enfoque integral, queda en evidencia el espejismo en que incurren quienes, animados por un espíritu nacionalista, han venido

propiciando el mantenimiento de esa actitud. Espejismo, en primer término, porque resulta obvio que aquel resguardo no suele ser asegurado mediante la institución de un Mar Territorial de 200 millas, ya que existen fuera de él intereses substanciales cuya cobertura requiere disposiciones como las previstas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en resguardo de los Estados en desarrollo.

Así ocurre tratándose de las zonas que se encuentran bajo la jurisdicción de otros Estados, donde nos interesa que sean preservadas las libertades de tránsito y de comunicación internacional, que se respete el cumplimiento de normas de conservación y ordenación de las especies transfronterizas, como se ha dispuesto en la Convención; y que también se acaten las normas y adopten las medidas para prevenir la contaminación o resarcir sus daños cuando ella se desplaza de un país a otro.

Igual sucede frente a las actividades de otros Estados en áreas de alta mar adyacentes a la zona de nuestro Dominio Marítimo, tanto en lo que concierne a las libertades de comunicación internacional, de emplazamiento y uso de instalaciones y de investigación científica, cuanto a la conservación de las especies transzonales y altamente migratorias, a la preservación del medio marino, a la prestación de auxilio, a la represión de actividades ilícitas y al ejercicio del derecho de persecución; todo lo cual no puede asegurarse con la sola legislación interna, sino requiere la existencia y el respeto por los Estados, de las disposiciones contenidas en la Convención internacional.

Los conceptos señalados sobre los dos ámbitos anteriores valen igualmente para la zona de los fondos marinos fuera de los límites de la jurisdicción nacional, donde, a través de la Autoridad y de la Empresa que se constituyan, nos interesa participar en la toma de decisiones, en la explotación de los recursos mineros, en la percepción de las utilidades resultantes y en la asistencia que se preste a los países en desarrollo cuyas economías sean afectadas por la producción oceánica.

Si el Perú permaneciese al margen de la Convención, no podría obtener ninguno de esos beneficios, como tampoco los previstos en ese Tratado, pese al Acuerdo AGNU del 28 de julio de 1994 sobre limitaciones respecto al desarrollo y transmisión de la tecnología marina, salvo acuerdo bilateral o incluido en bloques regionales.

Pero incurren, además, en un segundo espejismo, quienes piensan que el atribuir a nuestro Dominio Marítimo la naturaleza jurídica del territorio marítimo aseguraría el respeto de todas las disposiciones que el Perú decidiese aplicar

en él, puesto que esa institución no es internacionalmente reconocida hasta la distancia de las 200 millas; y si nuestro Gobierno adoptase algún género de medidas que afectaran los derechos o intereses de otros Estados, éstos no solamente podrían desacatarlas sino ejercer las acciones que mejor le conviniesen, desde las legales y las económicas hasta inclusive las militares, dependiendo de la índole y gravedad de los casos, porque en relaciones internacionales priman las medidas de facto sobre las jurídicas.

Debemos recordar —por más cuestionables que tales medidas fueran para nosotros—, las represalias comerciales impuestas con motivo de las capturas de algunos barcos atuneros, así mismo cabe agregar los ejemplos de acciones tomadas a raíz del conflicto de las Islas Malvinas o de los incidentes ocurridos en distintos golfos, como el de Fonseca, el de La Sidra o el Pérsico, para comprobar hasta qué punto no son respetadas las disposiciones de la legislación marítima nacional, no solo cuando se apartan de las normas del Derecho internacional que brindan protección jurídica a los Estados menos poderosos sino cuando realidades e intereses mayores se ven afectados.

De otro lado, y éste es el tercer espejismo jurídico, por el cual de poco habrá de servir al Perú seguir absteniéndose de adherir a la Convención, si sus disposiciones le serán igualmente obligatorias al convertirse, a través de la práctica general de los Estados por la costumbre salvo oposición, en normas consuetudinarias de Derecho internacional, conforme a lo previsto en el Artículo 38 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados al cual se encuentra vinculado. En síntesis, las normas del Tratado constituyen derechos y obligaciones que vinculan a todos los Estados parte de la Convención, y en general tienden a convertirse en vinculantes para todo Estado sujeto del Derecho internacional en cuanto a aquellas normas producto de la costumbre como fuente del Derecho.

Ese proceso, que ya está en curso, llevará a nuestro país a la absurda situación de quedar sujeto al cumplimiento de deberes establecidos en la Convención de 1982 por normas consuetudinarias, salvo que ofrezca oposición manifiesta, sin poder invocar el ejercicio de derechos que ella reconoce a los Estados parte, toda vez que tales obligaciones no generan Derecho internacional a los Estados que no son parte del Tratado. ¿Así se protegen los intereses nacionales, o por el contrario, no se les perjudica de manera irresponsable? ¿Los intereses nacionales de los Estados están protegidos por la comunidad internacional? ¿No son los Estados los que deben proteger sus propios intereses nacionales?

El argumento de oponerse a adherir a la Convención en cuanto a quedar sujetos a la obligación de cumplir deberes contenidos en sus normas

consuetudinarias sin poder acceder a los beneficios de los derechos que reconoce a los Estados parte, sostiene jurídicamente que tales normas forman parte del Derecho internacional en tanto derechos y obligaciones de manera general y común a todos los Estados, parte o no de la Convención; en consecuencia, cualquier controversia entre Estados debería ser sometida jurídicamente a toda fuente del Derecho internacional, no sólo a normas convencionales que vinculen a las partes.

Sin embargo, pese a las consideraciones expuestas sobre el particular para quienes se oponen a adherir a la Convención, no han podido ser sustentadas las consideraciones jurídicas referidas al resguardo de los intereses nacionales derivados de los beneficios de los derechos reconocidos a los Estados parte, dado a que persisten en mantener al Perú fuera de la Convención, aduciendo que lo hacen por razones políticas de soberanía nacional para evitar que se divida nuestro Dominio Marítimo en un territorio marítimo de 12 millas, con soberanía plena, y una Zona Económica Exclusiva de 188 millas, con derechos de soberanía modal para ciertos efectos y jurisdicción territorial para otros, lo que iría en contra de lo dispuesto en el artículo 54 de la Constitución del Estado, y desvirtuaría el contenido esencial de la Constitución por norma fundamental de soberanía territorial contemplada en diversas disposiciones constitucionales.

El término soberanía está contenido ocho veces en el texto constitucional en: principios de soberanía del pueblo (Art. 3º); deber primordial del Estado, de defender la soberanía nacional (Art. 44º); el Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas (Art. 54º); reserva de materia exclusiva de tratados, competencia del Congreso (Art. 56.2º); el Estado es soberano en el aprovechamiento de recursos naturales (Art. 66º); el ingreso de tropas extranjeras que no afecte la soberanía nacional (Art. 102.8º); adoptar las medidas necesarias para la defensa de la soberanía del Estado (Art. 118.15º); y la finalidad primordial de las Fuerzas Armadas (Art. 165º) —antes citado—.

El argumento político-jurídico de la oposición a adherir a la Convención en resguardo de los intereses nacionales, se basa en un enfoque político realista de las relaciones internacionales sustentado en el criterio de anarquía global, entendido por la ausencia de un Estado universal que garantice la universalidad entre todos lo actores internacionales. Se plantea una política pragmática de Estado en las relaciones internacionales, sostenida en privilegiar el poder nacional fáctico al poder jurídico del Derecho internacional, respecto de alcanzar y proteger sus intereses marítimos nacionales por acuerdo responsable de la comunidad internacional.

Los argumentos en criterios de soberanía territorial, omiten decir que precisamente con el propósito de armonizar nuestros preceptos constitucionales con las disposiciones del entonces proyecto de Convención, y de hacer posible que el Perú suscribiera el Tratado, al adoptarse en 1979 los artículos respectivos de dicha Constitución, se tomaron las siguientes medidas:

1° Se suprimió el término "mar territorial" que había sido propuesto y se incorporó la noción de "dominio marítimo" con elementos distintos a los de ese instituto;

2° No se incluyó el concepto de "paso inocente" —que es uno de los elementos tipificantes del mar territorial— sino el de "libertades de comunicación internacional" que la Convención aplica a la Zona Económica Exclusiva entre las 12 y las 200 millas;

3° Se agregó que en su Dominio Marítimo el Perú ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, "... de acuerdo con la ley y los convenios internacionales ratificados por la República", concordancia esta última dirigida a dejar la vía expedita para que nuestro país fuese parte en el Tratado sin necesidad de modificar su Constitución toda vez que ratificado el Tratado este debía regular la norma constitucional, adecuando el ejercicio de sus derechos soberanos a las disposiciones pertinentes de la Convención. En conclusión, se formalizaba el cambio del instituto constitucional de soberanía territorial al de soberanía modal vía la ratificación del Tratado. (Bákula 1985)

El mismo criterio fue seguido en 1993, con dos elementos adicionales: el de haber incluido en el párrafo relativo al dominio aéreo, la salvaguardia de que también allí la soberanía y jurisdicción se ejercen "sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional" y de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado (1), y que el territorio del Estado comprende el Dominio Marítimo y el espacio aéreo que lo cubre.

Mar de Grau es la denominación oficial del Dominio Marítimo del Perú en el océano Pacífico, es decir, de los espacios marítimos sobre los que ejerce soberanía y jurisdicción. Mediante la Ley Nº 23856, de 24 de mayo de 1984, se dio la denominación de «Mar de Grau» al Dominio Marítimo del Perú, concepto contenido en la Constitución vigente de 1993 y en la anterior que sustituyó de 1979.

El término Dominio Marítimo tiene su origen en el Decreto Supremo Nº 781 del 1 de agosto de 1947, cuando se señala: "Que en ejercicio de la soberanía y en

resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación, dentro del cual deben ser ejercitados la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales [...], en una zona comprendida entre esas [nuestras] costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas millas marinas, ..." [las cursivas son nuestras]. (Bustamante 1977)

La Constitución de 1979, al introducir en su artículo 97º la expresión dominio marítimo dejó intencionalmente de lado la expresión mar territorial, a fin de facilitar la firma de la Convención del Mar en preparación, toda vez que la expresión dominio marítimo no define institución alguna de las reconocidas por el Derecho internacional y se limita a consagrar la realidad jurídica peruana preexistente con el propósito de que la ley, como expresión de soberanía nacional adopte las precisiones que se consideren más adecuadas en concordancia con los tratados vinculantes para su validez internacional. (Bákula 1985: 153)

El argumento jurídico que se opone a adherir a la Convención sin necesidad del cambio constitucional requerido por la propia Constitución (Art. 56 y 57), antes de ser ratificado el Tratado, por afectar el núcleo duro de la norma fundamental en cuanto a soberanía nacional; pese al factor histórico del nuevo concepto de dominio marítimo introducido en la Constitución vigente, al pretender interpretar literalmente la norma constitucional —al margen de su origen por haber adquirido vida propia al nacer—, que define dicho concepto con los mismos elementos esenciales del contenido de Mar Territorial, toda vez que el dominio marítimo comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo hasta las doscientas millas marinas, por ser parte del territorio del Estado, reconociéndose libertades de comunicación internacional en mayor medida a las de solo libre tránsito, por atribución de soberanía nacional.

La posición del Perú frente a la Convención fue interpretada por las Naciones Unidas en el Informe Anual del Secretario General del 5 de octubre de 1998, que precisa: "Un Estado latinoamericano no parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada 'dominio marítimo', reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por este razón, el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas" [las cursivas son nuestras] (ONU 1998: 17).

Luego de 24 años desde que la Convención quedó abierta a la firma el 10 de diciembre de 1982, el Congreso de la República por Dictamen de la Comisión

de Constitución y Reglamento del 18 de mayo de 2006, en el proceso de aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a iniciativa del Ministro de RREE con acuerdo del Presidente de la República, resuelve diferir el mencionado tema hasta que el Poder Ejecutivo considere oportuno y pertinente reiniciar el referido debate, situación que sigue pendiente sin solución de continuidad.

Esta posición, al ser considerada categoría especial por las Naciones Unidas, da lugar a la tesis peruana del Dominio Marítimo, toda vez que no cabe en la clasificación de Mar Territorial del Derecho internacional, situación que plantea la necesidad de definir por doctrina sus contenidos y alcances.

Por estudiosos del tema en el país se tiene una primera aproximación conceptual, que define por dominio marítimo a la institución privativa del Derecho interno empleada para describir el espacio marítimo nacional, denominado Mar de Grau por ley vigente, como parte del territorio del Estado en complemento natural al espacio aéreo y terrestre desde un enfoque integrado y total, donde el Estado ejerce soberanía y jurisdicción de acuerdo con la ley y tratados ratificados. (Brousset 2013: 32)

El concepto dominio marítimo incluido en la Constitución de 1979 dentro del capítulo del Territorio (CPP 1979), se encuentra ubicado en la Constitución de 1993 en el capítulo del Estado, la Nación y el Territorio (CPP 1993), por criterio sistemático de técnica legislativa para facilitar su interpretación, y se diferencia del concepto mar territorial que reconoce el Derecho internacional porque en sus contenidos se amplían los alcances de paso inocente, concepto que tipifica la institución de mar territorial.
El Estado en manifestación evidente de soberanía nacional que es su territorialidad, precisa el concepto de dominio marítimo sujeto a las libertades de comunicación internacional por acto de soberanía territorial, pues "En este marco espacial de triple expresión –terrestre, marítima y aérea- la autoridad estatal monopoliza en principio todos los poderes sobre las personas –nacionales y extranjeros-, actos y cosas que allí se sitúan, legislando, juzgando y ejecutando los dictados de su ordenamiento" (Remiro 1997: 76).

Por otro lado, según el Fallo de la CIJ/ICJ en el caso "Diferendo Marítimo" (Perú c. Chile) del 27 de enero de 2014, en el Fundamento 178, se señala: «*Las pretensiones de Perú incluyen un "dominio marítimo" de 200 millas náuticas. El agente de Perú declaró formalmente, en representación de su gobierno, que la expresión "dominio marítimo" que se encuentra en la Constitución [peruana] es utilizada de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982". La Corte toma nota de esta declaración que*

manifiesta una vinculación formal de Perú» [las cursivas son nuestras] (ICJ 2014: 66; ACDI 2014: 65-66; MREP 2015: 117-117).

En consecuencia, cabe precisar que el contenido de la tesis peruana del Dominio Marítimo se fundamenta según la más estricta interpretación del concepto por la doctrina nacional actual, en la preferente aplicación del Derecho consuetudinario internacional tras la aprobación de una norma convencional, que define los espacios marítimos con carácter vinculante para los Estados parte de un Tratado al cual todavía el Estado peruano no adhiere.

Cabe una interpretación más amplia del concepto de Dominio Marítimo respecto de su utilización de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la Convención de 1982, conforme declaración manifiesta de una vinculación formal del Estado al Derecho internacional positivo, siempre que sin ser parte de la Convención el Estado decida por acto unilateral la práctica de tal norma positiva por convicción jurídica y sin objeción alguna.

El Derecho internacional positivo está determinado por la voluntad contractual del Estado, mediante la aprobación de disposiciones convencionales o por la práctica del Estado, pudiendo optar por abandonar una norma consuetudinaria en desarrollo, siempre que la prueba de su objeción sea clara y oportuna, de lo contrario la aceptación de la norma consuetudinaria es presumible.

Han transcurrido más de seis períodos de gobierno en el país desde la firma abierta al Tratado, tiempo más que suficiente para que el Perú adhiera a la Convención de 1982, aplicando los preceptos constitucionales y lo dispuesto en el Artículo 310 del Tratado, que posibilita declaraciones, manifestaciones o enunciados que permitan a cualquier país armonizar su Derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que ellas no excluyan o modifiquen los efectos jurídicos correspondientes, sin embargo en la práctica se ha configurado una política de Estado por la opción al Derecho internacional positivo de normas consuetudinarias del Derecho internacional marítimo recogidas o no en la Convención.

¿Bastaría que se acompañe al instrumento de adhesión una declaración escrita dejando constancia de que? (1) el Perú mantendría sin cambios el artículo 54 de su Constitución y los demás instrumentos pertinentes de su legislación interna; (2) que de conformidad con lo dispuesto en dicho artículo, ejercería su soberanía y jurisdicción en el Dominio Marítimo del Estado y en el espacio aéreo supra yacente de manera compatible con las disposiciones de la Convención; (3) que aplicaría tales disposiciones con respecto a otros Estados, sobre bases de reciprocidad; y (4) que esa declaración, no tendría

por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las referidas disposiciones en su aplicación al Perú.

Al respecto, la persistente objeción a adherir al Tratado se sustenta no sólo en el cambio constitucional requerido por el instituto de la soberanía territorial referido al término Dominio Marítimo (Art. 54º) como parte del territorio del Estado, sino por la aprobación siguiendo el procedimiento establecido por norma constitucional vigente, que exige ser aprobado por el Congreso antes de ser ratificado, toda vez que versa sobre soberanía, dominio o integridad del Estado (Art. 56º).

Con la declaración de adhesión a la Convención, desde el punto de vista jurídico los dominios marítimo y aéreo del Perú quedarían tal como están definidos en la Carta fundamental y otros instrumentos de su normatividad internacional, es decir, como espacios unitarios desde la costa hasta las 200 millas, donde el Estado ejercería su soberanía y jurisdicción de conformidad con la ley y con los tratados ratificados, esto es desde la nueva perspectiva jurídica de soberanía modal.

Desde el punto de vista político, ya no habría lugar para los reparos sobre el presunto recorte del territorio nacional, la división de los dominios en dos zonas, las renuncias a la soberanía y jurisdicción, el abandono de la tesis originaria, ni la violación de la Constitución o la necesidad de modificarla.

Desde el punto de vista práctico el Perú continuaría ejerciendo los mismos derechos, controles y medidas de ejecución de sus leyes y reglamentos en materia de comunicación internacional, permisos de pesca, apresamiento y multa de infractores, prevención de la contaminación, regulación de las investigaciones científicas, vigilancia y represión en el mar y desde el espacio aéreo, fiscalización aduanera, sanitaria de inmigración, etc., que ha venido aplicando hasta ahora, pues la Convención contiene disposiciones apropiadas con respecto a cada una de dichas materias, a resultado en gran parte de iniciativas peruanas.

Cabe destacar, como precisión adicional, que en lo concerniente al dominio sobre el espacio aéreo, el Perú no renunciaría a su soberanía y jurisdicción hasta el límite de las 200 millas sino que, en ejercicio de esa misma soberanía, por autodeterminación recíproca se abstendría de imponer restricciones al tránsito de las aeronaves más allá de las 12 millas, conducta ésta que siempre ha observado porque tampoco le conviene que otros Estados establezcan por encima de sus respectivas zonas, limitaciones al tránsito de las aeronaves peruanas.

De conformidad con lo previsto en artículos de la propia Convención, la Fuerza Aérea del Perú podría ejercer vigilancia hasta el límite de las 200 millas para prevenir que se realicen en el mar actividades violatorias de sus leyes y reglamentos con respecto a la exploración y explotación de sus recursos, la investigación científica y la preservación del medio marino. Más aún, al igual que nuestras naves de guerra, nuestra Fuerza Aérea estaría facultada para realizar en la totalidad de la zona las acciones necesarias con el objeto de reprimir las violaciones de sus leyes y reglamentos, incluyendo la persecución, detención y escolta a puerto de los buques infractores. Es ésta clase de cobertura que interesaba a nuestro país preservar y que se logró incluir en el Tratado como resultado de negociaciones bastante más difíciles que las usuales en el proceso de su formulación.

En suma, persiste el argumento jurídico de la territorialidad sustentado en la definición del concepto Dominio Marítimo como parte del territorio del Estado, según el cual por norma constitucional vigente, comprende no sólo el domino marítimo, sino el espacio aéreo que lo cubre (Art. 54º); así como, por técnica de interpretación sistemática, al ubicar dicho concepto en el Capítulo I del Estado, la Nación y el Territorio de la Constitución Política del Perú (CPP). Argumentos que sostienen la incompatibilidad de la Convención con la Constitución.

e. Asuntos de la Convención para el futuro del país.

¿Qué asuntos del Derecho del Mar deben merecer en adelante nuestra especial atención? Se trata, de una pregunta fundamental, pues si la evocación del pasado tiene mucha importancia para poder actuar en el presente con la perspectiva debida, no debemos detenernos ni en el uno ni en el otro, sino dirigir también la mirada hacia el futuro para ir preparando lo que mejor convenga al país, y evitar así los riesgos de la falta de previsión.

La premisa de la que debemos partir es que el desarrollo del Derecho del Mar está directamente condicionado por la evolución de los hechos y situaciones que regula. Tanto políticos, como económicos y sociales, y que en ellos intervienen los progresos científicos y tecnológicos, con la secuela de una mutación incesante y a veces vertiginosa, más aún en la actual etapa de la historia de la humanidad. Sin embargo, a la luz de los sucesos acaecidos en el último siglo, de las negociaciones en curso y de los compromisos pendientes de aplicación, es posible formarse una idea de cómo será el escenario y las perspectivas de esta rama del Derecho internacional en el siglo XXI.

A diferencia de lo que ocurriera cien años atrás, cuando al amparo del principio de la libertad de los mares seguía prevaleciendo la ley del más fuerte, con las

consiguientes confrontaciones y prácticas abusivas de quienes no reparaban en los intereses de los demás, el siglo XXI habrá de realizarse bajo la vigencia de las reglas establecidas en la Convención sobre el "Nuevo Derecho del Mar" y otros Acuerdos de carácter complementario, que concilian hasta donde esto es factible, los reclamos y las necesidades de los diversos Estados, permitiendo un uso más racional de los mares y un aprovechamiento más equitativo de sus recursos.

Se debe remarcar —no en afán de alarde retrospectivo sino con objeto de reflexión para el porvenir—, que buena parte de aquellas reglas internacionales fueron concebidas, sustentadas y logradas por autoridades, juristas y diplomáticos de varios países latinoamericanos; primero mediante acciones audaces y previsoras, luego a través de una campaña muy bien llevada, hasta conseguir el reconocimiento de los derechos que demandamos como instrumento de desarrollo y bienestar de nuestros pueblos.

Pero una vez obtenida esta victoria jurídica, nos toca trasladarla del papel a la realidad. De poco nos sirve saber que son nuestros los mares aledaños, si no llegamos a aprovecharlos cabalmente. Por eso, la primera tarea que debe empeñar a todos nuestros países durante el siglo XXI, será la puesta en práctica de las disposiciones contenidas en "La Convención sobre el Derecho del Mar".

Las materias que habrán de ser objeto de aplicación son las siguientes:

Fijación del límite exterior del mar territorial y establecimiento de las Líneas de Base, a partir de las cuales se mide su anchura;
Delimitación del Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental entre Estados con costas adyacentes ó situadas frente a frente;
Fijación del límite exterior de la Plataforma Continental cuando su margen se encuentra más allá de las 200 millas;

Indicación de vías marítimas y de separación del tráfico en el Mar Territorial en los estrechos utilizados para la navegación internacional y en las aguas archipelágicas;

(1) Preparación y publicación de las respectivas cartas y líneas de coordenadas geográficas sobre todas esas materias;
(2) Celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales, subregionales y regionales sobre pesca en las zonas económicas exclusivas y en la alta mar;
(3) Fomento de la cooperación internacional para el desarrollo de la investigación científica y de la tecnología marina;

(4) Igual fomento de la cooperación internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.
(5) Establecimiento del Tribunal Internacional del Derecho del Mar y recurso a éste o a otros medios elegibles para la solución de controversias relacionadas con la interpretación o la aplicación de la Convención;
(6) Establecimiento de los órganos de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (Asamblea, Consejo, Secretaría, Comisión Jurídica y Técnica y Comité de Finanzas), de conformidad con las disposiciones de la Convención y del Acuerdo sobre la parte XI;
(7) Aplicación de las decisiones de la Comisión Preparatoria de dicha Autoridad Internacional y elaboración y aprobación de las normas, reglamentos y procedimientos para la realización de las actividades en la zona de los fondos marinos;
(8) Ejecución de los programas de capacitación, asistencia técnica y cooperación científica, especialmente a los países en desarrollo, con respecto a las actividades de la minería oceánica en la zona, así como en materias de ciencia y tecnología marina y de protección y preservación del medio marino.

En Nueva York, se concertó un Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces transzonales y las Poblaciones de Peces altamente migratorios, y en Roma el Código de Conducta sobre Pesca Responsable; negociaciones que concluyeron con éxito en agosto y octubre de 1995, respectivamente.

El primero de esos dos nuevos instrumentos ha previsto el establecimiento de organizaciones sub regionales o regionales de ordenación pesquera, y, en su defecto la concertación de arreglos entre los países interesados, que incluyen por igual a los Estados ribereños y a los Estados pesqueros de aguas distantes, por tanto ellos deberían reunirse con el objeto de constituir las organizaciones o elaborar los arreglos correspondientes.

El Código de Conducta, pese a su carácter voluntario, fue concebido con el entendimiento de que generaría en los Estados un compromiso cuando menos moral para asegurar que la pesca se realice de manera responsable, de conformidad con los principios y normas acordados en el texto y aprobados por consenso.

Con relación a nuestras fronteras marítimas, hasta ahora no ha sido objeto de convenio específico de delimitación entre Perú y Chile, pese al fallo de la CIJ del 27 de enero de 2014, toda vez que sigue pendiente entre las partes formalizar el acuerdo internacional final a depositar en la Secretaria General de las Naciones Unidas.

Pese a la estrecha vinculación de las normas de la Convención sobre fronteras marítimas, respecto a nuestras delimitaciones del territorio marítimo pendientes con Chile, el Tratado sobre el "Nuevo Derecho del Mar" es respetuoso de los Tratados de límites entre los Estados, por tanto su adhesión —con reservas técnicas, declaraciones o sin ellas—, carece de efectos jurídicos internacionales en dicho extremo.

Al constituirse la Convención en código internacional del mar, en armonía con el Derecho internacional, sus normas son fuente del Derecho que todo tribunal internacional deberá tener en cuenta ante cualquier controversia entre Estados parte o no del nuevo Derecho del Mar.

BIBLIOTECA CENTRAL DE
MARINA - HEMEROTECA
DIRINTEMAR

CAPÍTULO III

TEMAS DE ECONOMÍA

SECCIÓN I

ECONOMÍA MARÍTIMA

1. MARCO TEÓRICO

El estudio de la realidad marítima, constituida por el poder marítimo y el potencial marítimo, está destinada a contribuir significativamente al logro de los objetivos nacionales.

El poder marítimo constituido por los intereses marítimos y el poder naval, es entendido como la capacidad del Estado para contribuir al logro del bienestar y la seguridad de la nación debe hacer el mejor, más amplio y eficiente uso del ámbito marítimo que incluye el uso de las aguas interiores navegables, incorporando para su desarrollo los recursos del potencial marítimo.

La importancia de las actividades que se realizan en el medio marítimo es tan significativa para Perú, que solamente una de ellas, el comercio marítimo, vital para el desarrollo del país, moviliza el 95% de las cargas de importación y exportación, que corresponden al 15% de los excedentes nacionales y al 20% de la oferta total, respectivamente.

Otras actividades económicas importantes son la explotación de los recursos naturales marinos, la industria de las construcciones y reparaciones navales, la investigación científica y tecnológica, el desarrollo humano, que incluye la creación de una conciencia marítima en el ciudadano peruano, actividades que constituyen cada una de ellas un interés marítimo, desarrollado o desarrollable, estos a su vez agrupan a otras actividades afines y complementarias de menor nivel.

Dichos intereses marítimos están dentro de la esfera de acción de diferentes sectores de la administración pública; sus autoridades a menudo toman decisiones cuyos efectos no son siempre concurrentes con lo que conviene a otros intereses, por lo que la realidad marítima está en proceso errático de evolución, a pesar de haberse producido una importante legislación destinada a evitar esta situación, con especial énfasis en la planificación estratégica del Estado.

Algunos indicadores de esta afirmación, son los siguientes:

a. Los puertos peruanos no han alcanzado un nivel de eficiencia acorde con la decisión expresada de competir en la captación del comercio marítimo de los países vecinos y de manejo del propio.
b. La Marina Mercante Nacional ha reducido su tonelaje desde hace años debido a que la legislación pertinente no ha promocionado, sino que ha dificultado la formación y operación competitiva de empresas navieras nacionales, con el consiguiente egreso de divisas que significa el pago de fletes a empresas extranjeras.
c. En los puertos peruanos se redujeron los costos operativos, y liberalizado el trabajo portuario; sin embargo, estas acciones no se han traducido directamente en el incremento de las exportaciones por servicios competitivos.
d. Las aduanas marítimas, a pesar de haberse modernizado, todavía no resuelven los problemas de la subvaluación y la piratería de marcas.
e. El sector pesquero, que podría producir un mayor ingreso de divisas para el país del que ya proporciona, conforma una complicada trama de intereses que involucra a embarcaciones, servicios, centros de transformación y sistemas de comercialización con altos grados de distorsión por la desactualización de infraestructura, el facilismo en la producción sin mayores incrementos en la cadena de valor que incide desproporcionadamente sobre la harina de pescado corriente, en desmedro de la producción para la alimentación directa de la población y el descontrol de sus actividades.
   Por otro lado, el otorgamiento de licencias de pesca a empresas extranjeras no siempre considera el principio de igualdad en el trato con las empresas nacionales, reduciendo los beneficios que tan grande riqueza potencial debería redituar a la economía nacional.
f. Otros intereses marítimos, como las construcciones y reparaciones navales, la investigación científica y tecnológica, y la promoción de una conciencia marítima nacional a través de la educación pública podrían recibir un mayor impulso para su desarrollo coherente, si se tuvieran los medios para lograrlo.

Esta situación se debe, en lo esencial, a la ausencia de objetivos y políticas de desarrollo coherentes en el ámbito marítimo que orienten los esfuerzos sectoriales hacia el logro de un creciente y sostenido incremento de la contribución de la realidad

marítima a la riqueza nacional; en suma, a la falta de un sistema de planeamiento estratégico del Estado que integre y armonice los intereses marítimos del país.

Estudiar los intereses marítimos nacionales, exige revisar procesos y relaciones conceptuales de sus componentes esenciales vinculados con la economía y por tanto con el desarrollo del país.

Usualmente estudiamos los intereses marítimos en cinco componentes: comercio, recursos, industria, innovación y cultura marítima, pero en el presente capítulo centraremos nuestra atención en los tres primeros componentes por estar estrechamente relacionados con el proceso económico.

El comercio marítimo desempeña un papel muy importante en la economía nacional, toda vez que más del 90% del comercio exterior peruano se realiza por vía marítima; así mismo, es una actividad económica que también tiene lugar a través del mar, ríos y lago navegables, en sus aspectos de cabotaje y comercio interno.

Así mismo, el comercio marítimo incluye importaciones mediante las cuales es posible contar con bienes de capital que se requieren para el desarrollo de la producción nacional. En suma al 2011 el valor económico del intercambio comercial del país fue de USA$ 82,022 Millones, y representó el 46.47% del PBI (BCRP 2012).

El comercio mundial de servicios de transporte marítimo -principalmente de carga-, representa más del 40% de las exportaciones mundiales de servicios de transporte. El 2008 -pese a la crisis global-, las exportaciones mundiales de tales servicios aumentaron un 16%, alcanzando así los 890.000 millones de dólares según la OMC.

Sin embargo, el comercio marítimo no solo se limita al intercambio de servicios de transporte marítimo, sino al comercio de todo tipo de productos de bienes y servicios así como de factores de capital y trabajo relacionados con el uso del mar en beneficio del país y del mundo.

El comercio exterior del país constituye una de las principales actividades marítimas de interés nacional, porque resulta ser la razón de gran parte de la actividad acuática, de la existencia del transporte marítimo, de buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción y reparación naval, autoridades y servicios portuarios, organismos internacionales, sistemas de conferencia, plataformas petroleras marinas, acuicultura y maricultura, y otras actividades comerciales relacionadas con el uso sostenible del mar.

Lo anterior explica el contenido y alcance del término comercio marítimo, el cual es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, de desarrollo de riqueza, y razón de la existencia de un poder naval, para garantizarlo y protegerlo.

Los intereses marítimos del país son la parte de los intereses nacionales, que comprende todos los beneficios derivados del uso sostenible del mar y sus recursos en provecho del desarrollo nacional. Por otro lado, los intereses marítimos son la expresión de una relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones requeridas, que facilita a la planificación estratégica determinar recursos propios a defender y bienes o servicios ajenos a conquistar o adquirir, con el propósito de proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo.

Comparar los procesos económico y logístico ayuda a explicar la relación del comercio con los intereses marítimos nacionales, toda vez que familiarizados con la logística naval se facilita el estudio de la economía desde el punto de vista militar. La economía se relaciona con la logística, por las similitudes entre los factores de los respectivos procesos.

En el proceso económico, los factores son: mercado, industria y comercio; en el proceso logístico, son: determinación de necesidades, obtención de recursos y distribución de medios.

El mercado responde a la primera fase del proceso logístico, toda vez que la determinación de necesidades es hecha por agentes económicos, que concurren en forma libre por ley de oferta y demanda, mientras que en la logística esta determinación es dirigida absolutamente por la Administración. Esta fase en ambos procesos responde en común a un factor de consumo.

El comercio en la economía, se relaciona con la distribución de medios de la logística, y en ambos casos es un factor de consumo. El comercio responde a una acepción de intercambio, mientras que el mercado a una de lugar de concurrencia.

La conquista de nuevos mercados marítimos determinará el crecimiento del comercio marítimo nacional, en la medida de la relación de complementariedad que existe entre comercio y mercado, pues uno está en función del otro como la está la oferta en función de la demanda.

El comportamiento del mercado global de mercancías tiene repercusión en el comercio del servicio de transporte marítimo mundial, observándose que: "Como consecuencia del descenso de la demanda y el aumento de la oferta, se ha

registrado una disminución de los fletes [y fletamentos] respecto de sus niveles máximos de 2008" (UNCTAD 2010).

La industria, empeñada en la obtención de recursos -renovables y no renovables-, que incluye la acuicultura y maricultura así como la minería en el ámbito marítimo, abarca la producción de bienes y servicios marítimos, tales como transportes, puertos, turismo, construcciones y reparaciones navales, corresponde a la segunda fase del proceso logístico, es un factor de producción en ambos procesos. Definimos por industria un grupo de compañías oferentes de productos o servicios que son substitutos cercanos entre sí.

La diferencia entre industria marítima y naval persigue distinguir la última en el grupo de construcciones y reparaciones navales, aun cuando forma parte del conjunto de empresas relacionadas con productos y factores relativos al uso y recursos del mar, que se pretenden agrupar en el término de industria marítima con fines didácticos.

El régimen económico que la Constitución Política del Estado establece, se debe ejercer en el marco de una economía social de mercado, y bajo dicho régimen el Estado debe orientar el desarrollo del país, esta es la opción que el constituyente prefiere en armonía con la norma fundamental de un Estado social y democrático de Derecho: la constitución económica de un régimen que se ubica en una tercera opción, entre el llamado Estado liberal de un sistema puro de mercado, y el Estado socialista de un sistema de dirección o planificación central de control del mercado.

Sobre la norma fundamental vigente, se centra la discusión entre dos interpretaciones. En un extremo, una economía de mercado basada en la libertad e iniciativa privada que admite por excepción la intervención del Estado, y en el otro extremo una economía mixta en la que se combinan de forma asistemática las actuaciones públicas y privadas según las necesidades del momento, y que reconoce el papel protagónico del Estado en la economía.

Sin lugar a dudas, nuestro régimen constitucional se ubica en la primera interpretación por la actuación subsidiaria del Estado en la economía, toda vez, que el Tribunal Constitucional señala: "...el Estado no puede permanecer indiferente a las actividades económicas, lo que en modo alguno supone la posibilidad de interferir arbitraria e injustificadamente en el ámbito de libertad reservado a los agentes económicos" [las cursivas son nuestras] (TC 2010: 8)

Al descartar la opción de un régimen de economía mixta -que admite según las circunstancias la opción de una economía dirigida o controlada del mercado-,

se definen tres formas de intervención del Estado en el mercado, sustentadas en los principios de subsidiaridad estatal y de libre iniciativa privada: regulación (1), planificación económica (2) y actividad empresarial (3). Planificación, aunque no sea jurídicamente coactiva debe encauzar la acción empresarial privada hacia la realización de objetivos fijados por un plan estratégico nacional. En el contexto nacional, la distinción se dará entre planificación económica privada y planificación estratégica pública por el Estado. (Kresalja y Ochoa 2009)

El desarrollo del país tiene estrecha vinculación con la defensa de la soberanía nacional según la Constitución Política del Estado, en armonía con los intereses nacionales, donde la manifestación más evidente de la soberanía estatal es su territorialidad con especial interés en su dimensión marítima, pues en este marco espacial de triple expresión -terrestre, marítima y aérea- la autoridad estatal monopoliza en principio todos los poderes sobre las personas –nacionales y extranjeros-, actos y cosas que allí se sitúan, legislando, juzgando y ejecutando los dictados de su ordenamiento. (Remiro 1997)

El análisis anterior nos permite afirmar con criterio jurídico que soberanía, desarrollo y defensa, son conceptos estrechamente vinculados por el contenido esencial de dos principios constitucionales: Independencia e igualdad entre Estados (1), e Integridad territorial y recursos naturales (2). Así como, con el deber de todos los peruanos como personas naturales y jurídicas a defender los intereses nacionales y el Derecho constitucional del país.

La naturaleza jurídica del régimen económico constitucional se ubica en el marco internacional de una economía libre de mercado -de autorregulación del mercado-, situación caracterizada por la competitividad en un proceso de globalización de intensa interdependencia entre agentes del mercado mundial, en un entorno de cambio constante.

Globalización que exige a las organizaciones responder a cuestiones culturales y ajenas al mercado muy complejas, enfrentar retos más grandes al evaluar y transferir la mejor práctica y que tomen decisiones más difíciles de asignación de recursos.

Uno de los cambios más sorprendentes y profundos en las relaciones internacionales ha sido la expansión global de empresas y economías, tanto por el comercio como por las inversiones. El factor determinante en dicha expansión global, ha sido la llamada economía de localización que surge del desarrollo de una actividad de creación de valor en el país óptimo para tal efecto.

La expansión de mercados por empresas transnacionales, motivada por las economías de localización, ha comprometido con mayor sensibilidad la acción reguladora del Estado bajo el régimen de una economía social de mercado, por la obligación de dilucidar sus responsabilidades internacionales ante tribunales arbitrales según Convenio CIADI (1965), sujetando el Derecho nacional al ordenamiento internacional. (Carbajal 2004)

La relación jurídica internacional entre Estados y empresas transnacionales, en un mercado mundial cada vez más global e interdependiente, exige a los Estados perfeccionar mecanismos y procedimientos institucionales a fin de hacer cada vez más eficiente su Administración, más aún cuando por propia norma constitucional se otorgan garantías especiales a empresas u otros Estados, como los contratos-ley, que favorecen la planificación estratégica aplicada en la relación para proteger los intereses nacionales.

2. MARCO CONCEPTUAL

Así mismo, estudiar los intereses marítimos exige revisar conceptos y relaciones de categorías esenciales vinculadas con la economía y con el desarrollo nacional, como sigue. (Doig 2010a)

a. Comercio y economía

El comercio mundial de servicios de transporte marítimo -principalmente de carga-, representa más del 40% de las exportaciones mundiales de servicios de transporte. El 2008 –pese a la crisis global-, las exportaciones mundiales de tales servicios aumentaron un 16%, alcanzando así los 890.000 millones de dólares. (OMC 2010: 117).

Sin embargo, el comercio marítimo no solo se limita al intercambio de servicios de transporte marítimo, sino al comercio de todo tipo de productos de bienes y servicios así como de factores de capital y trabajo relacionados con el uso del mar en beneficio del país y del mundo.

El comercio exterior del país constituye una de las principales actividades marítimas de interés nacional, porque resulta ser la razón de gran parte de la actividad acuática, de la existencia del transporte marítimo, de buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción y reparación naval, autoridades y servicios portuarios, organismos internacionales, sistemas de conferencia, plataformas petroleras marinas, acuicultura y maricultura, y otras actividades comerciales relacionadas con el uso sostenible del mar.

Lo anterior explica el contenido y alcance del término comercio marítimo, el cual es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, de desarrollo de riqueza, y razón de la existencia de un poder naval, para garantizarlo y protegerlo.

El comercio marítimo desempeña un papel muy importante en la economía nacional, toda vez que más del 90% del comercio exterior peruano se realiza por vía marítima; así mismo, es una actividad económica que también tiene lugar a través del mar, ríos y lago navegables, en sus aspectos de cabotaje y comercio interno.

Así mismo, el comercio marítimo incluye importaciones mediante las cuales es posible contar con bienes de capital que se requieren para el desarrollo de la producción nacional. El 2014 el valor económico del intercambio comercial del país fue de USA$ 78,803 Millones, y representó el 38.94% del PBI nacional. (BCRP 2015)

b. Comercio y mercado

Los intereses marítimos del país son la parte de los intereses nacionales, que comprende todos los beneficios derivados del uso sostenible del mar y sus recursos en provecho del desarrollo nacional. Por otro lado, los intereses marítimos son la expresión de una relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones requeridas, que facilita a la planificación estratégica determinar recursos propios a defender y bienes o servicios ajenos a conquistar o adquirir, con el propósito de proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo. (Doig 2010a: 121)

Comparar los procesos económico y logístico ayuda a explicar la relación del comercio con los intereses marítimos nacionales, toda vez que familiarizado el lector del tema con la logística naval se le facilita el estudio de la economía desde el punto de vista militar. (Salgado 1973: 18)

La economía se relaciona con la logística, por las similitudes entre los factores de los respectivos procesos. En el proceso económico, los factores son: mercado, industria y comercio; en el proceso logístico, son: determinación de necesidades, obtención de recursos y distribución de medios. (Salgado 1973: 27)

El mercado responde a la primera fase del proceso logístico, toda vez que la determinación de necesidades es hecha por agentes económicos, que concurren en forma libre por ley de oferta y demanda, mientras que en la

logística esta determinación es dirigida absolutamente por la Administración. Esta fase en ambos procesos responde en común a un factor de consumo.

El comercio en la economía, se relaciona con la distribución de medios de la logística, y en ambos casos es un factor de consumo. El comercio responde a una acepción de intercambio, mientras que el mercado a una de lugar de concurrencia.

La conquista de nuevos mercados marítimos determinará el crecimiento del comercio marítimo nacional, en la medida de la relación de complementariedad que existe entre comercio y mercado, pues uno está en función del otro como la está la oferta en función de la demanda.

El comportamiento del mercado global de mercancías tiene repercusión en el comercio del servicio de transporte marítimo mundial, observándose que: "Como consecuencia del descenso de la demanda y el aumento de la oferta, se ha registrado una disminución de los fletes [y fletamentos] respecto de sus niveles máximos de 2008" (UNCTAD 2009: XIII).

La industria, empeñada en la obtención de recursos –renovables y no renovables-, que incluye la acuicultura y maricultura así como la minería en el ámbito marítimo, abarca la producción de bienes y servicios marítimos, tales como transportes, puertos, turismo, construcciones y reparaciones navales, corresponde a la segunda fase del proceso logístico, es un factor de producción en ambos procesos. Definimos por industria un "grupo de compañías oferentes de productos o servicios que son substituto cercanos entre sí" (Hill et al 2000: 69).

La diferencia entre industria marítima y naval persigue distinguir la última en el grupo de construcciones y reparaciones navales, aun cuando forma parte del conjunto de empresas relacionadas con productos y factores relativos al uso y recursos del mar, que se pretenden agrupar en el término de industria marítima con fines didácticos.

c. Innovación e identidad

Tanto el uso sostenible del mar como la optimización y preservación de sus recursos renovables y no renovables, descansan en la investigación científica y tecnológica y su consecuente desarrollo marítimo -en armonía con el desarrollo del país-.

La innovación marítima es el componente espejo del desarrollo de los intereses marítimos nacionales, pues se sustenta interactivamente en el grado de educación y cultura alcanzado por la sociedad en su conjunto.

Por otro lado, la identidad marítima es componente esencial de los intereses marítimos porque expresa el sentido de propiedad de la población al bien común marítimo nacional en tanto lazos étnicos, artísticos, deportivos, educativos y culturales que impulsan el desarrollo marítimo, así mismo es un elemento de política marítima nacional por el componente de la nacionalidad en razón al vínculo jurídico político del ciudadano con el Estado.

La naturaleza de la identidad marítima de un país está en el sentido de fidelidad de la población con el medio marítimo y se compone de dos elementos esenciales, de un lado el sentido de pertenencia de la población marítima con su comunidad nacional en términos de educación y cultura, y en otro extremo por el sentido de propiedad individual y colectiva en su esfera de actividad marítima tutelada por el Estado en términos de intereses individuales y colectivos. (Doig 2009: 107)

El elemento común que relaciona ambos componentes en el estudio de los intereses marítimos -innovación e identidad-, es el grado de educación y cultura alcanzado por el desarrollo y bienestar social del país. La diferenciación con los otros componentes de los intereses marítimos, —de medios económicos: mercado, industria y comercio—, está en la naturaleza de medios y fines a la vez para el desarrollo sostenible del país.

El enfoque estratégico y sistémico de desarrollo nacional es integral porque permite percibir sus componentes de innovación e identidad en interactividad sinérgica de un todo mayor a la suma de sus partes, impulsor de un supra sistema, configurado por la conciencia nacional y los intereses nacionales. Esta visión integral se orienta hacia la sostenibilidad del desarrollo del país.

d. Contexto interno: economía social de mercado

El régimen económico que la Constitución Política del Estado establece, se debe ejercer en el marco de una economía social de mercado, y bajo dicho régimen el Estado debe orientar el desarrollo del país (CPP 1993: Art. 58º), esta es la opción que el constituyente prefiere en armonía con la norma fundamental de un Estado social y democrático de Derecho: la constitución económica de un régimen que se ubica en una tercera opción, entre el llamado Estado liberal de un sistema puro de mercado, y el Estado socialista de un sistema de dirección o planificación central de control del mercado.

Sobre la norma fundamental vigente, se centra la discusión entre dos interpretaciones. En un extremo, una economía de mercado basada en la libertad e iniciativa privada que admite por excepción la intervención del Estado, y en el otro extremo una economía mixta en la que se combinan de forma asistemática las actuaciones públicas y privadas según las necesidades del momento, y que reconoce el papel protagónico del Estado en la economía (Ariño 2004: 130).

Sin lugar a dudas, nuestro régimen constitucional se ubica en la primera interpretación por la actuación subsidiaria del Estado en la economía (CPP 1993: Art. 60º), toda vez, que el supremo tribunal interprete de la constitución señala "...el Estado no puede permanecer indiferente a las actividades económicas, lo que en modo alguno supone la posibilidad de interferir arbitraria e injustificadamente en el ámbito de libertad reservado a los agentes económicos" (TC 2010: F. 16).

Al descartar la opción de un régimen de economía mixta –que admite según las circunstancias la opción de una economía dirigida o controlada del mercado-, se definen tres formas de intervención del Estado en el mercado, sustentadas en los principios de subsidiaridad estatal y de libre iniciativa privada: regulación (1), planificación económica (2) y actividad empresarial (3) (Kresalja 2009: 386). Planificación que "...aunque no sea jurídicamente coactiva debe encauzar la acción empresarial privada hacia la realización de los objetivos nacionales fijados por el plan [estratégico nacional]" (Ariño 2004: 135). En el contexto nacional, la distinción se dará evidentemente entre planificación económica privada y planificación estratégica pública -por el Estado-.

e. Contexto externo: economía libre de mercado

La naturaleza jurídica del régimen económico constitucional se ubica en el marco internacional de una economía libre de mercado –de autorregulación del mercado-, situación caracterizada por la competitividad en un proceso de globalización de intensa interdependencia entre agentes del mercado mundial, en un entorno de cambio constante.

Así, "La globalización requiere que los administradores de una organización respondan a cuestiones culturales y ajenas al mercado más complejas, que enfrenten retos más grandes al evaluar y transferir la mejor práctica y que tomen decisiones más difíciles de asignación de recursos" (Saloner et al 2005: 330).

Uno de los cambios más sorprendentes y profundos en las relaciones internacionales ha sido la expansión global de empresas y economías, tanto

por el comercio como por las inversiones. El factor determinante en dicha expansión global, ha sido la llamada economía de localización que surge del desarrollo de una actividad de creación de valor en el país óptimo para tal efecto. (Hill et al 2000: 230)

La expansión de mercados por empresas transnacionales, motivada por las economías de localización, ha comprometido con mayor sensibilidad la acción reguladora del Estado bajo el régimen de una economía social de mercado, por la obligación de dilucidar sus responsabilidades internacionales ante tribunales arbitrales según Convenio CIADI (1965) que suscribió en 1993 (BM 2010), sujetando el Derecho nacional al ordenamiento internacional, toda vez que en la práctica, "...el arbitraje internacional ha sido concebido por determinados tribunales CIADI únicamente como un mecanismo de protección de inversiones, en el que las legítimas facultades regulatorias de los Estados receptores de inversión no han sido igualmente consideradas" (Carbajal 2004: 212).

La relación jurídica internacional entre Estados y empresas transnacionales, en un mercado mundial cada vez más global e interdependiente, exige a los Estados perfeccionar ordenamientos institucionales a fin de hacer cada vez más eficiente su Administración, más aún cuando por propia norma constitucional se otorgan garantías especiales a empresas u otros Estados, como los contratos-ley (CPP 1993: Art. 63º), que favorecen la planificación estratégica aplicada en la relación para proteger los intereses nacionales.

La aplicación efectiva del concepto de mercado global en un espacio marítimo sin fronteras implica modificar el marco regulador y administrativo existente, camino hacia una futura política marítima de integración sub regional o regional (UE 2007: 13), sustentada en la planificación estratégica del desarrollo nacional.

Al no contar el Estado con un plan estratégico nacional que oriente el desarrollo marítimo del país, se encuentra en una sensible posición de desventaja competitiva frente a nuevos actores de las relaciones internacionales, por las condiciones de cambio constante que caracterizan el momento actual y porque "la interdependencia es probablemente la piedra angular del enfoque sistémico del planeamiento" (Herrscher 2005: 128), en el proceso de desarrollo nacional.

f. Conclusiones útiles para futuros estudios

(1) El comercio y el mercado deben constituir el primer factor de análisis en el estudio de los intereses marítimos nacionales, pues coinciden en ser ambos un factor de consumo en estrecha relación funcional de complementariedad.

(2) Los mercados marítimos, se delimitan y configuran en territorios aduaneros a cargo de las administraciones estatales y por la concurrencia de los agentes económicos en oferta y demanda –de proveedores y consumidores de productos y factores estrechamente relacionados con el uso sostenible del mar-.

(3) El comercio marítimo comprende el intercambio de productos y factores, esto es de bienes y servicios así como de capitales y trabajo relativos al uso sostenible del mar y sus recursos. El transporte marítimo, los terminales marítimos y la logística interna deben ser estudiados prioritariamente en el comercio de servicios marítimos del país.

(4) La planificación estratégica del Estado se ofrece como el instrumento más apropiado para orientar el desarrollo sustentable del país, a fin de satisfacer los intereses marítimos nacionales en una economía de mercado global que se proyecta hacia un espacio marítimo sin fronteras.

3. MARCO METODOLÓGICO

El estudio e investigación económica de la realidad marítima exige esbozar un método que posibilite valorizar cuantitativamente cada una de las actividades que conforman los intereses marítimos nacionales, a fin de facilitar la toma de decisiones políticas y estratégicas en el ámbito marítimo. En consecuencia, se cuenta con el aporte institucional del comandante Armando Reátegui Canga (2008), consistente en una propuesta de evaluación en proceso de experimentación, como sigue:

a. Proyecto

La propuesta de evaluación económico-sistémica de la realidad marítima nacional consiste en organizar un grupo de trabajo cuya misión sea iniciar y mantener actualizada la evaluación de la realidad marítima a través del estudio de su factor económico, esto es, el valor de su contribución a la riqueza nacional, el cual está constituido por la sumatoria de las expresiones económicas de cada interés marítimo, cada uno, a su vez, producto de la sumatoria de las expresiones económicas de las actividades afines y complementarias que lo conforman.

Con el fin de obtener una valoración o evaluación de la realidad marítima lo más exacta posible, cada actividad y cada interés marítimo debe merecer un factor de ponderación con el propósito que su influencia sobre el valor de la realidad marítima sea proporcional a su peso específico.

Se considera que una forma de lograr una evaluación permanente de esta realidad, consistiría en el dimensionamiento de los intereses marítimos a

valores económicos cuantificables relacionados entre si en forma ponderada en un modelo matemático que le dé finalmente una expresión mensurable.

Este modelo matemático permitiría introducir las variaciones producidas en la expresión económica de cada actividad, a medida que se presenten; por ejemplo, los dispositivos legales, las variables externas como son los fletes, los costos laborables, los seguros, la productividad, etc., las cuales alterarían el valor de la realidad marítima para incrementarla o reducirla, según la ponderación de tal actividad.

La utilización de este modelo posibilitaría también la toma de decisiones al permitir ejecutar (corrida) el programa para simular situaciones, evaluar sus resultados y prevenir los efectos indeseables de posibles variaciones de factores externos imprevistos, así como para fijarse objetivos a plazos determinados de cumplimiento.

El conocimiento de la realidad marítima mediante este sistema, facilita la elaboración de una política nacional de desarrollo marítimo sostenible, según Objetivos, Políticas y Estrategias, cuya finalidad sería coordinar las acciones de corto, mediano y largo plazo de los sectores involucrados en el manejo de los intereses marítimos para hacerlas coherentes y sincronizadas y que aseguren un desarrollo sostenido de esta realidad.

Al final del presente capítulo se plantea un ejemplo simplificado de la parte del modelo matemático correspondiente a la matriz del comercio marítimo, como una muestra muy elemental de lo que el proyecto trata de hacer extensivo en forma completa a todos los intereses marítimos.

(1) Objetivos.

(a) Objetivo de la Primera Etapa

Formular una matriz de interrelación técnica de las actividades marítimas, fluviales y lacustres en su aspecto económico, que sustenten racionalmente la toma de decisiones en la administración del desarrollo nacional sostenible en estos ámbitos, a través del sistema de planeamiento estratégico del Estado vigente por Ley 28522.

(b) Objetivos de la Segunda Etapa

(1) Contribuir a la definición de Objetivos, Políticas y Estrategias para el desarrollo marítimo, fluvial y lacustre.

(2) Lograr el desarrollo armónico y orgánico de las actividades económicas y sociales de las entidades productivas vinculadas al ámbito marítimo, fluvial y lacustre, orientadas a concretar el incremento de la riqueza nacional peruana.

(3) Consolidar el funcionamiento del grupo de trabajo, de manera que permita en lo posible su auto sostenimiento mediante la producción de documentos de interés para las entidades estatales y privadas relacionadas con la administración de los intereses marítimos del País.

(2) Ejecución.

Disuelto el Instituto Nacional de Planificación, entidad que realizaba estas coordinaciones intersectoriales, no ha sido reemplazada en el ámbito nacional con otra institución, esta tarea, en el ámbito marítimo, indispensable para lograr un desarrollo sostenido de la realidad marítima, podría ser asumida por el sector Defensa (Marina de Guerra del Perú), en vista que tiene una responsabilidad tutelar e integral por norma constitucional en su desarrollo sostenido y protección.

El grupo de trabajo, una vez constituido y operando, se dedicaría a realizar las simulaciones y estudios necesarios para recomendar al Supremo Gobierno las medidas que fueran necesarias para optimizar las actividades marítimas, sujetas a variables de origen interno y externo, y obtener la máxima productividad de ellas en beneficio del país. De esta manera, el jefe del sector Defensa tendría elementos de juicio con base científica para sustentar las recomendaciones que juzgue necesario elevar a las autoridades competentes, en caso que la acción corresponda a otros sectores, o poseer los elementos de juicio para la toma de decisiones dentro de su jurisdicción.

Para realizar el proyecto propuesto se solicita la participación de personal calificado de la Marina de Guerra del Perú para que conjuntamente con miembros del Instituto (CEEM) organicen el grupo de trabajo y lo activen. El costo del proyecto, que no se considera en principio elevado, depende principalmente de la cantidad de variables que se considere conveniente utilizar para realizar las simulaciones. El presupuesto sería elaborado conjuntamente por la Marina de Guerra y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

El grupo de trabajo una vez activado y en proceso de producción podría constituirse en un Centro de Investigación de la Realidad Marítima,

como organismo especializado del sector Defensa (Marina de Guerra del Perú) o del IEHMP, cuyos estudios podrían ponerse a disposición de las entidades públicas y privadas interesadas por un determinado estipendio que constituirían ingresos por recursos propios para su funcionamiento.

(3) Metas

En una primera etapa se ejecutará el Proyecto en función de las actividades requeridas para el logro del objetivo principal; esto es, la infraestructura que requiere la puesta en práctica de la evaluación económica de los intereses marítimos, su seguimiento y la formulación de recomendaciones para asegurar su desarrollo sistemático y sostenible.

Cuando el sistema esté en funcionamiento, una vez logrado el objetivo de la primera etapa, se propondrán los Objetivos, Política y Estrategias para el largo, mediano y corto plazo basado en la mejor información y análisis más técnicos para que se desarrollen armónicamente los intereses marítimos.

Este desarrollo que, se presume, debe ser sostenido, asegurará el incremento de las actividades regionales, con un efecto multiplicador en éstas y el consiguiente incremento de empleos y bienestar general.

(4) Metodología.

Para establecer el Modelo Econométrico de los Intereses Marítimos del Perú (MEIMP), para la primera etapa del proyecto, se procederá de acuerdo a la siguiente metodología:

(a) Generalidades

El aporte económico de los intereses marítimos está constituido por la sumatoria de las expresiones económicas de cada interés marítimo, siendo a la vez cada uno de ellos, producto de la sumatoria de las expresiones económicas de las actividades afines y complementarias que los conforman.

El MEIMP relacionará entre sí los valores económicos cuantificables, usando algoritmos programables a fin que el Modelo corra en computador para ponderar la realidad marítima en su aspecto económico y su comportamiento en diferentes situaciones.

Las corridas del Modelo, alterando las variables correspondientes a los cambios de política, dispositivos legales, condiciones exógenas, etc., permitirán apreciar las consecuentes alteraciones del valor de la realidad marítima.

(b) Modelo Global Tentativo

El esquema del MEIMP estará conformado jerárquicamente por el balance económico de cada interés marítimo.

El balance de cada interés marítimo es la resultante global de sus actividades económicas.

(c) Simulación

Las corridas (simulación) del MEIMP se realizarán cambiando las variables industriales y económicas de las empresas y las variables macroeconómicas y exógenas.

La información y su interpretación obtenidas de la aplicación y empleo del programa elaborado, no son suficientes para producir una recomendación final para la toma de decisiones si no está complementada con la información de un banco de datos que ponga a disposición del investigador todo aquello que la estadística no pueda proporcionarle. En consecuencia, el proyecto debe considerar la adecuada interrelación con bancos de datos del país y del extranjero, especializados en las materias que comprende la realidad marítima.

(d) Modelo

I. Generalidades

Se presenta un modelo reducido de parte del interés marítimo correspondiente al comercio marítimo, como muestra simplificada de una metodología para la creación del modelo global y de los resultados obtenibles.

i. Descripción. El balance económico del comercio marítimo es la sumatoria de:
   - Fletes y seguros resultantes del tonelaje exportado e importado.
   - Recaudación de Aduanas por tasas de exportación e importación.
   - Servicios portuarios, sanidad, estiba y otros.

Se considera que las empresas exportadoras e importadoras tienen una utilidad del 20% o más, con una media de 50% y con una desviación estándar de 30%, resultado de la acumulación de los balances industriales de dicha empresas exportadoras e importadoras.

ii. Variables Económicas. Para nuestro ejemplo, la matriz de variables industriales, esto es, las variables que afectan los productos exportables e importables son:
   - Fletes y seguros (costo promedio a Europa, EEUU y Asia)
   - Servicio de Puertos (costo Promedio por T.B.)
   - Estiba y desestiba (costo promedio por T.B.)
   - Tasa de aduanas (promedio).

II. Interrelación.

Existe una interrelación entre el comercio marítimo y sus costos, a mayor acumulado de costos por fletes y seguros y servicios portuarios y de estiba, hay una reducción de las utilidades de las empresas exportadoras e importadoras. Esto resulta de una disminución del tonelaje de importación y exportación, ya que las empresas con poca utilidad dejan de operar.

III. Resultados del ejemplo.

- Realidad del Comercio Exterior.
- Comportamiento del Comercio Exterior, en un período determinado.
- Proyección del Comercio Exterior.

IV. Simulación.

Para realizar la simulación, se modificara las variables de costos por flete y seguros, de estiba, y de servicios portuarios reduciéndolas en un 40% de los registrados en el año en el cual hacemos el modelo, y se obtendrá las proyecciones del balance económico de la actividad portuaria.

- Algoritmo. La variación de las utilidades de las empresas exportadoras e importadoras, es función de un décimo (1/10) de los costos combinados de fletes, estiba y servicios portuarios.
- VU = 1/10 CC
- Variación de las utilidades = 1/10 de los costos combinados.

V. Análisis de simulación.

Es el resultado producido por la alteración de las variables y los efectos sobre sus proyecciones.

CAPÍTULO IV

TEMAS SOCIOCULTURALES

SECCIÓN I

SOCIOLOGÍA MARÍTIMA

1. MARCO HISTÓRICO

Si bien el hombre se desarrolla en tierra, su vida ha estado también ligada al medio acuático, que antecede al aéreo y espacial, para motivar su comportamiento, como bien se puede comprobar en la mayor parte de las civilizaciones primitivas, tales como la egipcia, sumeria, minoica, sínica, maya y andina. Por ello, se considera que ni el tipo racial, ni el entorno físico determinaron el comportamiento de los hombres, sino que fue el medio acuático que actúa como una fuerza inanimada la que desafió al hombre, siendo determinante en la evolución social de la humanidad, desde las primeras etapas de su historia hasta la actualidad.

El medio acuático no solo es una vía de comunicación por excelencia, sino que es un recurso esencial para la supervivencia de la especie humana, aparte de los recursos animales y vegetales que alberga. Desde que el hombre comienza a vivir en comunidad se multiplica el uso del poder del medio acuático, jugando un papel fundamental como recurso alimenticio, vía de comunicación y medio de ataque o defensa. Durante la Edad Media, la navegación en el Mediterráneo fue el núcleo vital de las actividades pesqueras, comerciales y militares sobre las que se desarrollaron las bases de la sociedad occidental. Posteriormente, el mar se tornó fundamental para las potencias modernas que optaron por una estrategia marítima para el dominio mundial, basada en el control de las líneas de comunicaciones marítimas.

En el caso de la conexión del hombre peruano con su medio acuático, es milenaria, se presenta en la alimentación, en las comunicaciones, en el comercio y en sus expresiones artísticas-culturales; sin embargo esta relación está limitada

al poblador ribereño, siempre en relación con el mar, sea litoral, fluvial o lacustre. El Perú es un país marítimo por tradición, desde las culturas pre-incas: Paracas, Nazca, Mochica, Chimú, se presentan manifestaciones culturales-artísticas en los textiles, cerámicos; así como un comercio regional e inter-regional.

El cronista Cieza de León afirmaba: que los nativos de Tumbes eran dueños de grandes pesquerías, de lo que obtenían grandes beneficios, obligándose a contratar a los de la sierra, favoreciendo la inter-relación cultural con el poblador andino y su integración con el mar. El espacio costero peruano está estrechamente unido al mar y esta dualidad debe ser comprendida con visión geopolítica, porque el medio acuático con la presencia del hombre conforma un ecosistema. Este ecosistema que está presente en muchos aspectos de la vida nacional, no ha tenido la importancia debida, contribuyendo así que gran parte de la población peruana viva de espaldas al mar.

2. MARCO TEÓRICO

¿Cuál es la participación del hombre en la realidad marítima? El almirante Alfred Tayer Mahan (1890), nos hace ver con gran claridad, cuando menciona las principales características socioculturales que afectan al poder marítimo de las naciones. (IEHMP 1998)

Es importante señalar que, a pesar del tiempo transcurrido, es conveniente recordar sus análisis y razonamientos que muestran conceptos muy claros sobre el uso del mar, conceptos que hoy en día siguen teniendo valor y vigencia.

Las características dadas por Mahan son: Número de habitantes; Carácter de la población; Carácter del gobierno; Situación geográfica; Configuración física, y Extensión territorial

Como podemos apreciar, tres de ellas, vale decir un 50% están referidas al hombre en su vida de relación social. Comentemos brevemente cada una de ellas para analizar el aspecto humano y social involucrado.

a. Número de habitantes

Aunque el concepto está expresado, dando una imagen cualitativa, Mahan aclara que aunque el número tiene relación con la extensión territorial: "... en lo que a población se refiere es mucho más interesante que el total, tener en cuenta la parte proporcional que se dedica a profesiones marítimas o que, al menos, puedan adiestrarse en poco tiempo, lo suficiente, para servir a bordo y manejar el material naval,... así como desarrollar actividades en el mar".

Como ejemplo de ello, hace ver cómo Francia tuvo, durante la época que analiza, una población total mucho mayor que la de Inglaterra, pero en lo referente al poder marítimo, la primera era inferior a la segunda, pues Inglaterra tenía proporcionalmente mayor población integrada al mar. Este hecho es mucho más notable en lo relativo al poder naval, pues aunque algunas veces Francia estaba mejor preparada que Inglaterra al inicio de un conflicto, poco tiempo después estaba incapacitada de mantener la superioridad.

Asimismo, una gran marina mercante no sólo da ocupación al personal que tripula los buques, sino también a muchas actividades relacionadas, multiplicando profesiones y actividades vinculadas con el mar, proporcionando indudables actitudes de plena identificación con los intereses marítimos del país.

También debe considerarse la capacidad innata o latente. En los años iniciales de la década de los 50, la cantidad de embarcaciones pesqueras que se construyeron requirió, en muy corto tiempo, un gran número de tripulantes, completándose las dotaciones con gente que por primera vez bajó de los andes para dedicarse a la pesca. Muchos de ellos se adaptaron rápidamente y las embarcaciones pudieron cumplir su cometido, hasta en exceso.

Mahan, remarca un caso parecido, aunque relacionado con el poder naval: "Cuando estalló la guerra de 1793, se tropezó con la consiguiente escasez de marinería. Ansioso de hacerse a la mar Sir Edward Pellew encargó a sus oficiales que buscaran mineros de Cornawall, fundándose en que las condiciones y peligros de su oficio les permitieran ponerse en poco tiempo al corriente de las necesidades inherentes a la vida de mar. El resultado probó su sagacidad" (Mahan 1901).

En el caso del poder naval, la identificación con el mar es fundamental, pues sólo así puede contarse con personal que se adapte, apropiadamente, a las exigencias y obligaciones, cada vez más difíciles del servicio a bordo, y responda como debe para que las Fuerzas Navales cumplan su misión. Resumiendo, debemos admitir que es un importante elemento del poder marítimo, la existencia de un gran número de población dedicada a profesiones y actividades relacionadas con el mar.

b. Carácter de la población

Para explicar su efecto, Mahan hace un análisis general sobre las tendencias del hombre y las diferencias apreciables entre algunas de las naciones importantes. Al decir: "La suerte de Portugal, unida a la de España, durante

uno de los críticos períodos de su historia, siguió bajando en igual forma, y aunque fue la primera en el desarrollo marítimo, fue todavía más completa su caída" (Mahan 1901), observa a españoles y portugueses que, en su deseo de ganar una fácil riqueza, a pesar de tener excelentes cualidades humanas, tales como: arrojados, sobrios, sufridos, entusiastas y patriotas, sólo buscaban oro y plata y procuraban enviar a su patria, dinero o valiosas mercaderías de poco volumen; lo que hizo que dependiesen de otros, como el holandés, para obtener los artículos indispensables para la vida, que ellos no podían producir, y que el producto de su escasa industria no bastaba para pagar.

Las minas del Brasil fueron la ruina de Portugal, como las de México y Perú fueron la de España, todas las manufacturas se convirtieron en objeto de desprecio y antes de mucho, no sólo proveían los ingleses a Portugal de ropas, sino de toda clase de mercaderías, comodidades y hasta de pescado salado y cereales. La sed del oro hizo a los portugueses abandonar hasta su propio suelo, siendo, al fin, comprados por los ingleses los viñedos de Oporto, con el oro brasileño que no había hecho más que pasar por Portugal para ir a esparcirse en Inglaterra. Se asegura que en 50 años se extrajeron 500 millones de pesos de las minas del Brasil, y que al final de ese período no tenía Portugal más que 25 millones en metálico; efecto que demuestra palpablemente la diferencia entre la riqueza real y la ficticia. En cambio Holanda e Inglaterra que eran por naturaleza negociantes, productores y comerciantes fueron haciendo crecer continuamente su riqueza y desarrollar su poder en el mar.

Los valores humanos también tienen su participación. Según nos lo hace ver Mahan, en Francia la vanidad de la nobleza los hacía menospreciar la actividad comercial. Así, afirma: "Los comerciantes e industriales al conseguir fortuna, suspiraban por los honores de la nobleza y si los obtenían abandonaban de inmediato sus lucrativas profesiones... ". "Mientras la industria del pueblo y la fertilidad del terreno salvaban al comercio de una postración total, éste era mirado como una ocupación humillante, siendo causa de que sus mejores representantes huyesen de él, apenas podían hacerlo" (Mahan 1901).

En cambio países como Holanda e Inglaterra no se desdeñaban los actos que originaban riqueza. Los resultados de estas diferencias son completamente perceptibles. Es evidente que el comercio por mar, alrededor del mundo, impuso el establecimiento de estaciones y bases de las potencias marítimas que facilitaban el comercio desde las colonias.

Mahan resalta la actitud de ingleses y holandeses en sus colonias: "El éxito tan maravilloso y único que ha obtenido Inglaterra es demasiado evidente..." La

causa de él parece ser, principalmente, la existencia de dos rasgos particulares de su carácter nacional. El colono inglés, se establece pronto y bien en su nueva Patria, identifica sus intereses con los de ella y aunque guarda un cariñoso recuerdo del país en que nació, no tiene impaciente anhelo por volver a él. En segundo lugar, el inglés procura enseguida, por instinto, desarrollar los recursos del nuevo país en toda su extensión. En lo primero difiere del colono francés, el cual está constantemente suspirando por las delicias de su agradable patria; y en lo segundo del español, cuyo género de ambición e interés era demasiado mezquino para conseguir el desarrollo de los recursos de un país nuevo" (Mahan 1901).

No podemos negar que los tiempos han cambiado y la época de las colonias ha quedado en el pasado. Sin embargo, si pensamos en el establecimiento de intereses comunes permanentes con otros países del mundo, con los que tenemos una relación amical, podremos emplear en algo los conceptos expresados por Mahan y adecuándonos al tiempo, aprovechar las lecciones de la historia y obtener positivos resultados gracias a un inteligente empleo de nuestro poder marítimo. Ese es un reto que tenemos por delante.

c. Carácter del gobierno

Siendo los gobiernos quienes rigen la acción de los países, no podemos ignorar el rol que les compete, en ese caso, respecto a la utilización que se dé al mar, a las actividades relacionadas con el mar, y a sus recursos. La historia muestra claramente la influencia de los gobiernos en el resultado del quehacer nacional.

Las relaciones entre los países estudiados, que van de alianza a confrontaciones, pueden mostrar cómo los gobiernos tuvieron éxito o fracasos, según su comportamiento, con relación a la perspectiva o visión estratégica que tuvieron y emplearon respecto al uso del mar, en los que se puede apreciar tanto lo relativo al campo de desarrollo como al de seguridad.

Inglaterra, Francia, Holanda y España, son los países más analizados en este aspecto y podemos sacar importantes conclusiones. Por ejemplo: podemos ver lo que pasó en Francia durante el reinado de Luis XIV en que el ministro Colbert, continuando la política de Richelieu, trató de impulsar su poder marítimo.

El almirante Alfred Mahan (1890), dice refiriéndose a la obra de Colbert: "Solo haremos ver el papel desempeñado por el gobierno en la creación del poder marítimo del Estado. Este hombre tan notable no sólo tuvo en

cuenta, aisladamente, cada uno de sus fundamentos, sino que supo abarcarlos a todos, en su sagaz y previsora dirección: la agricultura que aumenta los productos del suelo; la industria, que multiplica los productos del hombre; los caminos comerciales que facilitan el cambio de productos del interior al exterior y viceversa, la flota mercante y los aranceles aduaneros que tendían a colocar el tráfico en manos de los franceses, con lo que estimulaban en el país, la construcción de buques, que después habían de ser los que llevasen los productos al gobierno de las colonias y su desarrollo, gracias al cual podría obtenerse un mercado lejano de creciente importancia, tratados de comercio con todas las naciones para favorecer el comercio francés y dificultar el de las naciones rivales. Todas estas medidas empleó Francia para crear: 1. Producción; 2. Flota; 3. Mercados Exteriores; en una palabra: poder marítimo" (Mahan 1901).

Durante los pocos años que estuvo Jean-Baptiste Colbert (1669) como secretario de Marina en Francia, puso en práctica la teoría del poder marítimo de un modo completo: "... mientras que para llevar a la práctica las mismas ideas, los ingleses y holandeses necesitaron que transcurrieran muchas generaciones. Aquel desarrollo fue sin embargo, forzado y dependía únicamente de la duración del poder absoluto que cuidaba él, por lo que sólo persistió mientras Colbert conservó el favor del Rey...". "Luis XIV olvidó constantemente todos los intereses marítimos y sólo vio los buques de guerra, sin percibir que éstos últimos servirían de poco y tenían una vida muy precaria, si perecían las industrias y la flota mercante, con las que realmente se sostenían" (Mahan 1901).

La Marina creada por Colbert quedó destruida y durante los diez años finales del reinado de Luis XIV, no se hizo a la mar ninguna Escuadra Francesa de importancia. La última parte de este reinado atestiguaba que el poder marítimo no puede sostenerse si se debilitan sus bases, o sea el comercio y las riquezas que este origina. Las lecciones que nos ha transmitido Mahan han sido muy claras:

(1) Primera, en tiempo de paz:

"El gobierno puede favorecer con su política, el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar, y hasta puede intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente; o por el contrario, puede el gobierno obrar desacertadamente y estorbar o detener el progreso... es indudable que el gobierno de un pueblo ejercerá siempre una influencia decisiva, creando o dañando el poder marítimo del país en todo lo referente al comercio pacífico,

el cual no nos cansaremos de repetir que es la única base en que puede apoyarse una Marina poderosa..." (Mahan 1901).

(2) Segunda, en tiempo de guerra:

"La influencia del gobierno se manifestará de un modo más directo sosteniendo una Marina militar proporcionada al desarrollo de la mercante y a la importancia de sus intereses marítimos" (Mahan 1901). La Marina de Guerra debe mantenerse en condiciones de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial, así como proteger debidamente nuestros intereses marítimos.

En suma, la influencia del poder naval de un país debe llegar hasta donde lleguen sus intereses marítimos.

d. Conclusiones

Desde los estudios del almirante Alfred Mahan, han ocurrido grandes cambios en la ciencia y la tecnología, aspectos que orientan las relaciones entre los Estados, el empleo del espacio, la globalización económica internacional, etc. También han aparecido nuevas luces que tienen directa relación con el hombre en sí mismo. Los conceptos de excelencia, calidad total, liderazgo, entre otros, parecen proyectar un hombre nuevo. Sin embargo, son sólo expresiones que tratan de definir mejor y de orientar más apropiadamente la definición de la imagen que siempre hemos buscado de los hombres que deben conducir nuestros destinos.

En ambos casos, las lecciones aprendidas no son contradictorias, sino más bien revitalizadas y debemos por lo tanto, tenerlas en cuenta y aprovecharlas del mejor modo posible. Acaso no encontramos en sus palabras, hoy recordadas, una gran similitud con lo que estamos viviendo: Veamos que pasa alrededor; corrijamos nuestros errores; impulsemos la recuperación de los valores que hemos ido poco a poco olvidando; aprovechemos las lecciones del pasado; proyectemos una visión del futuro que deseamos; y aceptemos que ese futuro está hoy en nuestras manos. Así encontraremos las apropiadas respuestas al gran desafío que tenemos ante nosotros: ¿Cómo hacer que el aspecto humano y social sea el más favorable para nuestra realidad marítima y por tanto para nuestra realidad nacional? (IEHMP 1998)

SECCIÓN II

CONCIENCIA MARÍTIMA

1. MARCO HISTÓRICO

A fines del siglo XVII, John Locke en el Ensayo sobre el entendimiento humano, introduce por primera vez la palabra "conciencia" como término abstracto y se refiere a ella como: "La percepción de lo que sucede en la propia mente de un hombre y la mente es el resultado de la influencia conjunta de la sensación y reflexión".

El psicólogo Jean Piaget (1985), afirma que la toma de conciencia, no consiste solo en el esclarecimiento que permite observar lo que ya existe, sino que es un esquema de acción, que permite transformar un concepto.

El filósofo David Ballin (1989), considera que: "estar consciente es conocer, y conocer es estar informado". Por lo que al referirnos a la conciencia marítima, esto involucra una conciencia moral, que está vinculada a la acción. Debe ser un exhorto hacia lo imperativo, hacia lo que hay que hacer, pero también hacia lo que se debe evitar hacer.

El almirante José Carcelén (1978), persiste en la tesis de que la conciencia marítima es "fruto de una evolución que está en constante proceso". El almirante Fernando Casaretto (1980), remarca que la conciencia marítima es conciencia colectiva, referida a lo que es propio del mar. Se trata del conocimiento reflexivo del mar en su conjunto de representaciones, ideas, creencias e ideales, tendientes al desarrollo y prosperidad de los pueblos.

Para ubicar mejor el contexto de la conciencia marítima es necesario comprender primero la realidad nacional, realidad marítima, intereses marítimos, poder y potencial marítimo, los cuales nos permitirán los elementos necesarios para comprender la magnitud y la importancia de promover la conciencia marítima en la población. Un país que quiere progresar y desarrollarse es necesario conocer su realidad nacional, pero no solo como el criterio del conocimiento pasivo de sus bienes, recursos, actividades, organismos, etc. que constituyen esa realidad, sino como de los factores que puedan afectarla, además del conocimiento activo sobre el mejor empleo de sus medios en beneficio del Bien Común.

La capacidad que va a tener la nación para hacer y obtener algo dentro de su realidad va a estar determinada por su poder nacional, que vendría a ser su capacidad actual e inmediata y su potencial nacional, que es la capacidad latente, que podrá ir usando progresivamente en el futuro.

Más de dos terceras partes de la superficie terrestre se encuentra cubierta por agua, y en el caso peruano contamos con aproximadamente 863,032 km^2 de territorio marítimo dentro del océano pacifico, por lo que es necesario hablar de la realidad marítima, como "la parte de la realidad nacional que comprende al mar, aguas continentales navegables y todos aquellos medios existentes en este ámbito, cuyo empleo contribuye significativamente al logro de los objetivos nacionales" (Carcelén 1990: 18).

Para el logro de los objetivos nacionales la realidad marítima está compuesta por el poder marítimo y el potencial marítimo. Al hablar de poder marítimo nos referimos a la parte del poder nacional que comprende la capacidad del Estado de contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. El poder marítimo está conformado por dos campos, el campo del desarrollo lo denominaremos intereses marítimos y al campo de defensa comprendido por el poder naval. Los intereses marítimos comprenden al conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo, con el propósito de contribuir a una inteligente generación de riqueza nacional.

El poder naval no son solamente los buques y submarinos de guerra, sino también sus bases, fuerzas especializadas, facilidades de apoyo, personal entrenado, y todo lo que permita a las fuerzas navales estar en condiciones de proteger los intereses nacionales. Debe existir una proporcionalidad adecuada entre los intereses marítimos y el poder naval, para asegurar la apropiada interrelación eficiente.

El potencial marítimo, es la parte del potencial nacional que comprende la totalidad de medios en situación de latencia, relacionados con el ámbito marítimo y susceptible de ser incorporados al poder marítimo en un momento dado. Este potencial esta conformado por los intereses marítimos poténciales y el potencial naval. Los intereses marítimos están en el más elevado nivel de la actividad nacional, dentro del ámbito marítimo, vinculados al desarrollo nacional en los campos político, económico y sicosocial, incluyendo el comercio marítimo, la conservación y explotación de recursos marinos renovables, la explotación de recursos marinos no renovables, la industria de construcciones y reparaciones navales, la investigación científica y tecnológica, y el desarrollo humano y deportes náuticos.

Todos los intereses marítimos mencionados, más los que se desarrollen en un futuro, deberán ser objeto de estudio y análisis para establecer objetivos y líneas de acción que nos orienten hacia el desarrollo, por lo que resulta fundamental el generar la conciencia marítima, como un conocimiento de la realidad marítima, que debe implicar actitudes de la población y del gobierno.

El Perú es un país marítimo, porque es una nación que afronta el reto de saber aprovechar el mar, ríos y lagos apropiadamente, utilizando al máximo la capacidad que le da su poder marítimo, de saber integrar las demás capacidades con las de usar el mar y sus recursos, buscando el mayor beneficio para el país, de saber distinguir y aprovechar su capacidad actual y la capacidad latente que forma su potencial marítimo. Es en suma, aquel país "que sabe obtener de su realidad marítima el mayor impulso posible para alcanzar y sostener los niveles de desarrollo deseados, proporcionando, asimismo, la adecuada seguridad que los garantice, protegiendo los derechos de la Nación". (Carcelén 1990: 21)

2. MARCO TEÓRICO

a. Conciencia e identidad nacional

La conciencia nacional es el conocimiento de la población de un país de todos los aspectos relacionados con la percepción y reconocimiento de lo propio como comunidad nacional frente a lo foráneo, así como la comprensión, asimilación y vivencia de lo que se caracteriza como nacionalidad, aspectos que intervienen o afectan la seguridad y el bienestar de una nación.

El origen colectivo del concepto se encuentra estrechamente relacionado con la noción esencial de Estado como nación jurídicamente organizada por un lado, y el vínculo jurídico de la nacionalidad de las personas con el Estado en otro extremo. El Estado y la nacionalidad son los componentes básicos de toda comunidad nacional.

En el caso de la República del Perú, el concepto de Estado está definido por norma constitucional que expresa el contenido colectivo del mismo, toda vez que en esencia se refiere a la cosa pública o al bien común del país, en suma a la patria constituida en comunidad nacional a la que se siente ligada la persona por vínculos jurídicos, históricos y afectivos, así como por intereses y proyectos.

La percepción y reconocimiento de lo propio como comunidad nacional frente a lo foráneo, implica no solo el conocimiento consciente adquirido por la

educación formal en las escuelas sino el conocimiento inconsciente obtenido por absorción del medio ambiente que nos rodea e influye en todos y cada uno de los individuos de una comunidad, -de todas las manifestaciones del ser humano que constituyen el fenómeno cultural-, aquí tiene especial influencia la cultura mediática definida así por los medios de comunicación masiva.

La comprensión, asimilación y vivencia de la nacionalidad como expresión derivada de la relación del Estado con las personas tiene en la acepción particular de peruanidad, la expresión que distingue el sentido de pertenencia de los individuos con nuestra comunidad nacional frente a lo foráneo, esto define la identidad nacional de los peruanos y peruanas. En tal sentido, no basta el deber constitucional de la persona a honrar su patria y proteger los intereses nacionales, sino que es fundamental la obligación recíproca del Estado de promover la conciencia nacional y construir la identidad nacional de sus ciudadanos en razón de intereses nacionales.

La identidad nacional es un proceso de construcción social continuo y permanente, producto a su vez de la interrelación del individuo y su comunidad nacional. La identidad nacional se sustenta en la necesidad humana del sentido de pertenencia del individuo hacia su colectividad –esto es, de honrar su patria-, por tanto es un proceso no impuesto, libre y consciente que persigue fines de desarrollo social y humano.

La conciencia nacional es el cimiento natural de la identidad nacional, por lo que constituye la variable independiente de la relación entre el Estado y sus ciudadanos en el proceso de construcción de identidades individuales y colectivas que representan variables interdependientes, —dado que existen las primeras en razón recíproca de las últimas—. La educación y la cultura son variables dependientes correlativas a las identidades individuales y colectivas, por tanto depende del Estado y la sociedad en conjunto el esfuerzo de construir y reconstruir la identidad nacional.

Las Fuerzas Armadas tiene competencia implícita para promover la conciencia nacional en los aspectos de defensa y seguridad por misión constitucional, mediante una adecuada planificación estratégica institucional -por tratarse de un proceso continuo y permanente-, por lo que persiste la necesidad del Estado de contar con un Ministerio de Planificación, como órgano central del sistema nacional -permanentemente abierto al entorno-, que sume esfuerzos institucionales para promover la conciencia nacional, construir la identidad nacional y proteger los intereses nacionales en sus diversas expresiones de defensa y desarrollo.

b. Identidad e intereses nacionales

De un lado tenemos que, el Estado respeta la identidad pluricultural del país, -esto es, el conjunto de identidades culturales de la comunidad nacional-, por tanto la identidad nacional es un proceso de interculturalidad que reconoce la interrelación de diversas culturas en la formación de una cultura nacional. Las identidades culturales son formas colectivas de identidad porque se refieren a algunas características culturalmente definidas de la identidad nacional, que son compartidas y retroalimentadas por los individuos, como es el caso de las comunidades campesinas y nativas del país.

Por otro lado, todas las personas —el Estado y la sociedad en su conjunto deben proteger los intereses nacionales—. Los intereses nacionales son la expresión del deseo colectivo nacional, generado por la relación de tensión entre una necesidad material o espiritual de la comunidad nacional y el bien requerido para satisfacerla. Hay bienes actuales de fortuna nacional como son los recursos naturales y la diversidad cultural, así como bienes potenciales por obtener. Los intereses nacionales contenidos en la diversidad cultural de la población orientan los esfuerzos del Estado y la sociedad, le brindan cohesión y hacen coherente su accionar como país marítimo, andino, amazónico, antártico y aeroespacial.

La comunidad nacional vive hoy un intenso proceso de globalización que tiene su mayor expresión en el aspecto económico, con particular incidencia en el mercado de servicios culturales. La globalización económica es más una amenaza que una oportunidad para las culturas nacionales, porque pone en grave riesgo sus autonomías, sus identidades y sus sustentos. Frente a este fenómeno global potencias mundiales lideradas por Francia oponen la llamada excepción cultural o diversidad cultural, porque se resisten a la liberalización del comercio cultural que erosiona los cimientos de sus identidades nacionales y por tanto la propia institucionalidad del Estado.

La crisis de identidad nacional que sufren los estados-naciones no es originada por la globalización, tiene raíces al interior de las propias comunidades nacionales que se manifiestan en rasgos culturales como son: la ausencia de valores éticos y morales, la carencia de signos y símbolos empleados para expresar pensamientos e ideas, y en especial por no tener en cuenta las experiencias sociales que son fuente de la costumbre como norma social de convivencia comunitaria. La amenaza de la globalización a la diversidad cultural sumada a la crisis de identidad nacional pone en riesgo de estado fallido al Estado, y desafía nuestra capacidad individual y colectiva para superar debilidades e incrementar fortalezas.

La responsabilidad social de las instituciones públicas y privadas, por una educación y una cultura comprometida con la conciencia e identidad nacional es consecuente ineludible de la obligación que tiene todo ciudadano en particular y el Estado en general. Así por un lado, es norma fundamental del Estado preservar las diversas manifestaciones culturales y garantizar la educación pública subvencionando la educación privada, a fin de promover la conciencia y construir la identidad nacional; y por otro lado, es deber constitucional de toda persona -individual y colectiva- honrar a la patria y proteger los intereses nacionales.

Al interior del Estado, la responsabilidad de promover la conciencia nacional en el país recae en instituciones relacionadas con todos los aspectos relativos tanto a la seguridad como al bienestar nacional. Las Fuerzas Armadas tienen por misión tutelar la defensa y seguridad nacional, en consecuencia tienen competencia implícita de construir la identidad nacional y responsabilidad de proteger los intereses nacionales en los aspectos de su competencia.

Dado que la educación y la cultura son pilares fundamentales de la conciencia e identidad nacional del país, así como que es deber constitucional de todas las instituciones relacionadas con la seguridad y el bienestar nacional proteger los intereses nacionales, corresponde a las instituciones públicas orientar el esfuerzo de la comunidad nacional en sus áreas de responsabilidad respecto de la identidad cultural y los intereses marítimos, andinos, amazónicos, antárticos y aeroespaciales del país.

En síntesis, para integrar el esfuerzo de todos los campos de la actividad nacional relacionados con la construcción de la identidad nacional en un proceso dinámico de interculturalidad —de cosmovisión interior del país que respete la diversidad cultural—, es imprescindible reformar el Estado considerando la diversidad cultural del país con un enfoque integrado y total, a fin de posibilitar la gestión **pública** para la construcción de la identidad nacional, proteger los intereses nacionales en sus expresiones: marítima, andina, amazónica, aeroespacial y antártica, y fortalecer la institucionalidad del Estado. (Doig 2012)

3. MARCO CONCEPTUAL

El estudio de la sociología desde el enfoque marítimo comprende uno de los diferentes aspectos de nuestra realidad nacional. Es una de las variables independientes que nos permite establecer mejores dimensiones de nuestra perspectiva, permitiéndonos proyectar una imagen más completa y por lo tanto

más grande, más clara, y más importante sobre el mar y su relación con el hombre y la población. (IEHMP 1998)

a. El fenómeno de la conciencia marítima

Ubicamos en el campo de la sociología, el fenómeno social y humano del desarrollo de la conciencia marítima, entendido como un proceso de interiorización en la población y en cada uno de los pobladores de una región respecto de la importancia del medio acuático en su vida de relación, proceso realizado durante muchísimos años en los que el hombre ha ido conociendo el mar, identificándose con él y aprendiendo a utilizarlo para su mayor beneficio, el de su familia, su tribu, su nación y de la humanidad, pues los conocimientos adquiridos fueron transmitiéndose de generación en generación y enriqueciéndose con el transcurso del tiempo.

El resultado de un proceso que sigue y seguirá en evolución, es lo que debemos tener presente cuando hablamos de conciencia marítima. Es difícil indicar cuál fue el primer uso que el hombre hizo del mar. Sin embargo, hay ciertos elementos de juicio que nos permiten asumir como pudo ser. Para ello, apliquemos la teoría de Maslow sobre el comportamiento humano para satisfacer sus necesidades, punto de partida para comprender las actitudes del hombre.

En primer lugar de la escala de prioridades está la satisfacción de necesidades vitales básicas. Luego podríamos decir que el primer uso que el hombre primitivo hizo del mar fue la extracción de recursos vivos para su alimentación. Podemos entonces decir que el primer significado del uso del mar por el hombre, fue el de fuente de alimentación.

Podemos luego imaginar el problema del hombre, cuando percibió que los peces estaban más lejos de su alcance desde la orilla, y busca entonces, establecer la forma para llegar a ellos. Imaginemos que tal vez un tronco que flotaba, donde estaba posada un ave, le dio la idea para intentar usarlo como medio de mantenerse flotando sobre el agua y transportarse a los puntos donde estaba el elemento vital que deseaba alcanzar. Luego surgió la frágil embarcación que poco a poco fue creada para un mayor control y mayor capacidad de extracción. Asimismo, en forma paralela aprendió a crear y a emplear medios cada vez más apropiados para facilitar y asegurar una mayor y mejor captura de los recursos vivos.

Esto nos permite señalar que el segundo significado del uso del mar fue el del tener un medio o vía de comunicación. Paralelamente abuso del ingenio para crear los medios o instrumentos para complementar traslado y finalidad.

Así, podríamos seguir tratando de imaginar como el hombre fue profundizando su interacción con el mar y desarrollando diversas aptitudes o habilidades hasta llegar al día de hoy. Esta capacidad constituye el concepto que hemos llamado realidad marítima, que constituye un todo muy amplio y complejo.

Al referirnos a los intereses marítimos, vale decir a nuestra capacidad para el desarrollo usando el mar hemos hablado de:

- Comercio marítimo
- Conservación y explotación de los recursos vivos
- Explotación de los recursos no vivos
- Industria de construcciones y reparaciones navales
- Investigación científica y tecnológica
- Desarrollo humano.

Podemos así comprender mejor como ésos intereses marítimos son resultados de esa interacción. Pero también eso nos conduce a encontrar que el uso del mar, nos lleva tener como fruto de la interacción hombre-mar, la búsqueda de seguridad o de conquista.

Del mismo modo, podemos entender la influencia de la geografía y otros factores relacionados con el uso del mar, que fueron generando lo que hemos llamado:

- Aspectos condicionantes
- Aspectos determinantes

Todo ello ha ido proporcionando una amplia perspectiva de lo que es la realidad marítima. Conociendo lo antes comentado: ¿Podríamos afirmar que todos los hombres o conjuntos humanos hacen uso del mar en forma igual o del mejor modo posible? Mirando el presente y viendo retrospectivamente en la historia, lo que podemos afirmar, más bien, es todo lo contrario: no todos lo han usado ni lo usan igual, ni del mejor modo posible. Hay países que desde hace muchos siglos supieron hacer y hacen un buen uso del mar, pero también hay países que desde siempre, no han sabido usarlo.

Lo cierto es que quienes han sabido usarlo o lo usaban mejor que los otros se convirtieron en potencias que se imponían sobre aquellos que no lo usaban. También es cierto que cuando un país percibía la importancia del mar, y le daba un buen uso, su poder crecía considerablemente. Por ejemplo, a pesar de la situación cambiante que vivimos actualmente, no podemos dejar de recordar el gran salto que dio la Unión Soviética, durante la guerra fría,

gracias al impulso que imprimió a su poder marítimo. Y no hablamos sólo de su componente naval, sino de todas las actividades marítimas.

El almirante Sergei Gorshkov (1967), quien fue el jefe de la Armada Soviética por dos décadas, dijo: "... es imposible ignorar la habilidad del hombre para comprender el océano y usarlo para satisfacer sus necesidades, afecta directamente al crecimiento del prestigio político de su país, y a su poder económico y militar..." Estas frases y el notable desarrollo alcanzado por la Marina soviética y su papel en la guerra fría, corroboran lo dicho anteriormente. Asimismo, cuando Japón percibió en su real magnitud el significado del mar que lo rodea y se convirtió en potencia marítima, pudo proyectarse a lo que ha llegado a ser hoy en día.

El interés del hombre hacia el mar, es fundamental, y por ello podemos preguntarnos: ¿Qué hace que el hombre tenga mayor o menor interés por los asuntos del mar? Es: el conocimiento reflexivo y profundo de todos los aspectos relacionados con el mar, que intervienen o afectan el desarrollo y la seguridad de una nación, vale decir, la conciencia marítima de su población. (Elías 1998)

El hombre frente al mar se halla ante una realidad y lo que vea, crea o sienta de él, será su verdad. La verdad no es otra cosa que la imagen de una realidad, tenemos pues que aceptar que como tal, está condicionada a una percepción y una valoración. La percepción de una realidad no es igual para todas las personas, mucho ha sido ya escrito sobre el particular y una de las conclusiones a las que se puede arribar es que no permite abarcar siempre a toda una realidad; en consecuencia, la percepción es selectiva, en función de las propias necesidades, cultura o conocimiento.

Por otro lado, la valoración influye en nuestros juicios, siendo la escala de valores que se aplique en función, en primera instancia, de los valores comunes a la humanidad, trans-históricos, y en segundo lugar de los valores propios de una civilización, cultura, país o grupo. La relación entre el hombre y el mar, esto es entre la conciencia marítima y el poder marítimo, establecen entre sí una dialéctica cuyo resultado permite el conocimiento de uno y el desarrollo del otro, como parte de la influencia del medio marítimo en el hombre.

A mayor conciencia marítima, mayor será el poder marítimo, pero a su vez, un mayor poder marítimo generará una mayor conciencia marítima, estableciéndose un acción dinámica y evolutiva que sólo se detendrá cuando el hombre reaccione adecuadamente o no responda a las posibilidades que el poder marítimo le ofrece.

El almirante Miguel Grau (1878) al referirse a las cualidades que distinguen al hombre de mar, nos señala que: "el servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres que llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión, no echen de menos los alicientes naturales de la vida de tierra, ni se acostumbren a la flojedad que les es consiguiente" [las cursivas son nuestras] (Arosemena 1978: 56).

b. Investigación de la realidad

¿Tenemos en el Perú, conciencia marítima? Teniendo en cuenta los resultados de la última encuesta realizada por la Marina de Guerra del Perú a través de su Dirección de Intereses Marítimos, publicada en el libro "Nueva Visión Geoestratégica del Perú como Alternativa a los desafíos del siglo XXI", (MGP 1993; IEHMP 1998), podemos apreciar lo siguiente:

(1) Historia del Perú y del mar:

Respecto a los hechos y acontecimientos importantes de la historia del Perú ocurridos en el mar, el 51.3% de los encuestados recuerda el Combate de Angamos, el 24.6% el Combate del 2 de Mayo, un 20.8% recuerda la Guerra del Pacífico, un 3,3% asocia la Batalla de Arica, un 2.1% el Combate de Iquique, mientras un 9.8% no supo responder.

Preguntados los encuestados sobre que personajes de la vida nacional recuerdan, el 81.9% identifica a Miguel Grau, el 33.3% a José Olaya, el 11.1% a José Gálvez, el 9.9% a Alfonso Ugarte, a Luis Banchero Rossi lo recuerda el 4.1%, a Francisco Bolognesi el 2.8% y a José Bustamante y Rivero, presidente que adoptó la política de defensa de las 200 millas, sólo fue recordado por el 2.5% de los entrevistados.

(2) Conocimiento geográfico del mundo

Con relación al conocimiento acerca del porcentaje de superficie del mar respecto al globo terráqueo, el desconocimiento de los pobladores encuestados llega al 50%. Sólo el 29% acertó afirmando que existen dos terceras partes del mar y una de tierra; el estudio también revela que un índice importante de entrevistados afirma conocer la superficie aproximada del mar, lamentablemente se encuentra errada al afirmar que el globo está compuesto de 2/3 partes de tierra y una de mar.

A la pregunta: ¿Cuál es el océano más grande?, el 53.0 % acertó en señalar que éste es el océano Pacífico, el 27.5% indica que es el Atlántico, un 10,5%

manifiesta que los dos océanos son iguales y un 9.0% no conoce cuál es el más grande.

Preguntados los encuestados con relación a ¿qué países de América, además de Perú, tienen costas en el océano Pacífico? Sólo fueron citados ocho de los doce países existentes, señalándose en primer lugar a Chile (65.3%), luego a Ecuador (56.4%) y Colombia (20.4%).

También son citados en menor proporción Estados Unidos y Canadá, con promedios que oscilan entre 9 y 7 %. Llama la atención que no acierten el 19.9%, así como los que no saben totalicen el 23.4%.

El desconocimiento sobre el mar fue mucho mayor cuando se preguntó qué países de otros continentes tienen costas en el océano Pacífico, en ese sentido el 65.3% no lo supo, un 20.9% no acertó a señalar cuáles.

De los más de 60 Estados que existen en la Cuenca del Pacífico, sólo fueron mencionados nueve Estados, siendo Japón el más citado, con el 17.8% y en menor nivel China, Australia y la ex - URSS cuyos índices oscilan entre el 5 y 7%. También se citaron a Corea y Nueva Zelanda, entre otros Estados pero en porcentajes mínimos.

Otro aspecto revelador del desconocimiento de los peruanos sobre la geografía, se puso de manifiesto cuando se preguntó: ¿Qué entiende o comprende por Cuenca del Pacífico?, el 51.4% no sabe que es ni que significa, sobre todo en Lima y Callao. Entre quienes expresaron alguna respuesta, el 15% del total acertó al señalar que comprende a todos los países que tienes costa en el Océano Pacífico.

(3) Conocimientos geográficos del Perú

El 46% de los encuestados desconoce la extensión de la costa peruana (Tumbes-Tacna); un 25.8 % refiere que la extensión oscila entre 1001 y 3000 Km, siendo el grupo que más se aproxima mientras que para el 15.3% la extensión está entre los 3001 y 5000 Km.

Con relación a la recordación de las islas marítimas o lacustres, el resultado fue el siguiente: el 33% de los entrevistados no recordó ninguna isla al momento de la entrevista, el 46.7% nombró a la Isla San Lorenzo, el 15% a la Isla del Frontón y un 12.8% a las Islas Ballestas. Cabe señalar que la recordación siempre estuvo asociada a la localidad a donde se hacia la pregunta.

El conocimiento de las regiones naturales es mucho más pronunciado; en este sentido, identificó a la Costa el 85.3%, el Mar de Grau sólo fue identificado como una región por el 9.3% de la población encuestada.

Preguntados los encuestados ¿Cuál era para ellos la región más importante del país?, el 35.9% indicó que era la Costa, el 22.1% señaló a la Sierra y el 18.4% refirió que lo era la Selva. El mar peruano sólo era importante para el 4.0 % de la muestra. También es destacable que un 19.6% no sepa cuál es la región más importante.

Sobre el conocimiento de los puertos y su importancia, el 77% reconoce que es el Callao, para el 51.4% constituye Ilo, en tanto que Chimbote alcanza a ser considerado con 30.5%, los puertos de Paita y Matarani alcanzan el 16.8% y el 16% respectivamente. Los otros puertos del país tienen reconocimientos menores al 10%.

El conocimiento que, sobre los ríos tiene el poblador encuestado, es también motivo de preocupación, apenas se citan 7 ríos con valor estadístico; el Amazonas es reconocido por el 62.1%, le sigue el Rímac por el 12.1%, el Marañón por el 10.3%, Ucayali con apenas el 4.6%, el Mantaro con el 3.9% y el Santa con el 2.1%.

(4) El mar como fuente de recursos de trabajo

Los pobladores encuestados ponen de manifiesto que son seis los recursos naturales más importantes que posee el país.

En tal sentido, para el 47.8% de la muestra, los peces ocupan el primer lugar, le siguen los minerales para el 36.8%, los productos agrícolas lo son para el 26.4%, a continuación se encuentran los recursos forestales para el 17.3%, mientras que los animales, ganadería y fauna son consideradas por el 15%, el petróleo lo es para el 15.0%.

Preguntados los encuestados: ¿Cuáles son los recursos del mar más importantes?, el 84.9% indicó que eran los peces, el 23.3% señaló que trata del petróleo, el guano de las islas para el 8.1%, la flora y fauna lo fue para el 4.5%, en tanto que las algas marinas alcanzaban el 2.5% de importancia.

Respecto a la importancia de las investigaciones que el Perú realiza en la Antártida, el 53.5% no estaba informado de este hecho. Para el 16.4% la importancia residía en los aportes a la investigación científica, para el 11.1% porque contribuía al desarrollo del Perú, para el 7.9% porque permitía evaluar los recursos existentes, para el 3.5% porque permite realizar nuevos

descubrimientos. De otro lado, para el 2.4% la importancia radica en el hecho de que permite hacer estudios ecológicos, para el 2.1% le da prestigio internacional, otros indicaron que permitía conocer el clima o conocer la zona.

Sobre si los peruanos aprovechaban adecuadamente los recursos marinos, las respuestas fueron contundentes, ya que para el 60.1% de los entrevistados aseguró que no se aprovechan los recursos marinos, en cambio para el 35.9% si se daba esta situación.

(5) El mar como vía de transporte y comunicación

Para el 45.1% de los encuestados el mar peruano es aprovechado como vía; sin embargo, el 75.5% de éstos no conoce ningún tipo de historia, leyenda o mito marítimo, de comunicación y transporte. Para el 34.1% el no aprovechamiento obedece a que no existe una flota mercante suficiente.

Apreciado el mar como un medio de comunicación del Perú hacia el resto del mundo, el 81.4% reconocía este valor, el 5.6% no tenía esta identificación, mientras que un 13% no lo sabía.

(6) Ecología marítima

Preguntados los encuestados si piensan que el mar peruano influye en el clima del país, el 85.8% admitió esta relación, en tanto que para el 7.8% no se daba tal influencia. Igualmente, el 6.4% ignoraba la existencia de esta relación.

Con relación a la contaminación del mar peruano, el 90.4% reconoce que este se encuentra contaminado, mientras que para el 5.8% no lo está; el 3.8% ignora este hecho.

Tratando de identificar las causas de la contaminación del mar peruano, para el 41.9% la contaminación proviene de los desagües y aguas servidas, para el 29.4% obedece a la basura que arroja, para el 24.8% es el producto de los desechos industriales, otro 14.4% indica que el petróleo es el causante de la contaminación. El 9.5% indica que los desechos químicos y radioactivos son los contaminantes, así como el 3.6% manifiesta que los relaves mineros provocan esta situación.

(7) Experiencias marinas del público

Sobre el particular, los encuestados trataron de señalar varias de sus vivencias, como por ejemplo el hecho de saber nadar; aquí, el 54% indicó

que sabía nadar, mientras que el 46% no sabe. Por otro lado, el 62.3% ha tenido oportunidad de viajar o pasear en una embarcación. Respecto a la actividad de pescar, el 42.6% ha pasado por esta experiencia; los que acuden a la playa a descansar o pasear llegaban a totalizar el 80.8%. Sólo el 31.5% realiza prácticas deportivas en el mar.

Dentro de las razones por las que no practican deportes marítimos, el 25% señala no tener tiempo, el 13.1% dijo que no le gusta y el mismo porcentaje mencionó tener miedo; otras razones como no tener implementos o problemas de salud, se ubican por debajo del 5%.

A la pregunta qué es lo primero que asocia con la palabra mar, el 30% refirió a los peces, el 20.8% señalo el agua, el 16.1% indicó la playa, el 4.4% expresó los puertos, el 3.9% lo asocio al verano, el 3.8% hizo la asociación como vía de transporte y un 2.5% refirió embarcaciones.

(8) Conciencia marítima

En esta parte, la investigación se centró a averiguar si los peruanos integrantes de la muestra poseían conciencia a cerca de la importancia del mar, el resultado fue el siguiente: el 53.1% de los encuestados reconoció que los peruanos en general no tienen conciencia marítima, este criterio se eleva al 58.8% entre los habitantes cuyas edades oscilan entre los 18 y 34 años de edad; en el caso de gran Lima, las cifras llegan al 65.6%.

Los encuestados consideran que para elevar la conciencia marítima se deben realizar las siguientes actividades: el 41.5% considera que se debe mejorar la educación, para el 19.8% la difusión debe ser efectuada a través de los medios de comunicación, un 10.3% considera que se debe valorar lo que tenemos, para el 5.6% se debe incentivar la actividad productiva en el mar, mientras que sólo para el 0.9% el gobierno debe apoyar esta actividad. Es también significativo que el 21.9%, no sepa que actividades se deben realizar para elevar la conciencia marítima.

También podríamos exponer otras inquietudes: ¿Por qué ha desaparecido prácticamente nuestra marina mercante? ¿Qué proyecciones podríamos hacer respecto a nuestra realidad marítima?.

Peter Druker, en su libro "La Gran Ruptura", manifiesta, en relación con sus pensamientos respecto al próximo siglo, que: hace unos siete mil años, no mucho después de que nuestros antepasados se habían convertido en colonizadores y explotadores de la tierra, dos grandes hazañas tecnológicas

fueron realizadas por los egipcios del Reino Antiguo, casi al mismo tiempo, probablemente dentro de la misma generación: la edificación de la primera de las Grandes Pirámides y la invención del arado. Las pirámides produjeron un efecto grandioso en la imaginación del mundo occidental, en su concepción del mundo, en su filosofía, en sus matemáticas y en su ciencia.

Pero fueron pocos los contemporáneos que prestaron atención al arado. No obstante, el lapso de uno o dos siglos, habían multiplicado de veinte a cincuenta veces el rendimiento de los productos agrícolas, proporcionando los alimentos que hicieron posible el establecimiento de las primeras ciudades del hombre. La exploración espacial representa nuestras pirámides y la explotación del océano es nuestro arado.

Es un hecho indudable que el mar constituye un depósito virtualmente inexplotado de recursos materiales, infinitamente más ricos que la tierra. Hasta la fecha, casi nada sabemos del mar en realidad; nuestros remotos antepasados de la edad de bronce sabían dónde encontrar la caza, y los parajes donde ésta acudía frecuentemente, mucho mejor de lo que actualmente sabemos sobre la localización y el movimiento de los peces en los mares, pues ahora pescamos y recogemos lo que se nos presenta a nuestro paso. Esta situación está cambiando rápidamente, por lo que atañe a los recursos alimenticios del mar, especialmente a sus peces, en donde estamos a punto de convertirnos más que en simple atrapadores de peces, en verdaderos criadores de peces, así como por lo que atañe a los recursos minerales de las aguas del mar, y, sobre todo, a los recursos minerales que se encuentran encima y debajo del fondo del mar.

Existen pocas razones económicas para establecer colonias sobre o debajo de los mares. A diferencia del transporte por tierra, el transporte marítimo es fácil y barato; por lo tanto, no hay motivo para desplazar los lugares de colonización a los recursos oceánicos. Pero estamos a punto de a bordar sistemáticamente el desarrollo de los mares como el mayor recurso económico que pueda encontrarse en el planeta, del cual derivarán nuevas fuentes de abastecimiento de alimentos y de materiales, nuevas tecnologías, nuevas industrias principales y, desde luego, nuevas y grandes empresas mercantiles.

Es indudable que los mares que cubren las dos terceras partes de la superficie de la Tierra ejercen una influencia creciente en las actividades humanas; y que saberla percibir oportunamente y valorizar en su justa dimensión, permitirá orientar apropiadamente las acciones y el esfuerzo nacional, para lograr así los beneficios que tan pródigamente nos ofrece el mar.

La conciencia marítima, es pues un factor preponderante del poder marítimo, sólo con ella podremos ver tales beneficios y sólo con ella podremos contar con el espíritu que nos permita conseguirlos y defender nuestros justos derechos, venciendo todas las dificultades que pudieran encontrarse en la ruta.

CAPÍTULO V

TEMAS ECOLÓGICOS

SECCIÓN I

ECOLOGÍA ACUÁTICA

1. MARCO TEÓRICO

Se entiende por ecología a la ciencia que estudia la relación entre seres vivos y entre éstos y su ambiente. La ecología acuática es parte de la ecología que estudia la relación entre seres vivos y entre estos y su medio ambiente natural marítimo, océanico, fluvial y lacustre. Interconexión espejos de agua y la atmósfera. Entre el mar y la atmósfera podemos distinguir dos ciclos, uno del agua y otro del calor. (IEHMP 1998)

a. El ciclo del agua

Consiste en la evaporación que se produce en la zona tropical y el traslado del vapor de agua por los vientos predominantes de la alta atmósfera hasta su condensación en altas latitudes o grandes elevaciones regresando en forma de lluvia, nieve, granizo, etc., siendo aprovechable la que cae sobre tierra en beneficio de la vida vegetal y animal, aunque la mayor parte vuelve a caer sobre el mar. La parte aprovechada en tierra luego de disolver sales minerales y otros contaminantes orgánicos e industriales forma los ríos que finalmente descargan en el océano completando el ciclo.

b. El ciclo del calor

Consiste en el calentamiento de grandes masas de agua que ocurre en la zona tropical por la mayor incidencia de la energía solar, calor que es trasladado mediante las corrientes marinas hacia las altas latitudes donde es transferido a la atmósfera adyacente, contribuyendo a moderar el clima y regresando a la zona ecuatorial como corrientes frías para repetir el ciclo, enfriando a su vez litorales que serían normalmente cálidos, como ocurre con el litoral peruano.

2. MARCO CONCEPTUAL

a. Contaminación

La contaminación de los mares proviene de fuentes naturales por descargas procedentes de tierra que se componen de desechos orgánicos e industriales provenientes de redes de desagüe y relaves mineros, más los desagües anteriores que provienen de la descarga de los ríos.

La contaminación de las embarcaciones proviene principalmente de averías en buques que transportan hidrocarburos o productos químicos. Las distintas formas de contaminación afectan la vida marina en diversas formas. Las sustancias orgánicas al descomponerse absorben gran cantidad de oxígeno disuelto en el agua privando de éste vital elemento a los seres vivos. Los hidrocarburos vertidos tanto por descargas en tierra (desagües) como por embarcaciones, forman una delgada película en grandes extensiones de la superficie, afectando al plancton y bloqueando la acción de la fotosíntesis, con lo que afectan al primer eslabón de la cadena trófica. La descarga de tanques de lastre tiene el efecto especial de transferir especies foráneas de un lugar a otro o enfermedades a la fauna cuando el lastre ha sido tomado en puerto y no en alta mar. Como se puede apreciar, algunas formas de contaminación son evitables mediante adecuadas medidas de reglamentación y control, en cambio otras son prácticamente imposibles de evitar.

(1) Disposición de residuos contaminantes

A pesar de lo mencionado en el párrafo anterior, que todos los contaminantes van a pasar finalmente al mar, éste se mantiene relativamente limpio, debido a un proceso de reciclaje químico que consiste en lo siguiente: toda la materia orgánica que se deposita en el lecho es descompuesta en sus elementos básicos por la acción de bacterias anaeróbicas, ascendiendo éstos elementos hasta la superficie, donde sirven de fertilizantes al fitoplancton, que a su vez por medio de la fotosíntesis captura anhídrido carbónico de la atmósfera produciendo carbohidratos para alimento de los animales acuáticos y oxígeno para la atmósfera. En esta forma el fitoplancton constituye el primer eslabón de la cadena trófica, obteniendo su energía directamente del sol.

El zooplancton, constituido por diminutos moluscos y crustáceos que se nutren del fitoplancton y combinan el carbono de éste con sales de calcio del mar para formar sus caparazones o conchas de carbonato de calcio, las que al terminar su ciclo de vida se sedimentan en el fondo del mar formando yacimientos de carbonato de calcio, o junto con otros contaminantes insolubles

son absorbidos por el movimiento de las placas tectónicas incorporándose al magma del núcleo de la Tierra, que a su debido tiempo lo devolverá a la superficie a través de las erupciones volcánicas.

(2) Cadena atrófica

Está constituida por la transferencia sucesiva de energía de un ser vivo a otro. Como mencionamos anteriormente el primer eslabón lo constituye el fitoplancton, -vegetales que reciben su energía directamente del sol-. El segundo eslabón está constituido por animales herbívoros que se alimentan del primero. El tercer eslabón lo constituyen animales carnívoros que se alimentan de los herbívoros; y el cuarto eslabón por animales carnívoros que se alimentan de otros carnívoros. En realidad esta clasificación no es rígida, pudiéndose denominar con mayor propiedad como una red, que como una cadena.

(3) Aspectos biológicos

Los animales acuáticos se encuentran perfectamente adecuados para la vida en ese medio, siendo sumamente sensible a los cambios en las características físicas y químicas del agua, las que producen masivas migraciones e inmersiones en busca de mejores condiciones, o en caso contrario, gran mortandad. Un ejemplo de esto lo constituye el Fenómeno del Niño que al aproximar al litoral peruano grandes masas de aguas oceánicas de alta temperatura, alta salinidad y bajo contenido de oxígeno disuelto, produce un cambio radical en la pesca. La anchoveta y sardina (de aguas frías) primero se profundizan y luego migran al sur en busca de aguas frías, siendo sustituidas por especies de aguas cálidas como el jurel y la caballa. Se ha comprobado que los peces son capaces de detectar cambios de temperatura de medio grado centígrado.

b. Bío-diversidad

Consiste en la complementariedad de las diversas especies para asegurar la supervivencia de cada una de ellas en un determinado eco-sistema. Es importante comprender la función que desempeña cada especie para evitar que su extinción pueda conducir a la desaparición del resto.

(1) Fototropismo

Es la reacción de los peces ante la luz, la que da lugar a desplazamientos verticales de grandes cardúmenes de acuerdo a la incidencia de la luz solar

o lunar y su penetración en las aguas, lo que permite conocer las especies que estarán a poca profundidad facilitando las labores de pesca. Igualmente permite el empleo de proyectores de luz en las embarcaciones para atraer a determinadas especies como la pota. Como regla general se conoce que mientras la mayoría de especies son atraídas por la luz, los depredadores la evitan buscando la sombra para sorprender a sus víctimas.

(2) Marea roja

Se da el nombre de marea roja a la coloración que adquiere el mar a veces en grandes extensiones, de un color marrón rojizo similar al óxido de hierro, con olor fuerte y desagradable y sustancias tóxicas que al ser acumuladas en los moluscos bivalvos pueden causar intoxicaciones serias y aún mortales en quienes los consumen. Se origina por la multiplicación masiva e incontrolada de unos microorganismos dinoflagelados, desconociéndose a qué se debe dicha proliferación y cómo se detiene.

(3) Nódulos polimetálicos

Son aglomeraciones metálicas que tienen la forma de tubérculos. Contienen en condiciones de alta pureza hierro, cobre, zinc, níquel y manganeso.

Actualmente las grandes potencias se encuentran desarrollando la tecnología necesaria para su extracción, desde ya, se han logrado ubicar gran número de extensos yacimientos en el océano Pacífico, en profundidades entre 4,000 y 18,000 pies.

SECCIÓN II

ECOSISTEMA MARINO

1. MARCO TEÓRICO

Los ecosistemas marinos están dentro de los ecosistemas acuáticos. Incluyen mares, océanos y marismas, entre otros. La vida surgió y evolucionó en el mar. El medio marino es muy estable, si lo comparamos con los hábitats terrestres o de agua dulce. Las temperaturas de las grandes masas oceánicas varían poco, así como la salinidad del agua (3,5 %). La composición iónica del agua de mar es similar a la de los fluidos corporales de la mayoría de los organismos marinos, lo que soluciona la regulación osmótica.

En el medio oceánico la luz solar penetra en el agua tan sólo unos 200 metros. A mayor profundidad, hay oscuridad absoluta. A la zona iluminada del mar se le denomina región fótica, a la zona oscura región afótica.

El principal problema en el mar es la gran distancia entre la zona fótica (superficial) y los nutrientes (sedimentados en aguas profundas). Donde hay luz para la producción primaria hay pocos nutrientes inorgánicos, y viceversa. No es de extrañar, pues, que las zonas con mayor productividad sean aquéllas en que las aguas profundas, frías y cargadas de nutrientes afloran a la superficie; tales zonas se conocen como afloramientos; en ellas el fitoplancton se desarrolla de modo extraordinario, y puede mantener una cadena trófica con muchos eslabones; por ese motivo son las zonas más ricas en pesca.

Un gran ecosistema marino (GEM) es un área extensa del mar que comparte características distintivas tanto de batimetría, hidrografía y productividad, así como de biodiversidad e interacciones tróficas. En su definición muchas veces se incluye también al ámbito costero terrestre inmediato, incorporando desde las playas y estuarios hasta las cabeceras de cuenca, en caso su influencia sobre el ámbito marino sea determinante.

El Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (GEMCH) está constituido por el área marino costera a lo largo de Perú y Chile, acoge algunos de los componentes y nichos ecológicos más productivos del planeta. Representa

aproximadamente el 20% de la pesca mundial, por lo que ha sido designado como una de las 200 ecorregiones prioritarias de conservación a nivel global por el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF). Además, posee una alta variabilidad ambiental y una variedad de actividades económicas que ejercen presión sobre este ecosistema único. Para asegurar una gestión que preserve la capacidad de recuperación del ecosistema en el largo plazo, el PNUD y los gobiernos de Perú y Chile acordaron la ejecución del Proyecto GEF- PNUD Humboldt (2010-2016), con financiamiento del GEF y ejecución administrativa y logística de UNOPS.

El GEMCH abarca un área de aproximadamente 2.6 millones de kilómetros cuadrados. El GEMCH se encuentra marcado por el sistema de la corriente de Humboldt, un sistema de aguas frías y ricas en nutrientes que nacen de la bifurcación de la corriente circumpolar Antártica alrededor de los 42º Lat. Sur y fluyen hacia el norte para incorporarse a la cálida corriente Sur-Ecuatorial alrededor de los 4º Lat. Sur. No obstante, su área de influencia incluye al golfo de Guayaquil y las islas Galápagos al norte y a los fiordos chilenos al sur de la Isla Chiloé.

El límite Este de la corriente de Humboldt, está marcado por la línea de marea alta en las costas de Perú y de Chile, pero el área de influencia del GEMCH incluye el desierto costero, las lomas y valles costeros llegando inclusive hasta la base de la cordillera de los Andes; mientras que el limite Oeste de la corriente de Humboldt y por lo tanto del GEMCH, excede las zonas económicas exclusivas (ZEE) de Perú y Chile.

El GEMCH alberga una biodiversidad particular de importancia global y es uno de los GEM más productivos del planeta, pues cuenta con fuertes afloramientos costeros y con una alta productividad primaria y secundaria, a pesar de que éstas se encuentran sujetas a fuertes cambios debido a patrones cíclicos estacionales, interanuales, decadales y de largo plazo. Los cambios en las características oceanográficas desencadenan cambios en las actividades económicas, directas e indirectas, que impactan a los recursos naturales y los servicios ecológicos ofertados por el GEMCH.

No obstante, las pesquerías marinas de Perú y Chile han representado el 14% de los desembarques mundiales para el periodo 2000-2012 y luego de 1984 su participación no ha caído por debajo del 10%. Los desembarques reportados para el GEMCH entre el 2000-2012 están compuestos principalmente por peces pelágicos como anchoveta (Engraulis ringens), jurel (Trachurus murphyi), Caballa (Scomber japonicus) y sardina del sur (Clupea bentincki), así como por la pota (Dosidicus gigas) y las macroalgas pardas.

Sin embargo, existen evidencias de un reducción progresiva de los niveles tróficos del GEMCH, lo que sugeriría que este gran ecosistema marino estaría bajo

una fuerte presión pesquera que a su vez estaría distorsionando las relaciones depredador-presa del ecosistema así como los bienes y servicios ecosistémicos que este ofrece. Adicionalmente, la integridad ecológica y la salud ecosistémica del GEMCH se encuentra cada vez más afectadas por fuentes terrestres de contaminación, producto del crecimiento poblacional en la franja costera y de la limitada inversión en sistemas eficientes de tratamiento de efluentes urbanos, agrícolas, industriales y mineros. Los impactos más fuertes de la contaminación ambiental se pueden apreciar en las bahías cerradas con baja circulación.

El crecimiento poblacional costero también ha contribuido al crecimiento de las actividades económicas en la franja costera, incrementando su contribución al PBI peruano y chileno. Por tanto, es fundamental entender la interacción dinámica entre el ecosistema y el sociosistema que conforman GEMCH, dado que el crecimiento de actividades económicas no compatibles con el entorno podría afectar negativamente a la salud de este gran ecosistema marino. (Salgado et al 2015)

2. MARCO CONCEPTUAL

Dada la importancia de esta región y de la problemática que enfrentan sus ecosistemas marinos, los gobiernos de Perú y Chile, junto con el PNUD y UNOPS, firmaron y aprobaron el proyecto: "Hacia un manejo con enfoque ecosistémico del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt" en septiembre del 2010. Este proyecto tiene como meta avanzar hacia un GEMCH sostenible y resiliente, capaz de mantener la integridad, la biodiversidad y la oferta de servicios ecosistémicos para generaciones presentes y futuras –a pesar de las condiciones sociales y climáticas cambiantes—. Adicionalmente, el proyecto tiene como objetivo el avanzar hacia el manejo con enfoque ecosistémico (MEE) del GEMCH a través de un marco coordinado que fortalezca la gobernanza y el uso sostenible de los recursos marinos vivos y de los servicios del ecosistema.

Para tales fines este proyecto plantea cuatro metas: Acordar e implementar a nivel nacional y regional diversos instrumentos de planificación y política para el MEE del GEMCH (1); Fortalecer las capacidades institucionales para implementar el Programa de Acción Estratégico (PAE) y para escalar los resultados de las intervenciones piloto a nivel sistémico (2);

Implementar herramientas de manejo prioritarias para Áreas Marinas Protegidas (AMPs) y pesquerías generando opciones para mayor protección del GEMCH y para la implementación del PAE (3), y Implementar AMPs piloto que sustenten la conservación y elasticidad ecosistémica(4).

En el marco de este proyecto GEF es fundamental entender y valorar la relación de los bienes y servicios provistos por el GEMCH con el bienestar humano y el crecimiento económico de Perú y Chile. Esta información será muy relevante para la elaboración del PAE, pues a través de este ejercicio se podrá sopesar mejor las ventajas y desventajas de los esquemas de manejo actuales, así como trazar objetivos de investigación y acción que permitan incrementar los beneficios socio-económicos del aprovechamiento de estos bienes y servicios sin perjuicio del ambiente.

Si bien en el GEMCH se desarrollan diversas actividades económicas como la minería y la extracción de hidrocarburos, el turismo y la gastronomía, el transporte de carga, la manufactura, y el desarrollo urbano, es el sector pesquero y acuícola el más relacionado al uso de los bienes y servicios provistos por el GEMCH. Por lo tanto, los sectores pesquero y acuícola son los más relevantes para este proyecto. El aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros del GEMCH no sólo aporta utilidades en el ámbito económico, sino que también es particularmente relevante para la seguridad alimentaria regional y global. Es así que tanto Perú como Chile hacen esfuerzos por mejorar el cuidado y buen uso de los bienes y servicios del GEMCH.

En el marco del desarrollo del PAE es necesario (a) Identificar los bienes y servicios del GEMCH; (b) Caracterizar el contexto económico, social y ecológico de ambos países; (c) Estimar el Valor Económico Total (VET) del GEMCH (incluyendo supuestos y limitaciones); (d) Proponer acciones especificas para mejorar la utilización de los bienes y servicios del GEMCH; y (e) Recomendar acciones (para implementar en el corto plazo) que permitan mejorar nuestra estimación del VET y realizar actualizaciones periódicas del mismo, señalando indicadores, requerimientos de información, y estrategias de captura de tal información y mecanismos de monitoreo de los indicadores antes definidos.

La valoración económica de los servicios ecosistémicos tiene por objetivo estimar los costos y beneficios ambientales que usualmente no son tomados en cuenta al tomar decisiones sobre el uso de los recursos ambientales, a fin de poder presentarlos de una manera que pueda ser comparable con otros posibles usos del medioambiente. Para ello mide en términos monetarios el valor del flujo de bienes y servicios que el ecosistema provee a los seres humanos en un período determinado y que le permiten incrementar su bienestar. Este bienestar estaría dado por las distintas formas de uso de los bienes y servicios ambientales, así como también por su no uso.

De esta manera, se distinguen el Valor de Uso y el Valor de no Uso. Entre los primeros están el valor de uso directo (cuando se obtiene un beneficio directo al

usar un bien) y el valor de uso indirecto (cuando el bien no se usa directamente, pero es fundamental para poder generar otros bienes o servicios que si se utilizan). Adicionalmente, el valor de uso directo puede dividirse en un uso extractivo (donde se reduce la cantidad disponible del bien) y el valor por un uso no extractivo (como por ejemplo el turismo o el disfrutar de la belleza escénica de un paisaje). Por su parte, el Valor de no Uso comprende los valores de "existencia", de "opción" y de "legado".

El primero de ellos se refiere al que le dan los individuos que están dispuestos a realizar sacrificios por el solo hecho de saber que un bien o recurso natural existe, aún cuando no utilice el bien; el segundo consiste en el valor reflejado en la realización de sacrificios en el presente para tener la opción de utilizar el bien o servicio ambiental en el futuro.

Por último, el valor de legado, consistente en que los individuos obtienen bienestar al saber que pueden heredar el ecosistema a las generaciones futuras en condiciones iguales o mejores a las que ellos lo recibieron. En esta materia, un gran avance fue la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio (EEM) que propuso una definición y la clasificación de los servicios ecosistémicos que más se utiliza en la actualidad. Ésta es avalada por las Naciones Unidas.

De acuerdo a la EEM, los servicios ecosistémicos se definen como los beneficios que las personas obtienen de los ecosistemas, los que pueden clasificarse en: servicios de provisión, referidos a los productos obtenidos del ecosistemas, tales como alimento y agua fresca; servicios de regulación, relativos a los beneficios obtenidos de los procesos ecosistémicos, como lo son la regulación climática y la purificación del agua; servicios culturales, aquellos que se obtienen a través del enriquecimiento espiritual, desarrollo cognitivo, reflexión, recreación y experiencias estéticas; y los servicios de soporte, que son aquellos necesarios para la producción de los demás servicios ecosistémicos, entre los que se encuentran la formación del suelo, la fotosíntesis y el ciclo del agua.

Para lograr la valoración de los servicios ecosistémicos en este estudio se identificaron los servicios ecosistémicos provistos por el GEMCH, tanto en Perú como en Chile. Luego se cuantificó el nivel en que el servicio ecosistémicos es provisto, en caso que ello sea posible dada la información disponible; y, por último, se valorizaron las unidades físicas de servicio provisto en una unidad de medida común, generalmente monetaria. La valoración que se presenta en el respectivo informe busca destacar el valor de los servicios ecosistémicos generados por el GEMCH para el ser humano y para el desarrollo económico de Perú y Chile, a fin de evaluar los costos y beneficios de los esquemas de manejo actuales y servir de guía para su mejora en el futuro. Ésta también servirá de antecedente

para el posterior diseño e implementación de estrategias asociadas al cuidado de los bienes y servicios del GEMCH, que apunten a su explotación óptima en un contexto de sustentabilidad. (Salgado et al 2015)

a. Conclusiones

(1) La estimación del valor anual del flujo de bienes y servicios ecosistémicos que proporciona el GEMCH es de US$ 19,459 de millones. Este valor proviene en un 58% (US$11,283 millones) de Chile y en un 42% (US$ 8,175 millones) de Perú. Adicionalmente, el área de influencia directa de la corriente de Humboldt genera el 77% (US$ 14,970 millones) del valor del GEMCH, donde la Zona Tropical de Perú y la Zona Austral de Chile adicionan el 2% (US$ 451 millones) y el 21% (US$ 4,037 millones) del valor de este gran ecosistema marino.

(2) El análisis de identificación, cuantificación y valorización de los bienes y servicios ecosistémicos del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt ha permitido observar la importancia que tiene para el sistema socioeconómico de Chile y Perú la existencia del GEMCH.

(3) Los habitantes de ambos países obtienen una serie de beneficios del ecosistema, entre los que se incluyen la provisión de alimentos asociadas a las actividades pesqueras, la disponibilidad de materias primas para la elaboración de harina y aceite de pescado, actividad muy importante para la economía peruana y actualmente menos importante para la economía chilena debido al mal estado de conservación en que se encuentran la mayor parte de las pesquerías chilenas.

(4) Adicionalmente, el ecosistema tiene la capacidad de proveer energía a través de hidrocarburos (gas y petróleo en el norte del Perú), así como por acción del viento. Esta actividad esta teniendo un crecimiento importante en el Sur del Perú, pero en el Norte de Chile ha manifestado un desarrollo exponencial en los últimos años y que se proyecta como una fuente de energía renovable muy importante para el país.

(5) Otra fuente importante de bienes es la posibilidad de contar con agua de mar para diferentes procesos industriales tanto en Chile como en Perú. Lamentablemente, la mayor parte del agua de mar utilizada por la industria no se mide de forma tal que es imposible cuantificarla y valorizar este importante servicio. No obstante, en Chile existen plantas desalinizadoras que están convirtiéndose poco a poco en una fuente importante de agua potable para consumo industrial y doméstico. Se espera que en los

próximos años se incremente de manera importante esta importante fuente de agua, en la medida que las tecnologías se desarrollen y la escasez de agua en el norte del país haga más rentable este tipo de actividades económicas.

(6) En términos de los servicios culturales, el turismo, la investigación, la educación y los valores de legado se transforman en los servicios culturales más importantes del GEMCH. Nuevamente, debido a la escasa disponibilidad de información y estudios, sólo es posible estimar una pequeña parte de los beneficios turísticos en Perú y Chile. Lo mismo ocurre con la valorización de la investigación y la educación, ambas actividades fundamentales que ocurren en torno al mar en ambos países. El valor de legado también sólo puede estimarse para un número muy menor, aunque importante, del ecosistema, referido a las áreas marinas protegidas.

(7) Finalmente, los servicios de regulación, que son uno de los aspectos con los mayores valores en la literatura cuando se realiza un análisis de valoración de servicios ecosistémicos, tanto en zonas costeras como en mar abierto, no cuentan con información disponible para ser estudiados en detalle en la zona del GEMCH. No obstante, dada la importancia de este tipo de servicios, se procedió a estimar dos de ellos utilizando información de la literatura. (Salgado et al 2015).

CAPÍTULO VI

TEMAS DE SEGURIDAD

SECCIÓN I

SEGURIDAD MARÍTIMA

1. MARCO TEÓRICO

Uno de los factores determinantes de la realidad marítima está referido a los aspectos de seguridad, en estrecha relación con el desarrollo y bienestar del país. Aspectos que establecen la forma de proteger los intereses nacionales y garantizar la seguridad de la nación, en y desde el mar. (IEHMP 1998)

Los aspectos de seguridad contemplan control, protección y seguridad de todas las actividades que se realizan por riesgos naturales del medio marítimo (Safety), y las de seguridad nacional y defensa (Security) en el mar contra cualquier tipo de agresión y amenaza generadas por el propio ser humano.

a. Análisis de los criterios teóricos intervinientes

Los criterios que explican y fundamentan la relación entre seguridad y bienestar en el ámbito marítimo nacional, en los estudios sobre la realidad marítima son:

(1) La realidad marítima contiene en su gran ámbito un gran número de posibilidades para el uso del mar, así como el empleo de sus recursos para alcanzar objetivos que contribuyan al logro de los objetivos nacionales establecidos.
(2) Los diversos conjuntos de actividades que se realizan para alcanzar objetivos de desarrollo, están inmersos en el concepto que hemos denominado intereses marítimos.
(3) El uso del ámbito marítimo que incluye mar, ríos, lagos navegables, genera dos necesidades fundamentales para su normal realización:

(a) La primera, que está referida a la necesidad de garantizar el control, apoyo y protección de las actividades que son deseadas porque impulsan nuestro desarrollo, así como de conservar la adecuada relación ecológica.

(b) La segunda, que está referida a la necesidad de controlar, evitar e impedir que se realicen actividades no deseadas, así como, perjuicios a nuestra ecología.

(4) De otro lado, es igualmente fundamental, garantizar la existencia e integridad de la nación y la defensa de sus intereses, así como poder actuar con plena autonomía y libertad de acción. Por tanto, el uso del ámbito marítimo está referido también a la necesidad de disuadir, prevenir y rechazar cualquier tipo de daño o agresión de origen interno o externo, que desde ese ámbito amenace a nuestra nación.

(5) Para los dos primeros casos se requiere de modo permanente la existencia de una fuerza naval-militar-policial que desempeñe el rol de policía marítima.

(6) La tercera necesidad, genera el requerimiento permanente de un poder naval.

(7) Debe señalarse, sin embargo que especialmente en países como el nuestro, de acuerdo a las circunstancias, ambas fuerzas deben y pueden actuar en forma complementaria y apoyarse mutuamente.

(8) En lo referente al poder naval, su empleo, misiones, organización, doctrina, etc., juega un rol muy importante en la defensa de los intereses marítimos, la defensa de la integridad territorial y como arma de política internacional.

(9) Nuestros intereses marítimos reúnen conjuntos de actividades interrelacionadas. En un marco teórico global al respecto tenemos:

(a) El comercio marítimo, que incluye las actividades del transporte marítimo: Las portuarias y las aduaneras.

(b) La conservación y explotación de los recursos renovables que incluyen las actividades de prospección; acuicultura, extracción y transformación, que incluye la industrialización de tales recursos.

(c) La explotación de los recursos no renovables que incluye la prospección extracción y transformación.

(d) La industria de construcciones y reparaciones navales que incluyen las actividades de construcción de naves marítimas, fluviales y lacustres, tanto de alto bordo cuanto de bajo bordo y artesanales, así como las reparaciones de casco, maquinarias y equipos.

(e) La investigación científica y tecnológica, que incluye las actividades de investigación ambiental de los recursos, aplicada o especializada, para cada uno de los diferentes campos de acción marítima.

(f) El desarrollo humano y deportes náuticos que incluye todas las actividades educativas, académicas y culturales afines, tales como las náutico-deportivas, con el propósito de lograr el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional.

(10) De otro lado, la prensa escrita, hablada y televisada, nos recuerda constantemente los diversos problemas relacionados a la actividad marítima, cuya gravedad e importancia son evidentes. Recordemos solo dos casos muy sonados. El intento de una nave extranjera, el "Pía Vesta", para desembarcar armamento y equipos bélicos en forma ilícita y asimismo, los controvertidos contratos pesqueros que hace algunos años fueron motivo de una polémica discusión.

b. Elementos de control de las actividades marítimas

(1) Es impostergable la necesidad de efectuar un apropiado control de todas las actividades marítimas para verificar, primero, que se cumpliese estrictamente con lo acordado en el respectivo convenio y contrato, y segundo, para proteger nuestros recursos de la depredación o del mal uso, esto es, para garantizar que existiese una apropiada seguridad en las actividades marítimas.

(2) Es evidente la necesidad de tener un completo control del movimiento de las naves en nuestro Dominio Marítimo, sin necesidad de hacer una explotación tan urgente y costosa como la que se tuviera que efectuar con buques de la Marina de Guerra para verificar que no se realicen actividades ilícitas.

(3) La posible presencia de un buque transportando carga radioactiva en nuestro mar, podría ocasionar una preocupación similar.

(4) El concepto de seguridad se extiende a todas las actividades en el ámbito marítimo.

(5) Cuando un buque está navegando en aguas territoriales y en algunos casos más allá de las 200 millas frente a nuestras costas, pueden surgir, como ha ocurrido, problemas de salud o emergencias que requieren una intervención inmediata, sin tener tiempo para navegar hasta puerto.

(6) También puede darse el caso de accidentes o colisiones con otros buques o con peligros a la navegación, que motivan una inmediata acción de ayuda.

(7) Embarcaciones perdidas o aeronaves accidentadas que caen al mar, demandan las acciones oportunas que permitan el auxilio necesario.

(8) Todo ello, requiere además, de acciones preventivas que en conjunto garanticen la seguridad de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar. Con este criterio, deben incluirse las inspecciones técnicas que tienen que efectuarse a las naves y embarcaciones de todo tipo, para verificar que están en condiciones de navegabilidad, así como para hacer frente a una eventual y posible contingencia, minimizando sus efectos y dando tiempo suficiente

para la llegada del auxilio exterior, lo que da asimismo, un peso gravitante a la disponibilidad de apropiados y efectivos sistemas de comunicación.

(9) Son igualmente conocidos los problemas latentes que existen en la extracción del petróleo y gas del subsuelo marino.

(10) Los niveles de riesgo existentes, si bien son calculadamente aceptables, no dejan de requerir un cuidado permanente y la existencia de una capacidad de respuesta inmediata apropiada ante cualquier eventualidad. Situación que se ha presentado en muchos países.

(11) La conservación de los recursos renovables. Este concepto nos lleva a pensar de inmediato en la protección del medio marino, fluvial y lacustre, concepto que se extiende a garantizar la salud del ser humano evitando casos similares a los ocurridos en otros lugares del mundo, en los cuales los recursos se vieron afectados y estos a su vez afectaron a los hombres, como en el caso ocurrido en el Japón, donde se ingirieron con los peces que los alimentaron, cantidades de mercurio superiores a lo tolerable, debido a la contaminación de las aguas con los desechos de actividades industriales en tierra que eran lanzados al mar, lo que hace indispensable prevenir y controlar la contaminación de este medio o ámbito vital.

(12) El uso de la energía nuclear en la propulsión de naves crea asimismo, la necesidad de constatar que su presencia no está afectando al medio ambiente, al igual que debe hacerse y se hace para prevenir, y en caso dado, para controlar la contaminación por acción de hidrocarburos.

(13) Al resumir algunos conceptos primordiales podemos señalar los siguientes:

(a) Las actividades que normalmente se desarrollan en el ámbito marítimo son muy numerosas y variadas.

(b) La amplitud del ámbito marítimo dentro de la jurisdicción requiere de un sistema de control y seguridad adecuado y permanente, que posea los medios apropiados para garantizar un nivel de seguridad aceptable.

(c) El sistema de seguridad deseado debe controlar, apoyar y proteger las actividades que deseamos realizar para nuestro desarrollo y consiguiente bienestar, así como controlar, evitar o impedir la realización de aquellas actividades que no deseamos ver efectuadas.

(d) Dentro de las actividades en el mar que no deseamos o que se deben evitar, se encuentran:

i. El contrabando.

ii. El tráfico ilícito de drogas y narcotráfico.

iii. La piratería.

iv. El terrorismo contra buques o instalaciones costeras, incluyendo las torres de extracción de petróleo en el zócalo continental.

v. La pesca y caza ilícitas en zonas prohibidas o en cantidades no autorizadas (depredación).

vi. La contaminación de nuestras aguas, por buques que transitan por ellas o por desechos de actividades costeras.
vii. La presencia de naves no autorizadas, así como la realización de actividades no permitidas.

(14) El sistema de control y seguridad debe verificar el cumplimiento estricto de las leyes y normas vigentes, tanto nacionales como las establecidas en los convenios internacionales aprobados por el Perú. Entre estos, debemos considerar lo siguiente:

(a) Seguridad de la vida humana en el mar.
(b) Prevención de la contaminación del mar por los buques, con hidrocarburos y otras sustancias tóxicas.
(c) Búsqueda y rescate marítimo.
(d) Formación, titulación y guardias de la gente de mar.

(15) El sistema de seguridad debe ejercer control pleno sobre todos los buques que transiten por nuestras aguas jurisdiccionales y sobre todos los buques de bandera nacional, cualquiera sea el lugar donde estén. Sus actividades corresponden a:

(a) Control de movimiento de buques.
(b) Búsqueda y salvamento.
(c) Registro de buques, incluyendo la documentación correspondiente como: Pasavantes de navegación y Matrículas.
(d) Servicio de inspecciones y reconocimiento de buques:

i. Control de la construcción de buques
ii. Control del estado de los buques
iii. Control de modificaciones y reparaciones
iv. Inspección de torres de perforación
v. Inspección de muelles
vi. Inspección de embarcaciones menores

(e) Sistema de titulación y capacitación de la gente de mar.
(f) Control de documentación marítima.
(g) Control de carga peligrosa.
(h) Control para el cumplimiento de la legislación marítima.
(i) Control de sociedades de clasificación e inspecciones.
(j) Procedimientos administrativos e instrucción de sumarias.
(k) Comunicaciones apropiadas con buques y embarcaciones.

(16) Teniendo en cuenta lo vasto de la responsabilidad, así como la amplitud de la acción requerida, la pregunta que surge de modo casi espontáneo es ¿quién o quiénes deben tener a su cargo esta misión de dar seguridad y ejercer el control adecuado a nuestros intereses marítimos?.

(17) En el estudio de la realidad marítima, existe la tendencia casi generalizada de actuar en forma tan independiente que se promueven verdaderos feudos que tratan de manejar las actividades nacionales de modo casi exclusivo. Como ejemplo se pueden citar dos casos tomados al azar –el comercio marítimo y los recursos renovables-, pues en esta concepción que puede llamarse archipelágica: Cada actividad una isla, este fenómeno es común.

2. MARCO CONCEPTUAL

a. Protección y desarrollo del comercio marítimo

Los tres elementos principales: transporte marítimo, puertos y aduanas, estructuran básicamente este desarrollo marítimo sostenible. Asimismo, existe un gran número de sectores de la administración pública que están involucrados en este aspecto del desarrollo nacional por lo que es imprescindible integrarlo en un sistema de planeamiento estratégico del Estado y coordinarlo con una adecuada estructura administrativa y legislativa nacional:

(1) El Ministerio de Economía y Finanzas
(2) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones
(3) El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
(4) El Ministerio de Relaciones Exteriores
(5) El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo
(6) El Ministerio de Salud
(7) El Ministerio de Defensa (MGP)
(8) El Ministerio del Ambiente

Se hace evidente que el gran número de empresas, organizaciones e instituciones tanto públicas como privadas que participan en el comercio marítimo, hace del todo un conjunto muy complejo y difícil de manejar, si no se concibe como un sistema que funcione racional y apropiadamente.

Esta situación predetermina la conveniencia de establecer una apropiada coordinación horizontal en los diferentes niveles de acción, así como un reordenamiento conceptual y la actualización de las diferentes legislaciones, para lograr coherencia, funcionalidad y eficacia.

En este sentido corresponde a los diferentes sectores dictar las normas que orienten el accionar de su respectivo sector, normas cuyo cumplimiento debe ser verificado, exigido y controlado por una organización específica, que tenga la total responsabilidad del buen resultado de dicho control.

No sería racional que se estableciese un sistema, que se precie de tal, en el que cada sector posea sus propios medios de seguridad, dentro de un mismo ámbito, continuándose con los errores que hasta hoy existen, en los que la presencia de múltiples supervisores, lo que genera es precisamente desorganización y descontrol, con los resultados negativos que todos conocemos. No sería lógico tampoco, aceptar que uno de los sectores involucrados en únicamente administrar una sola función, pretenda ejercer acción de control para todo el sistema.

No sería aceptable que la organización que tenga que ver con los permisos comerciales, tráficos, cargas, tenga bajo su responsabilidad el control y seguridad de todo el comercio marítimo. Menos ahora, que la tendencia de la globalización trata de implantar en este campo, una política de privatización y liberalización.

Debemos pues, buscar una solución que sea apropiada y natural, que responda a nuestra propia realidad.

b. Conservación y explotación de los recursos renovables

(1) En este caso participan directa o indirectamente un apreciable número de sub-sectores, así tenemos: Producción (Pesquería); Economía y Finanzas; Trabajo; Salud; Comercio Exterior, Ambiente, y Defensa (Marina).
(2) Igualmente, hay un gran número de empresas, organizaciones e instituciones, tanto públicas cuanto privadas que intervienen en esta gran actividad.
(3) No sería lógico que el subsector de Pesquería pretendiese tener a su cargo un sistema de control total de la actividad, relacionada con los recursos renovables.
(4) Sin embargo, en este reflexionar y a la búsqueda de la apropiada solución, aceptemos como cierta dicha posibilidad; tendríamos así, para estos dos casos, la existencia de dos sistemas de control que requieren embarcaciones, equipos, personal, armamento, infraestructura de apoyo, etc. Esto se vería incrementado si consideramos igualmente, con el mismo criterio, a las demás actividades marítimas, lo que es a todas luces inapropiado e inconveniente.
(5) La tesis de los múltiples sistemas de control y seguridad, queda así desvirtuada, convalidándose la necesidad del establecimiento de un sistema responsable del control global.

(6) En los últimos años se han producido diversos intentos por parte de algunos sectores, de asumir funciones adicionales para tener a su cargo el control y vigilancia, llegando en algunos casos a producirse dispositivos legales que se proyectaron o formularon, e inclusive promulgaron, que han tenido que ser objetados para su modificación por ser inapropiados.

(7) Esto revela pues, carencia de una visión global realista de la problemática marítima, situación que debe ser superada.

(8) Creemos que respetando las funciones normativas que competen a cada sector, es posible lograr un sistema apropiado y coherente de control y seguridad de toda actividad marítima.

(9) Es indudable que la misión corresponde a un organismo que en los convenios internacionales se denomina la Administración Marítima y que constituye en razón de su responsabilidad, a la Autoridad Marítima Nacional.

(10) La autoridad marítima tiene la atribución conferida para que en representación del Estado, ejerza jurisdicción de control, vigilancia, seguridad y protección de los recursos y actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre nacional, garantizando su soberanía.

(11) La Autoridad Marítima Nacional es reconocida internacionalmente de acuerdo con lo establecido en convenios y normas internacionales. Sus funciones, jurisdicción, organización y responsabilidades están contenidas en el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas Fluviales y Lacustres.

(12) Apreciamos así que la principal responsabilidad es ejercer soberanía y jurisdicción y cautelar nuestro ámbito marítimo:

(a) El cumplimiento de las leyes y normas nacionales, así como las internacionales aceptadas.

(b) Mantener el orden.

(c) Proteger el medio ambiente y los recursos que existen en él.

(d) Vigilar el movimiento de buques en las aguas jurisdiccionales.

(e) Apoyar y promover el desarrollo de las actividades marítimas.

(f) Salvaguardar la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables.

(g) Ejercer control y vigilancia de todas las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, incluyendo lo relativo al personal y material que participa en tales actividades y finalmente.

(h) Normar y efectuar los procedimientos administrativos que correspondan a las investigaciones sumarias que deben efectuar.

(13) En el Perú, de acuerdo a ley, el Director General de Capitanías y Guardacostas, es la Autoridad Marítima Nacional y tiene como elementos de acción a las Jefaturas de Distritos de Capitanías, Capitanías de Puerto y Unidades Guardacostas, quienes ejercen autoridad regional o local, respectivamente. Esta función ha sido tradicionalmente encomendada al referido organismo de la Marina de Guerra y debe ser la única organización

encargada de la misma, evitando proliferación de organismos que generan interferencias duplicadas y lo que es peor, vacíos que permiten el descontrol.

(14) Hay corrientes de pensamiento de quienes consideran que la Autoridad Marítima debe pertenecer a un sector ajeno a la Marina de Guerra, dejando a ésta exclusivamente, la jurisdicción sobre fuerzas e infraestructuras navales.

(15) Al margen de las consideraciones tradicionalistas, es necesario señalar que en caso de pertenecer la Autoridad Marítima a un sector diferente al de la Marina de Guerra, se requerirá montar una infraestructura enorme para satisfacer sus requerimientos operativos en la mar, ríos y lagos, así como los administrativos y logísticos en tierra, cuyo elevado costo no estaría justificado en un país en desarrollo como el nuestro y menos aún en un estado de cosas como el actual. Por otro lado, las relaciones de los medios guardacostas con las fuerzas navales son muy estrechas, en razón de su participación en la defensa nacional. Esto, sin embargo, no significa que de un modo permanente las unidades guardacostas estén adscritas a las fuerzas navales, pues ello desvirtuaría su verdadero rol.

(16) En tiempo de guerra, o, cuando exista una amenaza armada que ponga en peligro nuestros intereses marítimos, es evidente que las fuerzas navales en su rol que corresponde a la defensa nacional, deberán actuar para protegerlos de cualquier posible daño o destrucción, pero igualmente sería absurdo pretender que naves tan especializadas, sofisticadas y costosas, sean utilizadas en la permanente actividad policial marítima, como ha tenido que hacerse en algunos casos.

(17) El control y seguridad de nuestro desarrollo marítimo abarca dos áreas específicas:

(a) La primera corresponde a la Autoridad Marítima Nacional, la que garantiza el normal desempeño de las actividades que realizamos en el ámbito marítimo y cautela que no se realicen aquellas que no deseamos, en estrecha coordinación y cooperación con la Autoridad Portuaria Nacional.

(b) La segunda que corresponde a nuestras fuerzas navales que garantiza la adecuada protección contra una agresión dañina o destructiva de fuerzas enemigas.

Ambos roles son indispensables y aún cuando requieren de capacitación particular muy especializada y diferente, que permite a cada uno el más eficiente desempeño de sus respectivas funciones, existe un área común de conocimientos y experiencia que le da el hecho de afrontar el mismo ambiente, el medio marítimo, que garantiza su estrecha relación, respeto y apoyo mutuo para el cumplimiento de la misión que corresponde en conjunto al sector Defensa (Marina de Guerra del Perú). (IEHMP 1998)

CAPÍTULO VII

TEMAS DE SEMÁNTICA

SECCIÓN I

TERMINOLOGÍA MARÍTIMA

Acción. Actividad a ser ejecutada con el propósito de conquistar o mantener determinados objetivos. | Cívica. Conjunto de actividades que realizan las Fuerzas Armadas en los ámbitos nacional, regional y local, participando en el desarrollo social, cultural y económico del país, ejecutando acciones acordes con su misión principal de seguridad y contribuyendo a robustecer los principios fundamentales de la nacionalidad, al mejorar las condiciones sociales y económicas de la población. Son ejecutadas normalmente en forma simultánea con las operaciones contra subversivas. | Clandestina. Es la modalidad en la cual el proceso subversivo y/o lucha se incuba, desarrolla y madura en forma típicamente encubierta. | Directa. Empleo de la violencia empleada por algunos grupos sociales, en la subversión y/o lucha, con fines políticos y/o económicos para alcanzar sus objetivos. Suele manifestarse en forma de huelgas, sabotaje, terrorismo, secuestros, etc. | Política. Es toda actitud y comportamiento que incide y recae sobre las estructuras generales, mentales o institucionales de toda la sociedad, para lograr su interrelación mediante las acciones de Gobierno de un Estado. | Subversiva. Actividad destinada a disminuir el Poder Económico, Social, Político o Militar del Gobierno, para facilitar ulteriormente la captura del Poder Político. | (de) apoyo. Actividad a ser ejecutada en un determinado campo del poder, con la finalidad de complementar acciones específicas de otro campo del poder. | Específica. Actividad a ser ejecutada en un determinado campo del poder para conquistar y/o mantener determinados objetivos. | Estratégica de emergencia. Medida que permite atender situaciones de emergencia; esto es, situaciones que exijan medidas no comunes, no rutinarias, excepcionales, para ser eficazmente enfrentadas. | Estratégica

normal. Medida que permite atender situaciones comunes o corrientes; esto es, situaciones enmarcadas en equilibrio relativo, en normalidades más o menos rutinarias. | Acciones estratégicas. Actividades a ser ejecutadas en cada campo del poder como parte de una estrategia general que, siguiendo su orientación, busca conquistar y/o mantener un objetivo.

Acción Política. Es toda actitud y comportamiento que incide y recae sobre las estructuras generales, mentales o institucionales de toda la sociedad, para lograr su interrelación mediante las acciones de gobierno de un Estado.

Actitud. Disposición psicológica adquirida y organizada a través de la propia experiencia, que incita al individuo a reaccionar de una manera característica y bastante constante, frente a determinadas personas, objetos, situaciones, ideas o valores. | Colectiva. Disposición psicológica peculiar, no de un individuo en particular, sino de muchos al mismo tiempo, ya se trate de una sociedad, de un pueblo o de la humanidad.

Activista. Miembro más diligente, activo entusiasta y dinámico de una organización política, sindical o social.

Adiestramiento. Actividad sistemática, programada y organizada directamente para el desarrollo de los acontecimientos, de la habilidad y de las aptitudes de los componentes de un grupo, a fin de satisfacer cada vez mejor las exigencias propias de la organización y la fundamental necesidad humana de la comunidad de que forma parte.

Adversario. Todo individuo, grupo de personas, nación o grupo de naciones, que se oponen de manera directa o indirecta a la acción defensiva del Estado, o a que alcance sus Objetivos Nacionales. Se le conoce también como enemigo.

Agencias marítimas. Son aquellas personas jurídicas debidamente inscritas ante la autoridad nacional competente, que por cuenta del naviero, armador, fletador, embarcador y/o consignatario, representan a las naves nacionales y extranjeras ante la Autoridad Marítima y otras autoridades, y se encuentran en capacidad de cumplir las funciones de: recepción, despacho, avituallamiento de naves y trámites para el movimiento de pasajeros; carga, estiba y descarga; operaciones portuarias y diligencias administrativas conexas a las indicadas en las funciones precedentes; y firmar, por delegación del armador o del capitán, los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes.

Agitador. Persona que en provecho de una organización, realiza actividades encaminadas a inquietar y turbar el ánimo de un grupo.

Agresión. Forma básica de interacción entre Estados, que consiste en el empleo de las fuerzas, principalmente militares, de un Estado contra otros, con el fin de imponer su voluntad respecto a sus intereses y objetivos, como consecuencia de un conflicto manifiesto. | Combinada o global. Aquella que emplea dos o más formas de agresión. | Directa. Forma de agresión que emplea la acción armada de tipo convencional. Es la guerra en el concepto clásico, también llamada «guerra convencional», librada por las fuerzas regulares de los países beligerantes. | Indirecta. Forma de agresión que sin recurrir a la acción violenta de las Fuerzas Armadas, está dirigida a excitar las contradicciones y las debilidades de las naciones; a agravar o crear oposiciones internacionales; a lograr el desequilibrio económico; y, a provocar desórdenes sociales internos, socavando la fuerza de resistencia del país al cual son dirigidos. | Militar. Forma básica de interacción entre Estados, que consiste en emplear la fuerza militar para afectar la integridad territorial o la independencia política de otro Estado o en cualquier otra forma incompatible con la carta de la ONU. | Subversiva. Forma de acción dirigida a trastocar el orden establecido. Puede aprovechar los efectos de la agresión directa. Su acción es clandestina, silenciosa y también manifiesta.

Agresor. El que en un diferendo o conflicto toma la iniciativa de las operaciones atacando antes que el adversario.

Alianzas. Modalidad de interacción cooperativa entre Estados y casi se halla en exclusividad, orientada a mantener entre los países lazos de cooperación para promover el desarrollo económico y social, la existencia crediticia y técnica entre otros países, pero, también las alianzas se orientan a buscar la cooperación de los Estados, cuando estiman que su seguridad se halla en juego y es necesario unirse para derrotar a algún Estado agresor.

Alimentación. Acción o efecto de alimentarse, de nutrirse, es decir de ingerir víveres, alimentos para conservar y reproducir la vida humana.

Alineamiento. Cuando una nación en proceso de desarrollo obtiene en gran proporción ayuda económica y admite el liderazgo o la dirección política de una gran potencia.

Alto bordo. Se consideran embarcaciones de alto bordo a aquellas de 2,000 DTW o más.

Ámbito. Espacio. | Acuático. Componente natural perteneciente o relativo al agua. El vocablo acuático está vinculado al elemento líquido del conjunto de caracteres físicos del espacio nacional, que corresponde a una dimensión humana con todas sus posibilidades, riquezas y limitaciones. Hay relación de género a

especie entre acuático y marítimo, sin embargo para fines prácticos se consideran sinónimos. | Aeroespacial. Espacio físico perteneciente a la realidad nacional, que comprende la interrelación entre el componente aéreo perteneciente o relativo al espacio aéreo, el espacio exterior próximo y sus recursos naturales, que cubre el territorio continental y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, y los intereses nacionales con un enfoque integrado aire-superficie, donde se realizan actividades vinculadas a los intereses aeroespaciales y relativas al poder nacional. El vocablo Aeroespacial corresponde a un escenario de actividades aero-marítimas y aero-terrestres integradas con todas sus posibilidades de defensa y desarrollo en relación con el poder nacional, comprende el concepto interestelar, por ser una gran subdivisión del espacio sideral conformado entre dos o más astros y la superficie terrestre. | Altiplánico. Espacio físico perteneciente a la realidad nacional, que pese a conformar una cuenca sin salida fluvial al mar, es un área geográfica del ámbito acuático en la que se realizan actividades de navegación y de explotación de recursos naturales en correspondencia con los intereses marítimos y el poder naval nacional. El vocablo Altiplánico comprende el concepto lacustre altiplánico andino o meseta del Collao, toda vez que al conformar un gran espejo de agua que se ubica en la parte sur del territorio nacional, corresponde a una dimensión humana con todas sus posibilidades de defensa y desarrollo relacionadas con el poder marítimo nacional. | Amazónico. Espacio físico perteneciente a la realidad nacional, que interrelaciona el mar a través de grandes ríos y lagos navegables así como sus recursos naturales, en el que se realizan actividades correspondientes a los intereses marítimos y al poder naval nacional. El vocablo Amazónico comprende el concepto fluvial amazónico, toda vez que al conformar un gran espejo de agua, que se ubica en la parte naciente y extensa del llano amazónico, corresponde a una dimensión humana con todas sus posibilidades de defensa y desarrollo en relación al poder marítimo nacional. | (de) la Defensa Nacional. La Defensa Nacional, tiene dos ámbitos: la defensa externa y la defensa interna. La Defensa Nacional es permanente y requiere el empleo de todo el poder disponible y potencial proyectable de la nación. | (de) responsabilidad institucional. El ámbito de responsabilidad institucional es aquella parte del territorio nacional en la que se realizan las actividades correspondientes al poder naval y a las relacionadas con los intereses marítimos nacionales de competencia institucional. | (de) Seguridad Nacional. Dentro de la estructura de la defensa interior del territorio, el ámbito nacional comprende todo el territorio nacional, en el cual actúan las siguientes autoridades: autoridad militar: Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y la autoridad política: Ministro del Interior. | Externo. Todo el espacio que se encuentra fuera de los límites territoriales del Estado. | Interno. Todo el espacio geográfico que se encuentra dentro de los límites territoriales del Estado. | Marítimo. Espacio físico perteneciente a la realidad nacional, que interrelaciona el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables así como sus recursos naturales, y en el que se realizan actividades

correspondientes a los intereses marítimos y al poder naval nacional. El vocablo Marítimo comprende el concepto oceánico, toda vez que océano es una gran subdivisión del mar que cubre la superficie terrestre.

Análisis. Método de conocimiento teórico que consiste en la descomposición del todo en sus partes, en ir de lo compuesto a lo simple, de lo que es más complejo a lo que es menor; tiene por objeto poner en evidencia como los factores de una realidad intervienen en su propia naturaleza y esencia, o en el fenómeno en el cual aquella es causa o efecto. No es sino el medio de conocer las partes, descubrir sus relaciones, el papel que desempeña cada una en el todo para llegar al conocimiento de este último.

Anomia social. Conducta social desviada que se caracteriza por la ausencia de normas. Implica un proceso de socialización en el que se da un excesivo énfasis a las metas soslayando los procedimientos y normas institucionalizadas en una sociedad. Operacionalmente se le identifica con los aspectos de patología social o conducta desviante.

Antagonismo. Obstáculo de modalidad peculiar, por manifestar actividad deliberada, intencional que se contrapone a la consecución y/o mantenimiento de los objetivos del Sistema de Defensa Nacional. | Social. Oposición activa a un grupo o entidad abstracta, idea o movimiento social, que implica en mayor o menor grado, una rivalidad ideológica y cultural.

Aparato productivo. Es el conjunto de unidades productivas y sus interrelaciones.

Apreciación. Diagnóstico. | (de) Contrainteligencia. Método que describe, analiza o interpreta la situación de un enemigo actual o potencial y del área de operaciones, a fin de determinar las posibilidades de inteligencia, sabotaje y subversión del enemigo y la probabilidad relativa de adopción de esas posibilidades; sirve como base para determinar las medidas de contrainteligencia. | (de) Inteligencia. Método que describe, analiza e interpreta la situación de un enemigo actual o potencial y del área de operaciones, a fin de apreciar sus posibilidades, vulnerabilidades y probables formas de acción. | (del) Poder nacional. Método que comporta el establecimiento del estado o situación real en que se encuentra el Poder Nacional en un determinado momento, lo que significa «detener» intelectualmente la continuidad dinámica del Poder, para examinar el comportamiento de sus elementos. | Político estratégica. Método que facilita el diagnóstico y pronóstico de la situación integral del país en un momento dado, para preparar y fundamentar la toma de decisiones políticas sobre objetivos, políticas y previsiones destinadas en conjunto a guiar la acción política de un Gobierno.

Arbitraje. Técnica de solución o prevención de conflictos internacionales. Tiene por objeto resolver los litigios entre los Estados, mediante el veredicto de jueces designados por ellos mismos y sobre la base del respeto del fallo. El arbitraje tiene carácter jurídico, porque representa la aplicación imparcial de reglas y principios del Derecho, porque se lleva a efecto conforme a un procedimiento y porque la resolución arbitral es obligatoria para las partes.

Área. Extensión espacial. | (de) Influencia o periferia. Es la extensión espacial del conjunto de países «dominados» dependientes de un centro hegemónico de poder denominador ó «Potencia Dominante». | (de) Seguridad nacional. Es la parte de la sub-zona de seguridad nacional que abarca el territorio de una Región, Departamento y/o una o varias Provincias, lo que permite la descentralización de las acciones. Constituye el elemento de maniobra básico en la ejecución de las acciones pertinentes. | Áreas estratégicas. Son ámbitos geográficos o de actividad humana donde existe la incidencia de presiones dominantes, contra las cuales se torna necesaria la aplicación del poder para alcanzar y/o mantener sus objetivos. | Áreas funcionales. Partes constitutivas de los aspectos institucionales, que se constituyen en agrupaciones de actividades y procesos altamente relacionados entre sí, en base a la necesidad de cumplir metas derivadas de los objetivos institucionales. | Áreas marítimas estratégicas. Espacios del mar que un país requiere controlar y mantener para asegurar el tráfico marítimo interno, necesario tanto para su economía y vida, como para sostener el esfuerzo de la guerra. | Áreas vitales. Extensiones limitadas, dentro de una zona geoeconómica, en que se encuentran elementos vitales (esenciales) de su poder y potencial.

Armisticio. Acuerdo entre beligerantes para suspender temporalmente las hostilidades. El armisticio no pone fin al estado de guerra, sino simplemente a las hostilidades.

Artesanal. La actividad pesquera artesanal nacional, es aquella que se realiza con predominio del trabajo manual independiente, empleando pequeñas embarcaciones, constituidas con artes y aparejos menores de pesca, cuya producción esta dirigida preferentemente al consumo humano directo.

Articulación. Relación armónica, proporcional y dinámica entre los elementos componentes de una estructura espacial y su entorno. Articularmente, cuando se organizan diversos elementos para lograr un conjunto coherente y eficaz.

Aspecto. Parte, factor o tema de estudio o investigación. | Científico-tecnológico. El aspecto científico-tecnológico para el estudio de la realidad nacional e internacional, comprende el análisis de los requerimientos en torno a centros de investigación y personal especializado, la problemática derivada de la

transferencia de tecnología y las posibilidades de generación de tecnología del país o países en estudio, estableciendo conclusiones desde el punto de vista de la Defensa Nacional. | Económico. El aspecto económico para el estudio de la realidad nacional e internacional comprende el análisis de la estructura económica y financiera del país o países en estudio, enfatizando en el conocimiento de los problemas económico financieros, sus causas y proyecciones y estableciendo las posibilidades y limitaciones con respecto a la Defensa Nacional. | Estructural de la sociedad peruana. Método para estudiar la realidad nacional que tiene por finalidad específica, determinar la situación de las estructuras políticas, económicas, sociales, espaciales, culturales, militares, sicológicas, ideológicas, científico-tecnológicos, etc., que presenta la sociedad peruana, así como las causas que las explican y las tendencias que muestran. | Geográfico. El aspecto geográfico para el estudio de la realidad nacional e internacional comprende el análisis de las características del territorio nacional en extensión, clima, orografía, forma y configuración, recursos naturales y facilidades o dificultades que ofrece el medio geográfico para el Desarrollo y la Defensa del país o países en estudio. | Geopolítico. El aspecto geopolítico para el estudio de la realidad nacional e internacional comprende el análisis de la ubicación y condiciones físicas, económicas, humanas y políticas del país o países en estudio, así como la dinámica internacional en la que están situados, extrayendo conclusiones desde el punto de vista de la Defensa Nacional. | Histórico-cultural de la nación. Método para estudiar la realidad nacional que tiene como finalidad específica, obtener una visión global del pasado y presente, así como las proyecciones futuras del Perú como Estado. | Humano. El aspecto humano para el estudio de la realidad nacional e internacional comprende el análisis del hombre como ser social y de los factores que lo condicionan, con relación a su bienestar y seguridad, dando énfasis al análisis demográfico, así como también al idioma, raza, cultura, vivienda, trabajo y salud; estableciendo conclusiones desde el punto de vista de la Defensa Nacional. | Militar. El aspecto militar para el estudio de la realidad nacional e internacional, comprende el análisis de la doctrina militar del país o países en estudio, la composición de sus Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, su potencial, alianzas, convenios y pactos con otros países, determinando la incidencia de todo ello en la Defensa Nacional. | Político. El aspecto político para el estudio de la realidad nacional e internacional comprende el análisis de la organización política, jurídica y administrativa, la problemática de la política interna vinculada con el orden público, la paz social y los partidos políticos del país o países en estudio; asimismo, analiza la política externa, las relaciones internacionales, las características y evolución política regional y mundial, dando especial énfasis a los países de interés, organismos y tratados internacionales. | Social. El aspecto social para el estudio de la realidad nacional e internacional analiza los condicionantes básicos del aspecto, tales como la educación, cultura, trabajo, salud y alimentación. Asimismo, se determinan las características psicosociales de la población tales como las actitudes nacionales y

de grupo, la moral y la cohesión nacional del país o países en estudio. | Aspectos de la realidad nacional e internacional. Siendo la realidad nacional e internacional una totalidad muy amplia y compleja, para un mejor y más especializado estudio, se divide en las siguientes partes o aspectos: Histórico, geográfico, social, político, económico, científico-tecnológico, geopolítico y militar; estableciendo en cada uno de dichos aspectos conclusiones desde el punto de vista de la Defensa Nacional.

Aspiración. Es el interés que asume el nivel de expectativa por encima de los deseos comunes. | Nacional. Es la proyección colectiva en la conciencia del pueblo, de una necesidad de carácter nacional. Cuando un interés nacional y dentro de ello el interés marítimo se proyecta en la conciencia colectiva de la nación, se convierte en una aspiración nacional. | Permanente. Es la integración y proyección de los intereses permanentes en la conciencia institucional. La determinación de las aspiraciones permanentes deberá respetar las raíces histórico-culturales, institucionales y nacionales. | Aspiraciones nacionales. Son los intereses nacionales que por su importancia han generado vivos anhelos colectivos, históricamente sentidos por el conjunto de la nación y como tales se hallan reflejos en la conciencia nacional, por cuyo motivo deben ser incorporados en los objetivos nacionales.

Autonomía interna. Facultad y competencia del Estado para organizar y dirigir su vida interna sin interferencias ni imposiciones.

Bajo bordo. Las embarcaciones de bajo bordo son aquellas menores de 2,000 DTW. En esta clasificación están las embarcaciones de pesca, barcazas, remolcadores, botes de paseo y turismo, etc.

Balanza comercial. Relación existente entre el valor de las exportaciones e importaciones de un país, en un tiempo determinado.

Balanza de pagos. Relación contable de todas las transacciones de bienes, servicios y movimientos financieros de un país con el exterior, en un tiempo determinado. Se puede definir la balanza de pagos de un país como el documento contable que suministra la lista de todas las transacciones que sido realizadas durante un período dado, generalmente un año, entre dicho país y el extranjero. La contabilidad sistemática de todas las transacciones económicas que han tenido lugar durante el período, entre sujetos económicos del país y sujetos económicos del extranjero. Por ser las transacciones u operaciones las que se registran, y no los pagos, se ha sugerido el término «cuenta de transacciones internacionales». Pero este término no es de uso corriente y se continúa empleando el término de «balanza de pagos».

Bien. Utilidad, conveniencia o beneficio. | 2. Todos los objetos que por útiles y apropiables, sirvan para satisfacer las necesidades humanas. | Común. Un producto o servicio del que se disfruta y comparte con los demás, y del cual no es posible excluir a nadie. Fin supremo del Estado, considerado como una situación ideal por alcanzar, de manera que signifique el medio social propicio para la plena realización de la persona humana. | Bienes de capital. Llamado también bienes de inversión, formado generalmente por maquinarias o materiales de producción. Son aquellos de carácter permanente que sirven para la producción de otros bienes. | Bienes de consumo. Son aquellos bienes fungibles que desaparecen con su primer uso, son bienes de uso final que se destruyen al ser utilizados, como alimentos, bebidas, vestidos, etc.

Bienestar general. Es la situación en la cual las necesidades materiales y espirituales de la persona humana se satisfacen en forma adecuada y oportuna, el bienestar general tiene como medio, vía o instrumento para ser alcanzado, al desarrollo nacional.

Biogeografía. Una de las tres partes fundamentales de la geografía militar, que estudia la influencia del medio natural o factor físico (Fisiografía) sobre la vida vegetal y animal, con exclusión de la acción recíproca entre el medio y el ser humano (Antropogeografía) y que, aplicada a una zona determinada, contribuye a valorizar su potencial geobélico y su repercusión en las operaciones estratégicas.

Blanco auditorio. Personal enemigo, neutral o amigo, hacia quien se dirige el esfuerzo de las operaciones sicológicas. Puede variar desde una categoría muy general hasta una categoría estrictamente específica.

Cambio revolucionario. Aquel que modifica profundamente la fisonomía de un grupo social, generalmente por medio de la fuerza.

Cambio social. Cambio en las ideas, normas, valores, papeles sociales y hábitos sociales de un pueblo, o en la composición u organización de su sociedad. Puede ser progresivo o regresivo, permanente o temporal, planeado o improvisado, unidireccional, beneficioso o dañino.

Campo. Ámbito. | Económico. Ámbito de actividad de la Defensa Nacional en el que permanentemente se establecen previsiones y desarrollan medidas de carácter económico, para proteger y racionalizar la explotación de los recursos, para interrelacionar su acción con las de otros países, en función del principio de seguridad económica. | Militar. Ámbito de actividad de la Defensa Nacional en el que permanentemente se establecen previsiones y desarrollan medidas para garantizar la supervivencia de la nación y del patrimonio nacional, con empleo

de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales. | Político. Ámbito de actividad de la Defensa Nacional en el que permanentemente se establecen previsiones y desarrollan medidas de orden político dentro y fuera del territorio nacional. En él se definen las orientaciones y acciones necesarias para eliminar o neutralizar, sin el uso de material de la fuerza, las amenazas externas o internas que puedan comprometer la seguridad del país. | Social. Ámbito de actividad de la Defensa Nacional en el que permanentemente se establecen previsiones y desarrollan medidas para garantizar el desarrollo y afianzamiento del potencial humano y de la sociedad que se desea conformar. Comprende las actividades orientadas a obtener el concurso de toda la población en la Defensa Nacional. En este espacio se desarrollan acciones informativas y motivaciones para reforzar la unidad nacional y la conciencia de defensa y seguridad. | Campos institucionales del poder nacional. Ámbitos de la realidad nacional, convencionalmente determinados, que se caracterizan por comprender conjuntos de actividad homólogos o afines que se hacen efectivas en la vida nacional, o que abarcan fenómenos de carácter igualmente afines; actividades y fenómenos que se hallan institucionalizados y estructurados. | Campos, ámbitos de actividades de la defensa nacional. También se les conoce como expresiones o dominios. Estos pueden ser: Económicos, sociales, políticos y militares.

Capacidad. Propiedad, potencia, aptitud o idoneidad. | (de) Movilización. Competencia que tienen las Fuerzas Armadas para incorporar y emplear los recursos humanos y materiales que se pongan a su disposición en caso de movilización nacional generada ante la emergencia de un conflicto de significación. | (de) Producción. Es la aptitud de las diversas ramas de la actividad económica para generar y/o transformar bienes y servicios. | (de) Recursos naturales. Conjunto de elementos que en forma natural, constituyen la riqueza de una nación.

Capitalismo. Sistema económico-social que se caracteriza por el predominio del capital en toda la vida económica. Se trata de una forma de organización económica, social y jurídica, cuyos rasgos fundamentales son: libertad de comercio, libertad de empresa y el Derecho a la propiedad privada.

Carácter nacional. Características sicológicas y estilos de vida distintivos de los ciudadanos de una nación que, por su peculiaridad, permite diferenciarlos de los de otras naciones. Este concepto alcanza especificidad a través de los análisis de la personalidad básica y de la personalidad modal.

Características de los objetivos permanentes. Dimensión, porque abarcan todos los aspectos y campos del quehacer institucional o nacional en el ámbito donde se desenvuelven. Permanencia, porque son vigentes mientras existan los intereses y aspiraciones que los originaron; son realizables a muy largo plazo.

Difusión y aceptación, porque deben ser difundidos para permitir su interiorización y aceptación por la población y así garantizar la concurrencia de esfuerzos hacia su consecución. Concreción, porque son una síntesis expresiva de los elementos que los integran; el enunciado debe ser claro, conciso, preciso y de carácter genérico. Orientador, porque tienen el rol de encausar y orientar el accionar institucional y nacional, y constituyen una guía fundamental que otorga direccionalidad al proceso de planeamiento estratégico.

Caracterización de los objetivos permanentes. Es una descripción sucinta de la connotación de los términos usados en la fórmula del objetivo institucional o nacional de que se trate, aludiendo además a los intereses y aspiraciones institucionales y nacionales que sustentan, motivan o justifican el objetivo. La caracterización de los objetivos permanentes tiene por objeto superar ambigüedades y abstracciones que podrían generar interpretaciones diferentes o contradictorias, causadas precisamente por la brevedad de la fórmula que contiene el objetivo. En suma, es una breve explicación de lo plasmado en el lema institucional o nacional, que por lo general debe figurar a continuación del enunciado de cada objetivo permanente.

Centralidad. Propiedad del núcleo de cohesión (heartland), zona central de dominio armónico del espacio circundante. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede dominar o armonizar mejor dicho espacio sistémicamente.

Centralización. Monopolio de las decisiones en los órganos centrales del Gobierno, con una mínima o insuficiente delegación de autoridad en los escalones administrativos jerárquicamente inferiores.

Ciencia y tecnología. Específicamente, se trata del estudio e interpretación de los factores y fenómenos sometidos a métodos propios de las ciencias humanas y a los de las ciencias experimentales, teniendo en cuenta su aplicación en el mejoramiento de la calidad de vida.

Civilización. Es el estadío o espacio cultural propio de las sociedades humanas más avanzadas por el nivel de su ciencia, artes, ideas y costumbres.

Clase social. Estratos de personas de posición similar en la estructura social que se consideran mutuamente como iguales. Comprende los conceptos de status socio económico, percepción social e identidad social.

Coerción. Forma básica de interacción entre Estados, que consiste en el despliegue de fuerzas para demostrar capacidad para la destrucción, con la

finalidad de sacar ventaja sin recurrir a la guerra. Estas fuerzas pueden ser: Militares, económicas u otras.

Cohesión. Acción o efecto de reunirse o adherirse las cosas entre sí o la materia de que están formadas. | Grupal. Grado de atracción de un grupo sobre sus propios miembros. Fuerzas que actúan sobre los miembros de un grupo para que permanezcan unidos dentro de él. | Social. Proceso que impulsa a los individuos a ligarse con otros para formar una unidad social. Es generalmente resultado de la identidad de objetivos y aspiraciones, así como de la calidad del liderazgo y el nivel de estabilidad de un grupo.

Comando. Organismo o elemento componente de una estructura orgánica. | Conjunto de las Fuerzas Armadas. Organismo superior de la Defensa Nacional, encargado del planeamiento, coordinación, preparación y conducción de las operaciones militares conjuntas en el más alto nivel, en el Frente Externo y Frente Interno y del asesoramiento al Ministro de Defensa en el campo militar, en asuntos referidos a la Defensa Nacional. En caso de guerra el Jefe del Comando Conjunto conduce las operaciones, bajo órdenes directas del Presidente de la República. | (de) Operaciones aéreas. Elemento de maniobra constituido esencialmente por fuerzas aéreas, cuyo campo de acción comprende el espacio aéreo del Teatro de Guerra. Sus componentes abarcan los espacios aéreos de los otros elementos de maniobra.

Comercio marítimo. El comercio constituye una de las principales actividades marítimas de interés nacional, porque resulta la razón de ser de gran parte de la actividad acuática, de la existencia del transporte marítimo, de buques, marina mercante, puertos, terminales, construcciones navales, autoridades, servicios portuarios, organismos internacionales, sistemas de conferencia, etc., por lo tanto, es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, desarrollo riqueza; inclusive, la razón de la existencia de un Poder Naval, para garantizarlo y protegerlo.

Comisiones. Órganos funcionales de un organismo o sistema. | Especiales de Defensa Nacional. Órganos descentralizados del Sistema de Defensa Nacional, que tienen la responsabilidad de prestar asesoramiento en el planteamiento, coordinación y evaluación de las acciones de Defensa Nacional, en sus respectivos ámbitos.

Componentes. Elementos que constituyen, forman, o dan el ser a un cuerpo u organismo que conforman. | Fundamentales de la realidad marítima. Colectividad nacional, o entidad social vinculada al mar. Ámbito marítimo, espacio físico o espacio que ocupa la realidad marítima. Cultura marítima, expresiones que la realidad

marítima ha creado e institucionalizado en su devenir histórico. | Fundamentales de la realidad nacional. Colectividad nacional, o entidad social. Espacio físico, ámbito que ocupa la realidad nacional. Cultura nacional, diversas expresiones que la realidad nacional ha creado e institucionalizado en su devenir histórico.

Comunicación. Acción o efecto de descubrir, manifestar o hacer saber a alguien algo. | 2. Establecer medios de acceso entre poblaciones o lugares. | Social. Proceso de transmisión de opiniones, conocimientos o valores a vastos y heterogéneos grupos humanos. Comprende públicos, masivos, receptores de mensajes, a los agentes institucionalizados de comunicación que actúan como emisores representando a grupos u organizaciones, a los medios formales e informales de comunicación social; y a los mensajes cuyo contenido se difunde con una intencionalidad preestablecida. | Comunicaciones marítimas. Son el complejo de rutas de navegación oceánica y costeras, puertos, puntos terminales, por las que se movilizan buques y el comercio transportado por mar.

Comunidad marítima. Conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes al mar.

Comunismo. Sistema económico-social que elimina la propiedad privada en absoluto, es decir, no sólo sobre los medios de producción, sino también, sobre los bienes de consumo, siendo el Estado dueño absoluto de todos los bienes.

Concentración. Aglutinación en un ámbito especial de los órganos y funciones inherentes a las instituciones públicas, originando áreas en las que la presencia de la estructura administrativa es inadecuada o en algún caso nulo.

Concepción. Acción o efecto de formar una idea o hacer concepto de algo. | Estratégica nacional de defensa. Fase del planeamiento estratégico que establece el concepto estratégico a seguir para cumplir las finalidades contenidas en la hipótesis. La concepción estratégica define la finalidad por alcanzar y las condiciones generales en que se llevarán a cabo las acciones en los cuatro campos o dominios, contiene aspectos relacionados con el potencial nacional para alcanzar dicha finalidad. | Ideo-política. Complejo sistema de valores, principios y opciones conceptuales, coherentemente interrelacionados que reflejan una toma de posición teórico-pragmática frente al ser y al deber ser del mundo, la vida, la sociedad, el Estado y la persona humana. | Político estratégica. Expresión del conjunto de decisiones políticas adoptadas por un Gobierno, sobre los objetivos que habrán de guiar su acción política durante su gestión gubernamental; así como sobre las vías optadas para el logro de dichos objetivos, sobre las formas integradas, concebidas para superar los posibles conflictos que deba encarar, y sobre el empleo y fortalecimiento constante del Poder Nacional.

Conciencia. Conocimiento reflexivo de las cosas. | 2. Acto por el cual un sujeto se percibe a sí mismo en el mundo. | Marítima. Desarrollo de carácter cognoscitivo en la población de un país, referente a sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades vinculadas con el mar. Comprende la percepción y reconocimiento de lo propio, frente a lo foráneo, así como la comprensión, asimilación y vivencia de lo que se caracteriza como país marítimo, que integra en un solo concepto al mar, ríos y lagos en el ámbito marítimo nacional. | 2. Es el conocimiento que tiene la población del medio acuático en general, considerando al mar, ríos y lagos, sobre las posibilidades que se tiene para su uso y explotación en la diversidad de formas, tales como la pesca, la minería, el transporte, los servicios. | 3. Es el conocimiento reflexivo y profundo de todos los aspectos relacionados con el mar que interiorizados en la población, intervienen o afectan el desarrollo y la seguridad de una nación. | 4. Es la compenetración por parte del Estado y de la nación, del conocimiento claro y profundo de todos los aspectos relacionados con el ámbito marítimo, que intervienen o afectan el bienestar y la seguridad de la nación, así como de la comprensión de la importancia de su utilización y control. | Nacional. Desarrollo de carácter cognoscitivo en la población de un país referente a sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades. Comprende la percepción y reconocimiento de lo propio, frente a lo foráneo, así como la comprensión, asimilación y vivencia de lo que se caracteriza como nacional. | Social. Es la síntesis espiritual resultante del juego de diferentes elementos individuales, tales como sentimientos, inteligencia, e instintos, producida por el mecanismo de la vida social. Conciencia Social es el resultado de la simultaneidad de diversos estados de conciencia que tienen origen colectivo.

Conducta colectiva. Conducta de los individuos que interactúan en un grupo formado circunstancialmente y cuyos controles de liderazgo son imprecisos. Es una conducta no institucionalizada e implica una progresiva y transitoria subordinación de los procesos racionales a los impulsos emotivos. Corresponde al concepto de psicología de masas.

Conflicto. Relación de oposición entre dos o más partes con objetivos incompatibles. Es la resultante de una interacción bipolar o multipolar con protagonistas distinguibles o no, ubicados dentro de una misma o diferente categoría, con o sin intermediarios, en la que cada uno de ellos procura obtener un determinado interés. | Internacional. Cuando el conflicto ocurre dentro de una estructura internacional. Los conflictos internacionales o entre los Estados surgen porque los objetivos nacionales de un Estado pueden resultar perjudiciales o pueden bloquear la consecución de los mismos para el otro, o pueden representar una seria amenaza para la seguridad e integridad de su territorio, o para el mantenimiento de su independencia externa. | Latente. Tipo de conflicto en que ninguna de las partes es consciente de la relación de oposición, o de que tienen objetivos incompatibles

cuya consecución por una de las partes perjudica o bloquea a la otra. | Manifiesto. Tipo de conflicto en que cuando menos una de las partes es consciente de la relación de oposición; es decir, que el conflicto ocurre por percepción acertada o errónea de una de las partes de que sus objetivos, propósitos o preferencias están siendo amenazadas o bloqueadas por intenciones o actividades de la otra u otras partes. | Nacional. Cuando el conflicto compromete estructuras básicas del Estado, poniendo en peligro la permanencia de las instituciones tutelares de la nación. | Social. Relación de extrema competencia entre los estratos o grupos sociales, cuya finalidad es la subordinación del competidor. Generalmente se deriva de las marcadas distancias sociales entre los estratos y la relativa ausencia de mecanismos de movilidad social.

Conflictividad. Propiedad resultante del proceso tensional de centro periferia, que implica la previsión y capacidad de resolución de conflictos. Es el resultado del proceso histórico de controversias, sustentado en la relación espacial entre sistemas de tensiones dialécticas.

Contra. Medida o actividad que denota la oposición o contrariedad de una acción a otra. | Propaganda. Esfuerzo propagandístico que se efectúa para neutralizar, o contrarrestar las acciones que en éste campo realiza un adversario. | Sabotaje. Medidas activas de contrainteligencia destinadas a descubrir e impedir de parte del enemigo, todo acto premeditado para interferir, obstruir o dañar la producción de guerra de utilidad general. | Subversión. Es un conjunto ordenado de acciones en todos los campos de la actividad humana, llevados a cabo por un país con la finalidad de descubrir, impedir, neutralizar y eliminar las acciones subversivas. | Espionaje. Conjunto de medidas destinadas a detectar, neutralizar o impedir el espionaje enemigo. | Inteligencia. Conjunto de actividades, actitudes o medidas activas, pasivas o de engaño en el ámbito estratégico, para neutralizar y/o impedir las actividades de inteligencia del o de los adversarios, así como para neutralizar y/o impedir los actos de espionaje, sabotaje y subversión.

Contrastar. Resistir, hacer frente. Mostrar notable diferencia o condiciones opuestas de dos cosas, cuando se comparan una con otra.

Contravenir. Infringir una orden o disposición u obra en contra de lo preceptuado o dispuesto.

Control. Acto de comprobar o verificar. Elaboración y aplicación de sistemas y procedimientos pertinentes para asegurarse que la realización de un determinado nivel cumpla los parámetros establecidos. | (de) Daños. Conjunto de medidas tomadas antes, durante y después de cualquier ataque del enemigo, siniestro o catástrofe natural, a fin de reestructurar el control, salvar vidas, aislar áreas

peligrosas e iniciar operaciones de salvamento para evitar pérdidas posteriores, contribuyendo así a la continuación o restablecimiento de las actividades normales. | Territorial. Conjunto de medidas y actividades que adopta el comandante de un elemento de maniobra dentro de un área de responsabilidad, con el fin de asegurar el control político y administrativo, garantizar la seguridad del área, y utilizar los recursos e infraestructura existente en el área.

Coyuntura política. Es el momento actual de una organización social. Se caracteriza por ser una síntesis de las contradicciones de una sociedad en un momento determinado de su desarrollo. Se expresa como una oposición entre diferentes fuerzas sociales. Se vincula a la oportunidad, ocasión y análisis de toda situación política, en forma dinámica y examinada bajo un ángulo nacional o internacional.

Crisis. Es una situación grave en la interacción de dos países, en el que el curso de los acontecimientos ha llegado a un punto en que el cambio de tal situación es inminente el retorno al Estado inicial o el incremento mayor de las escaladas y puede ser el inicio de una guerra. La crisis se inicia con la súbita alteración de la situación, o por lo menos, con el descubrimiento de la innovación. Es el momento de máxima dificultad en un proceso político, económico o social, negocio o situación.

Cuenca. Área marítima de interconexión oceánica. | Amazónica. Territorio cuyas aguas afluyen todas a un mismo río, el Amazonas. Los ríos que forman esta cuenca nacen en las cordilleras andinas y en su discurrir van formando imponentes cañones, pongos y contrafuertes, a la vez que incrementan su volumen de aguas y su gran caudal con las precipitaciones de la región amazónica. Estas características hacen que la navegación sea totalmente factible, convirtiéndose en el medio de comunicación más importante de la selva y que desemboca en el océano Atlántico. Estos ríos tienen enorme trascendencia socioeconómica, puesto que relacionan a la selva con el resto del país, constituyéndose en la continuación natural de las carreteras de penetración. El intenso transporte de pasajeros y comercio ha hecho posible la configuración de ciudades-puerto, que son los lugares más poblados de la selva. Todo el sistema tiene influencia en la explotación de los recursos naturales de la selva, puesto que son los accesos a los bosques con rica variedad de maderas, a los sitios de abundante caza y a las zonas petroleras. Un renglón especial es su riqueza ictiología; se calcula que sus aguas albergan más de 2,000 especies; el mejor aprovechado es el paiche. El Amazonas peruano nace en el nevado de Mismi, lugar donde se origina su afluente más lejano: El río Ucayali. Tiene una longitud de 3, 714 km. Con el sector brasileño, forma el río más extenso del mundo, con 6, 742 Km. de longitud, su cuenca es la más grande del planeta, con más de 6, 430 000 km2. Con las

cuencas de sus principales afluentes; el río Marañón y el Ucayali recorren más del 70% del territorio peruano, el río Madre de Dios y el río Putumayo, forman parte de este sistema, entregando sus aguas en territorio brasileño. Su ancho es variable, en el sitio donde se une el Ucayali con el Marañón, cerca al poblado de Nauta, tiene 4 Km. de ancho; luego cambia de 2 a 5 Km. Su velocidad es de 4 Km. /hrs. Frente a Iquitos y su profundidad es de 10 a 30 metros. | (del) Atlántico. Segundo de los océanos de la Tierra por su extensión: 106, 100.000 km2. Limitado al Norte por el océano Glacial Ártico y al Sur por la Antártida, tiene una longitud de 16, 500 Km. y una anchura media de 5 500 Km. y separa a Europa y África de América. Es el océano más templado y salino. Está recorrido de Norte a Sur por una dorsal que aflora a la superficie en Islandia y las Azores. La profundidad media es de 3,332 m. y la máxima se alcanza en la fosa de Puerto Rico, es de 9,219 m; lo atraviesan varias corrientes marinas, algunas frías, como la del Labrador, Groenlandia, Malvinas y Benguela, y otras cálidas, como la del Golfo, Ecuatorial, Brasil y Guinea. En el Atlántico se pesca el 50% del total mundial (merluza, bacalao, arenque, ballena) y se concentra el 70% del transporte marítimo. Su fondo está recorrido por cables telefónicos que conectan a Europa y América y algunas de sus fosas se utilizan como cementerios de desechos radiactivos. | (del) Orinoco. La Cuenca del Orinoco abarca aproximadamente 990 000 km2, de los cuales 640 000 corresponden a territorio venezolano y 350 000 pertenecen a Colombia. El río Orinoco es el más largo y caudaloso del norte del continente sudamericano, con una longitud de 2 140 Km. y le arriban como grandes afluentes aproximadamente 194 ríos. Su naciente se encuentra en un punto inmediato a la frontera entre el Estado Amazonas (Venezuela) y Brasil al SE, en el Cerro Delgado Chalbaud, y se desplaza primero hacia el W, luego al N y finalmente toma la dirección E, para desembocar en el océano Atlántico mediante un amplio delta. Ríos como el Caroní, el Orinoco y el Apure constituyen una vía de comunicación entre las ciudades más industriales e importantes del Sur de Venezuela, como lo son Ciudad Bolívar, Ciudad Guyana y Puerto Ordaz, además de ser una salida hacia el Atlántico por medio del delta (en su salida por el Río Grande). | (del) Pacífico. Área marítima que une dos importantes continentes, el americano y el asiático, incluyendo dentro de ella a un conjunto de estados insulares. La Cuenca del Pacífico ha cobrado gran importancia en la segunda mitad del siglo, debido al desarrollo tecnológico que los países asiáticos han alcanzado, y a la estrategia productiva que han empleado para invadir todos los mercados del mundo, convirtiendo a esta región, como la más dinámica en términos de crecimiento económico y comercial. | (del) Paraguay. La Cuenca del río Paraguay ocupa una superficie de 1, 097 000 km2 que se extiende por los territorios de Brasil, Bolivia, Paraguay y Argentina; la longitud de su cauce, hasta su desembocadura en el río Paraná (confluencia) es de 2, 800 Km. El río Paraguay es el tributario más importante del Paraná, es un río de planicie cuyas nacientes se ubican en el reborde meridional de la meseta de Matto Grosso, en las sierras de Parecis y el Tombador. | (del) Plata. Espacio

marítimo que ingresa en el continente Sudamericano, entre los países de Argentina y Uruguay, cobra importancia por ser un área protegida, donde se han establecido centros y terminales marítimos de comercio exterior. Estuario de América del Sur, formado por la desembocadura de los ríos Paraná y Uruguay, entre Argentina y Uruguay. Tiene una longitud de 287 Km. y una anchura comprendida entre los 222 y 40 Km., existiendo gran número de banco e islas que están comunicadas entre sí por canales. Existen en él gran número de bancos e islas que están comunicadas entre sí por canales. En sus márgenes se asientan las ciudades de Buenos Aires y Montevideo. Fue explorado en 1502 por Américo Vespucio; en 1527 Sebastián Caboto remontó por primera vez sus aguas. El sistema fluvial del río de la Plata abarca una superficie aproximada de 3,100 000 km2, que se extiende por los territorios de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. La cuenca del río de la Plata es la sexta superficie entre las cuencas fluviales del mundo y la segunda en América del Sur. Son solamente mayores que ella los sistemas fluviales del Amazonas, Yeniséi, Congo, Obi y Mississippi.

Cultura. Conjunto de creaciones humanas, conocimientos, valores, creencias, arte, ley, moral, costumbres, adquiridos por los integrantes de un grupo social y que expresan su modo de vivir y de concebir su existencia dentro del mismo. | 2. Cultura es el conjunto de normas, valores, creencias, símbolos y concepciones del mundo que están en las bases de las maneras de ser, de actuar y de pensar de los miembros de una sociedad. | Marítima. Aspecto particular de la cultura en general. Forma como el pueblo reacciona frente a los fenómenos y hechos políticos vinculados con el mar. Forma como la población conoce, evalúa, enjuicia el desenvolvimiento de la acción política propia de las instituciones públicas o privadas como país marítimo, y frente a todo ello, plantea y opta por alternativas, ofrece soluciones razonables y fundamentadas a problemas comunes, y, establece criterios para la selección de dirigentes. | Política. Aspecto particular de la cultura en general. Está dado por la forma como el pueblo reacciona frente a los fenómenos y a los hechos políticos: Forma como la población conoce, evalúa, enjuicia el desenvolvimiento de la acción política propia de las instituciones públicas o privadas, y frente a todo ello, plantea y opta por alternativas, ofrece soluciones razonables y fundamentadas a problemas comunes, y, establece criterios para la selección de dirigentes.

Declaración de guerra. Comunicación formal mediante la cual un país notifica a otro la iniciación de hostilidades contra él.

Defensa. Acción o efecto de defender o defenderse. | Civil. Conjunto de medidas y previsiones de carácter permanente, destinadas a prevenir, reducir, atender y reparar los daños a la población, a la propiedad y a la producción, que pudieran causar los fenómenos adversos de la naturaleza, las diversas formas

de agresión, la guerra y otros ocasionados por acción del hombre, en forma ocasional o no. El Sistema de Defensa Civil es parte integrante del Sistema de Defensa Nacional. | Externa. Componente de la defensa nacional que consiste en el conjunto de medidas y previsiones de carácter permanente, en todos los campos de la actividad nacional, destinadas a garantizar la seguridad del Estado contra todas las formas de agresión que amenacen la integridad territorial, la independencia o la soberanía del país. | Interior del territorio. Es el conjunto de medidas y previsiones de carácter permanente en todos los campos de la actividad nacional destinadas a mantener el orden interno y establecer el orden público; cuando hayan sido alterados por acción de adversarios internos o externos. | Interior. Está constituido por medidas, previsiones y acciones orientadas a asegurar el desenvolvimiento normal del país mediante el mantenimiento del orden interno y del orden público, la seguridad de la población y restablecerlas cuando fueran afectadas. | Interna. Conjunto permanente de medidas y previsiones que adopta el gobierno en todos los campos de la actividad nacional para garantizar la seguridad del Estado contra todas las formas de agresión en el ámbito interno que amenazan el orden constitucional; y para contrarrestar y/o reducir los efectos que producen los fenómenos adversos de la naturaleza o los daños causados por el hombre. Comprende la defensa civil y la defensa interior del territorio. | (del) Litoral. Corresponde a la protección de un bien natural o recurso natural del gran ecosistema marino de la costa peruana y por consiguiente vinculado a los intereses marítimos nacionales y al desarrollo nacional, no así, al campo militar de la defensa nacional. | Nacional. Adopción permanente e integral de las previsiones y acciones que garanticen la independencia, la soberanía y la integridad del país; siendo obligación de todos los peruanos participar activamente en ella. | Nuclear. Conjunto de medidas destinadas a eliminar o reducir los efectos de los ataques con armas nucleares en una zona. | Operativa. Conjunto de acciones u operaciones represivas de carácter militar en el ámbito territorial en estado de emergencia, con el fin de neutralizar y destruir al adversario. | Preventiva. Conjunto de medidas y previsiones, prioritariamente en los campos político, económico y social, para hacer frente a las acciones que realice el enemigo externo y que no amenace la seguridad de éste.

Delación. Descenso general de precios, originado generalmente por una reducción de volumen de circulación de la moneda.

Deliberante. Desde el punto de vista del Derecho constitucional es capacidad de dialogar y de poder objetar conclusiones o procedimientos. Si por deliberante entendemos una consulta previa de carácter obligatoria, entonces las Fuerzas Armadas y las Fuerzas Policiales no son deliberantes, y éste es un sentido auténtico y jurídico.

Demanda. Las cantidades de un producto que la población desea y está dispuesta adquirir. | Social. Cantidad de bienes y servicios de orden social que requiere una población en un momento determinado para satisfacer, en grados aceptables, sus necesidades de supervivencia y realización personal y social.

Democracia. Sistema político en el cual el poder supremo pertenece al pueblo y se ejerce a través de un sistema representativo y participativo adecuado, por balance de poderes.

Demografía. Ciencia que tiene por objeto el estudio de la población de un país, región o ciudad, utilizando generalmente métodos estadísticos. Se discute si su objeto es solamente cuantitativo consistente en la fijación de cantidades, o sí puede ampliarse para conocer elementos cualitativos de la población tales como su nivel cultural, moral o psíquico; ambas posturas son defendidas por diversos autores. La demografía puede concebirse como una visión estática o dinámica. Según el primer enfoque tendrá por objeto cifrar la población en un momento dado, mientras que el análisis dinámico investiga la evolución de la población en el tiempo.

Deportes náuticos. Todas aquellas actividades de carácter deportivo y recreativo que se realizan en el mar, ríos, lagos, y sobre o debajo de la superficie acuática. Su estudio involucra desde la infraestructura instalada como máquinas, equipamiento y competencias a desarrollar. Esta denominación es utilizada para designar tanto los deportes directamente ligados a la navegación: vela, remo, motonáutica, canotaje, como a los que tienen como característica común el medio en que se practica, en agua dulce o mar: pesca, buceo. Existen lugares a lo largo del litoral peruano, así como en algunos ríos que desembocan en esté y lagos ideales para la práctica de estos deportes náuticos.

Desarrollo. Acción o efecto de progresar, crecer económica, social, cultural y políticamente por comunidades humanas. | Económico y social. Creación o incremento racional de las condiciones económicas y sociales que permitan el perfeccionamiento y autorrealización de la persona humana y por consiguiente de la sociedad. La finalidad del desarrollo no puede ser otra cosa que la de adecuar racionalmente la realidad nacional, al mejoramiento constante de las condiciones de existencia de la persona humana. | Económico. Fase de la evolución económica de un país, caracterizada por la elevación del nivel de productividad tendente al mejoramiento del patrón de vida de la población. | Nacional. Es el fin supremo del Estado, considerado como una situación ideal por alcanzar, que implica un alto grado de progreso y perfección de la sociedad, de manera que signifique el medio social propicio para la plena realización de la persona humana. | 2. Medio, vía o instrumento para alcanzar el bienestar y consiste en la creación,

ampliación o incremento racional y sostenido de las condiciones económicas, sociales, políticas y militares que permitan alcanzar crecientes niveles de bienestar general. Este alcance y significado conceptual obliga a que los agentes sociales del país, empresarios, políticos, profesionales, intelectuales, estudiantes, civiles y militares de la Costa, Sierra y Selva, observen al ámbito acuático y sus múltiples recursos como una posibilidad y una alternativa real que contribuya al desarrollo nacional. | Sostenible. Noción que implica el uso y aprovechamiento de cualquier ecosistema sin perjudicar el posterior uso y aprovechamiento por parte de las generaciones futuras.

Desastre. Conjunto de daños producidos sobre la vida, salud o la economía de los habitantes de uno o varios centros poblados, originados por la alteración del curso de los fenómenos naturales o por acción del hombre con empleo de medios destructivos.

Descentralización. Sistema de administración política que implica transferir autoridad a los organismos subordinados al Gobierno Central, de manera que dispongan del grado de autonomía necesario para actuar y decidir en los asuntos de su competencia administrativa. | Administrativa. Constituye el establecimiento de organismos públicos, locales o regionales con facultades administrativas autónomas para un funcionamiento ágil y oportuno.

Desconcentración administrativa. Constituye la delegación de autoridad que se ejecuta dentro del aparato administrativo del Estado, particularmente desde su nivel central hacia sus niveles regionales y zonales.

Desescalada. Desplazamiento del conflicto hacia magnitudes menores. Se experimenta una disminución de las presiones.

Desmovilización. Proceso integral, gradual y progresivo, planeado y dirigido por el gobierno con el fin de lograr el retorno de la nación a la situación de normalidad, una vez cesados o reducidos en su intensidad los motivos determinantes de la movilización. Es la transición de la economía de guerra a la economía de paz. | Industrial. Readaptación de la Industria a la economía de paz.

Determinismo. Doctrina o sistema filosófico en el que el futuro es el resultado necesario de las condiciones y estructuras preexistentes. Se aplica frecuentemente a los sistemas técnicos.

Deuda. La obligación legal de pagar un débito. | Externa. Monto de la deuda que tiene un país con sus acreedores internacionales.

Diagnóstico. Descripción de la realidad sobre la base de un análisis de situaciones relevantes, con indicación de las causas que las produjeron, cuyos resultados permiten descubrir las tendencias naturales de los hechos que se traducen en una apreciación de la situación, fijación de carencias, de limitaciones y vulnerabilidades existentes. | 2. Es el resultado de un proceso de análisis y síntesis que se obtiene como consecuencia de analizar el presente y pasado de la marcha histórica de nuestra sociedad en su conjunto.

Dimensiones y aspectos de la política. Teóricamente es posible distinguir dos dimensiones de la política, en la faz estructural que muestra un conjunto de órganos y organismos jerárquicamente interrelacionados en los cuales se hace realidad la vida política del Estado: la lucha política y la acción política.

Directiva. Conjunto de instrucciones para la ejecución de un plan. | 2. Documento normativo emitido por el jefe de Estado con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, en el cual se plasma la concepción político-estratégica y el proyecto de gobierno y se dictan disposiciones y orientaciones generales para posibilitar los procesos propios del planeamiento estratégico del desarrollo y de la defensa, a través de la acción coordinada de los respectivos sistemas administrativos. Esta directiva se formula sobre la base de la concepción estratégica contenida en la directiva para la iniciación del planeamiento estratégico, en los requerimientos de los elementos de maniobra y sectores, como consecuencia de sus planes operativos y en la inteligencia estratégica disponible. | Administrativa. Documento emitido por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y por cada uno de los Comités Interministeriales, con la finalidad de orientar, regular y coordinar el planeamiento de los Institutos Armados y Sectores de la administración pública. | De planeamiento de la defensa nacional. Documento que traduce las decisiones adoptadas a nivel Consejo de Defensa Nacional respecto de la guerra prevista y contiene las acciones estratégicas generales a ser desarrolladas en cada uno de los dominios, al mediano plazo, así como las condiciones generales para la ejecución de todas las decisiones y acciones.

Disuasión. Situación en que uno o más adversarios renuncian a una acción o la limitan en vista de que el riesgo de tomarla es superior al éxito que se espera. La disuasión es función de factores sicológicos y materiales. Lo que se trata de alcanzar es el objetivo propuesto no por la victoria militar, sino por la estrategia indirecta. | Estratégica. Situación creada en la que uno o más adversarios renuncian a una acción o la limitan en vista a que el riesgo de tomarla es superior al éxito que se espera. La disuasión es función de factores sicológicos y materiales.

Doctrina. Conjunto de principios y su consecuente teoría, que aplicada a un medio determinado, teniendo en cuenta sus características y peculiaridades, generan

métodos y procedimientos que norman las acciones destinadas a alcanzar una finalidad específica. | 2. Es la disciplina del conocimiento que estudia las expresiones culturales que influyen y fundamenta las actividades humanas en sus diversas formas. | (de) Acción política. Conjunto de preceptos, normas o prescripciones de aplicación general extraídos de la teoría política, destinados a orientar la acción política del gobierno. Una doctrina de acción política, debe establecer reglas de juego que relacionen la acción del gobierno, eviten la improvisación y el excesivo proselitismo, y posibiliten ejercer el poder político del Estado, dentro de parámetros suficientemente definidos. | (de) Defensa. Conjunto de conceptos y principios en que deben apoyarse las normas que rigen el Sistema de Defensa Nacional así como, también, las estructuras funcionales de los organismos que lo integran. | (de) Guerra. Serie de principios generales, de normas estratégicas y de reglas tácticas que en cada época, de acuerdo con los armamentos, medios ofensivos y de defensa, se establecen para la acción colectiva o individual de las Fuerzas Armadas en el conflicto armado. | Marítima. Conjunto de principios y su consecuente teoría, que aplicado al medio acuático, teniendo en cuenta sus características y peculiaridades, generan métodos y procedimientos que orientan las acciones destinadas a alcanzar una finalidad específica. Es la disciplina del conocimiento que estudia las expresiones culturales que influyen y fundamentan las actividades humanas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. | Militar. Conjunto de principios, normas y procedimientos mediante las cuales las Fuerzas Armadas aplican la ciencia militar para afrontar conflictos armados. La doctrina militar orienta la organización, preparación y empleo de las Fuerzas Armadas.

Dominio. Poder de usar y disponer de lo propio. | 2. Dominio, campo, actividad o expresión. Ámbito conceptual, diferenciado y delimitado en forma convencional donde se desarrollan acciones y se adoptan decisiones específicas y afines en forma permanente, entre reparticiones administrativas y organismos jerarquizados, orientados a la satisfacción de los requerimientos de la defensa nacional. La doctrina preconiza cuatro dominios, campos, actividades o expresiones. | Marítimo. El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley. | Económico. Ámbito en el que se desarrollan actividades económicas en forma permanente, orientadas a la satisfacción de los requerimientos de la defensa nacional. | Militar. Ámbito en que se desarrollan actividades militares, en los frentes interno y externo, como medio de cautelar los propósitos permanentes de la defensa nacional. | Político. Ámbito en que se desarrollan en forma permanente, actividades tanto política externa como de política interna, orientadas a la satisfacción de los requerimientos de la defensa nacional. | Social. Ámbito en el que se desarrollan actividades sociales en forma permanente orientadas a la satisfacción de los requerimientos de la defensa nacional.

Ecología marina. Es parte de la ciencia de la ecología que estudia la relación entre seres vivos y entre éstos y su ambiente acuático o marítimo.

Economía. Riqueza pública, conjunto de ejercicios e intereses económicos. | (de) Defensa. Preparación y transformación de la estructura económica-financiera del país para la guerra. | (de) Guerra. Organización económico-financiera que adopta el país durante una guerra o grave situación de emergencia que atenta contra la seguridad nacional, a fin de satisfacer las necesidades extraordinarias derivadas del conflicto.

Ejecución de la movilización. Puesta en vigencia del conjunto de acciones y previsiones que permiten afrontar la emergencia y mantener el esfuerzo que ésta demanda, mediante la asignación y aplicación de los recursos disponibles. La ejecución de la movilización se realizará a nivel nacional, regional o zonal, según la magnitud y la naturaleza de la emergencia: conflicto bélico, subversión o desastre.

Elementos. Fundamento, móvil o parte integrante de un todo o conjunto. | Básicos de la estructura del poder nacional. Los elementos básicos del poder nacional son expresiones: en lo político, el pueblo, el territorio y las instituciones jurídico-políticos; en lo económico, recursos humanos, recursos naturales y las instituciones económicas; en lo social, la población, el medio ambiente y las instituciones socio-culturales; y en lo militar, los recursos humanos, el territorio y las instituciones militares. | (de) Juicio. Son ideas matrices o criterios básicos razonablemente deducidos, que sirven de fundamento para la solución de un problema. | (de) la Inteligencia nacional. Conocimiento que requieren los más altos organismos gubernamentales y militares para adoptar decisiones. Son elementos componentes de la inteligencia: El elemento básico, inteligencia básica; el elemento de actualización, inteligencia actual; y el elemento predictivo, inteligencia predictiva. | Modificadores del poder nacional. Factores que califican o adjetivan a los elementos básicos, los valorizan o los desvalorizan en las coyunturas. Cada elemento básico tiene sus propios elementos modificadores, varían en el tiempo y en el espacio. | Vitales. Aspectos de la actividad humana y económica que se encuentran dentro de una zona geoeconómica, que por su naturaleza y valor tienen gran importancia.

Elite. Conjunto selecto de personas cuyas obras o aporte de gran significación en las distintas áreas del quehacer nacional le otorgan autoridad en asuntos de su especialidad. Las elites pueden ser intelectuales, políticas, científicas, sociales, etc.

Enemigo. Adversario. | 2. Todo individuo, grupo, organización, nación o grupo de naciones que se oponen de manera directa o indirecta a la consecución de los fines del Estado. Existen dos clases de enemigos o adversarios, los internos

y los externos. | Externo o adversario externo. Individuo, grupo, organización, nación grupo de naciones y otras que lleven a cabo acciones de todo tipo dentro o fuera del territorio nacional, con la finalidad de coadyuvar a la agresión directa o socavar la capacidad de resistencia de la nación para imponer sus fines. | Interno o adversario interno. Individuo, grupo u organización que por medio de acciones ilegales, cubiertas o directas, tratan de socavar el orden establecido para lograr la captura del poder político, a fin de instaurar un nuevo orden.

Enfoque. Perspectiva metodológica que puede ser utilizada para el estudio de la realidad nacional. Entre los enfoques más relevantes que pueden ser empleados para establecer conclusiones de acuerdo al nivel del estudio para precisar el diagnóstico de la realidad nacional, se tienen: El factorialista, el estructuralista, el funcionalista, el materialista-dialéctico, y el sistémico-cibernético, y una combinación de éstos que, se denomina enfoque sincrético. La aplicación de cualquiera de estos enfoques metodológicos dependerá de: La información disponible, el tiempo asignado para la realización del estudio, cantidad y calidad de los recursos humanos, finalidad del estudio de la realidad nacional y conocimiento y experiencia sobre el enfoque particular a emplearse. | Estructuralista. Método para el estudio de la realidad nacional que permite estudiar la función de las partes que integran la estructura social y su contribución al funcionamiento de la misma, para así determinar su grado de estabilidad. Postula que todo conocimiento científico se sustenta en la noción de estructura. Se fundamenta en que el conocimiento de la realidad está caracterizado por una continua remisión de las partes al conjunto y del conjunto a las partes o elementos: Todo elemento debe ser estudiado en relación con el todo, porque el sentido o carácter de cada elemento varía, según la configuración del todo del que forma parte. | Factorialista. Método para el estudio de la realidad nacional, se basa en el principio de que el conocimiento de la realidad está caracterizado por una continua remisión de las partes al conjunto y del conjunto a las partes o elementos: Todos los elementos deben ser estudiados en relación con el todo, porque el sentido o carácter de cada elemento, varía según la configuración del todo del que forma parte. Los factores que pueden explicar la realidad nacional son diversos. La doctrina ha adoptado siete, los cuales mantienen entre sí estrecha relación. Estos factores son: humano, económico, científico-tecnológico, físico-geográfico, político, militar e histórico. | Funcionalista. Método para el estudio de la realidad nacional que sostiene que el conocimiento científico de un sistema concreto, se determina por la función que realiza para su adaptación de un ambiente dado, a otro sistema concreto al que pertenece. Este enfoque presupone que todo sistema concreto, por definición, tiene un funcionamiento determinado. | Materialista-dialéctico. Método para el estudio de la realidad nacional que emplea la dialéctica; porque, considera, que es el único instrumento capaz de aprender objetivamente la realidad, y por tanto, obtener un conocimiento científico de ella. Presupone que la realidad es materia en constante

desarrollo o movimiento objetivo, que existe independientemente de la conciencia humana, y que el pensamiento reflejo de la realidad en la conciencia, es movimiento subjetivo. | Sistémico. Método para el estudio de la realidad nacional que parte de la premisa de que los objetos de la realidad, haciendo abstracción de su naturaleza concreta, son sistemas relativamente aislados o abiertos. Postula que los que reciben y ejercen los sistemas, son estados o cantidades de información, dirección y control; son orientados de modo constante a disminuir la entropía (desorganización) que le es inherente. Todo sistema elemental, al menos, está integrado por dos sistemas de control y sistemas controlados, o sistema informante y sistema informado.

Entorno. Ambiente que condiciona una situación o estado de alguna persona o cosa. Conjunto de condiciones en las que se desarrolla un Estado.

Escalada. Movimiento hacia magnitudes mayores de conducta conflictiva. Cuando una de las presiones de una de las partes sobre la otra se hacen cada vez más crecientes, variando desde el día rojo hasta el punto conocido como el de «no retorno», lo que condiciona la acción de la política y los preparativos de la defensa.

Espacio. Ámbito en el que se desarrollan actividades institucionales de un Estado. Espacio físico es el ámbito territorial de un Estado.

Especies para consumo humano indirecto. Especies hidrobiológicas que son utilizadas en la elaboración de alimentos para animales.

Estabilidad social. Estado de equilibrio dinámico entre las fuerzas sociales de una comunidad, grupo social o institución. Supone grado de cooperación entre los estratos sociales que permita dar continuidad y cierta permanencia a la actividad social.

Establecimiento naval terrestre. Es el conjunto de reparticiones o dependencias del Estado ubicadas físicamente en el territorio nacional por medio de las cuales apoya institucionalmente al poder naval y a las actividades relacionadas con los intereses marítimos del país.

Estado. Organización jurídico-político de la sociedad asentada sobre un determinado territorio, en la que el poder ejercido por un gobierno, está encargado de realizar el bien común. Son elementos del Estado: El pueblo, el territorio y el poder político. | (de) Emergencia. Régimen de excepción que consiste en la situación especial que puede afectar a todo el territorio o parte de él, en caso de perturbación de la paz o del orden interno, de catástrofe o de graves circunstancias

que afecten la vida de la nación. En esta eventualidad, pueden suspenderse las garantías constitucionales relativas a la libertad y seguridad personales, la inviolabilidad del domicilio, la libertad de reunión y de tránsito en el territorio. Es decretado por el Presidente de la República. El plazo del estado de emergencia no excederá de 60 días, la prórroga requiere de nuevo decreto. | (de) Guerra. Situación en la que se encuentra la nación cuando se han iniciado las hostilidades o se realizan preparativos importantes para iniciarlas. Es declarado por el Poder Ejecutivo, previa aprobación del Congreso. | (de) Sitio. Régimen de excepción que consiste en la situación especial que puede afectar a todo el territorio nacional o parte de él en caso de invasión, guerra exterior o guerra civil o peligro inminente de que se produzcan, con especificación de las garantías personales que continúan en vigor. El estado de sitio es decretado por el Presidente de la República. El plazo del estado de sitio no excederá de cuarenta y cinco días. La prórroga requiere aprobación del Congreso.

Estimación del potencial nacional. Especie de inventario y valorización de los medios que en estado latente posee el Estado, para su posible utilización en el largo plazo.

Estrategia. Arte y ciencia de conducir los medios a la acción de manera decisiva y en las condiciones más favorables. | (de) Desarrollo. Concepción de acciones específicas que implementan la política correspondiente para el logro de los objetivos de desarrollo, incluyendo la creación, preparación, y empleo de los medios disponibles de la mejor forma posible. | Defensiva. Actitud a la que se recurre cuando no se ha podido concretar cualquiera de las otras formas estratégicas, o cuando a través de la misma, se pretende disponer del tiempo necesario para una mejor situación. | Disuasiva. Actitud que busca imponer la propia voluntad para hacer desistir a circunstanciales adversarios, de realizar determinadas acciones. | Económica. Modalidad de la estrategia que busca el empleo de los medios económicos para restarle al enemigo la posibilidad de mantener y concretar sus intenciones, a la vez que satisface a las necesidades de su propia razón. | Específica. Es la estrategia especializada ya sea política, económica, social o militar, ubicada en el nivel inmediato inferior, subordinada a la estrategia nacional y que tiene por función repartir, combinar, y armonizar las tareas de las acciones correspondientes a las diferentes ramas de actividad del ámbito o campo considerado. Se le denomina también, estrategia de campo. | General. Es toda organización racional de acciones, en función de un fin por alcanzar, mediante el empleo más económico y de menos riesgos de los medios concretos disponibles. | Gubernamental o de gobierno. Modo por el cual el Gobierno busca alcanzar y mantener los objetivos fijados por su respectiva política. | Marítima. Es el empleo que se hace del poder marítimo y del poder naval, en apoyo del interés nacional y en ejecución de la política nacional. | 2. Razonamiento con

plena conciencia y convicción de la estrategia, como arte y ciencia de la dialéctica aplicada al fenómeno marítimo, pensando con la capacidad de afrontar oposición entre intereses marítimos.| Militar. Es el arte y ciencia de emplear los medios militares de una nación, para alcanzar los objetivos nacionales que requieren la aplicación de la fuerza o la amenaza de su empleo. | Nacional de seguridad. Es el nivel superior de la estrategia de seguridad, vinculada estrechamente a la política de gobierno, que se encarga de concebir la seguridad del Estado en forma global e integral. Define la misión propia y la combinación de las diversas estrategias de campo. | Ofensiva. Actitud que busca imponer la propia voluntad a circunstanciales oponentes. | Política. Modalidad de la estrategia que busca el empleo de los medios políticos para doblegar la voluntad del adversario; asimismo, debe enviarle las mejores bases a las otras estrategias y alcanzar el camino de sus aplicaciones. Debe estar apoyada o respaldada por adecuados medios de defensa nacional, para apoyar a su diplomacia con el valor integral de sus Fuerzas Armadas, en condiciones de empleo, en caso que sea necesario recurrir a la violencia para el logro de su alta finalidad. | Preventiva. Actitud que busca alcanzar o mantener la iniciativa con relación a un oponente. | Sectorial. Tercer nivel de la estrategia; que consiste en el modo por el cual cada sector político-administrativo (Ministerio) decide alcanzar y mantener los objetivos fijados por su correspondiente política sectorial, en concordancia con la estrategia de gobierno. | Sicológica. Modalidad de la estrategia que busca el empleo de todos los factores psicológicos del potencial propio para doblegar la capacidad de lucha del adversario, afectando a los factores psicológicos de su respectivo potencial y revivir así al logro de la finalidad perseguida. | Subversiva. Actitud que busca invertir el ordenamiento que rige a un oponente determinado, con la finalidad de que adopte la ideología del ofensor, lograr su dominio o control, o influir sustancialmente en sus decisiones.

Estratificación social. Distribución jerarquizada de los grupos sociales de acuerdo a su nivel socio-económico y a los roles o funciones claramente diferenciados que cumplen dentro de un sistema social. Implica una diferenciación de la población en clases superpuestas.

Estructura. Conjunto de elementos interrelacionados de modo tal, que la modificación de uno de ellos o de una relación entre dos, supone la modificación de los otros elementos y de sus relaciones. Para que haya estructura es necesario que entre las partes o elementos existan otras relaciones además de la simple yuxtaposición, y que cada una de las partes manifieste propiedades que resulten de su pertenencia a la totalidad o a la estructura. | (de) los Objetivos nacionales. Los objetivos nacionales han de constar en un documento especial, cuyo contenido, entre otros aspectos, debe contener básicamente dos elementos: Los objetivos nacionales y la caracterización de los mismos. | (del) Poder nacional. Metodológicamente se opta por comparar el poder nacional como una estructura.

La estructura del poder nacional tiene elementos de diverso orden, comunes a todas las expresiones: Elementos básicos, elementos modificadores, campos institucionales y órganos. | (del) Potencial nacional. Es la misma que la estructura del poder nacional. La estructura del poder nacional estudia la situación de los medios que existen en un momento dado, listos para su empleo o aplicación; mientras que, en el potencial nacional el estudio se vale de la misma estructura, incidiendo mas bien en los medios de existencia conocida, pero que se encuentran en situación de latencia, es decir, con posibilidades de empleo futuro.| (del) Proyecto de gobierno. Son elementos estructurales fundamentales de un proyecto de gobierno: Los objetivos, las políticas y la hipótesis. | (del) Proyecto nacional. La estructura del proyecto nacional está integrada por dos elementos fundamentales: los objetivos del proyecto nacional y los lineamientos de política. | Económica. Conjunto ordenado de elementos con proporciones y relaciones características, localizado en el tiempo y el espacio. | (para) la Subversión. La guerra revolucionaria para la subversión adopta la siguiente estructura: Rama de organización, rama de agitación y propaganda, y rama de inteligencia. El Marxismo-Leninismo ha establecido esta ecuación: Fuerza social, que permite realizar la acción, es igual a: Agitación por propaganda por organización. | Social. Sistema de roles diferenciados y jerárquicamente distribuidos dentro de una sociedad. Comprende a los diversos estratos y/o clases sociales y las relaciones dinámicas que existen entre sus componentes, relaciones jerárquicas que se establecen entre los grupos que desempeñan roles diferentes y complementarios. El materialismo-histórico considera que la sociedad es una estructura, que está integrada por tres partes: La estructura económica, la estructura ideológica y la estructura jurídica-política. La sociedad peruana presenta estructuras políticas, económicas, sociales, espaciales, culturales, militares, sicológicas, ideológicas, científica-tecnológica, etc. Además, lo estructural es concebido como la existencia de características o rasgos, que de manera relativamente estable y objetiva, muestra la vida nacional en todos sus aspectos.

Estudio. Trabajo de investigación científica o de exploración doctrinal. | (de) la Realidad nacional. Primera fase del proceso metodológico global para el estudio de la realidad nacional. La realidad nacional puede ser estudiada mediante el empleo de enfoques metodológicos, que representan diversas opciones para ver, descomponer o interpretar la realidad nacional. | (de) Evaluación del poder nacional. Contrastación de las posibilidades del poder nacional, antes apreciadas considerando las limitaciones con las necesidades y obstáculos previamente determinados, que confronta el desarrollo de la política nacional en la búsqueda de los objetivos de mayor alcance. El poder nacional es examinado dinámicamente. | (de) Evaluación del poder. La evaluación del poder de un sistema contiene metodológicamente lo siguiente: El estudio de sus posibilidades, el estudio de sus vulnerabilidades, y la formulación de un juicio de valor sobre su capacidad con relación a los obstáculos

existentes. | Estratégico marítimo. Trabajo intelectual de análisis estratégico de intereses en juego, para tomar decisiones sustentadas en criterios obtenidos de las fuerzas competitivas relativas en el ámbito marítimo.

Excentralidad. Propiedad de las líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio existentes entre dos o más sistemas de tensiones dialécticas en las relaciones espaciales.

Expresión. Manifestación de medios. | Económica del poder nacional. Capacidad resultante de la integración de los medios predominantemente económicos de que dispone el Estado, a través de los cuales se busca optimizar la utilización de los factores de la producción, con miras a imponer su voluntad de lograr o mantener sus objetivos y realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos, en un momento determinado. | Económica del potencial marítimo. Es la totalidad de medios de naturaleza predominante económica susceptibles de ser incorporados a la expresión económica del poder marítimo, que en determinado momento existen en la realidad marítima en situación de latencia, para la consecución de los objetivos marítimos. | Económica del potencial nacional. Totalidad de medios tangibles o intangibles de naturaleza predominantemente económica, susceptibles de ser incorporados a la expresión económica del poder nacional, que en determinado momento existen en la realidad nacional en situación de latencia y a disposición del Estado, para la consecución de sus objetivos. | Militar del poder nacional. Capacidad resultante de la integración de los medios de naturaleza predominantemente militares, de los que el Estado dispone para imponer su voluntad de lograr y/o mantener sus objetivos y realizar sus fines pese a los obstáculos y oposiciones internas y externas en un momento determinado. | Militar del potencial nacional. Es la totalidad de medios de naturaleza predominantemente militares, tangibles e intangibles susceptibles de ser incorporados al poder nacional, que en un determinado momento, existen en la realidad nacional en situación de latencia y a disposición del Estado, para la consecución de sus objetivos. | Naval del potencial marítimo. Es la totalidad de los medios militares susceptibles de ser incorporados al poder marítimo, que en un determinado momento existen en la realidad marítima en situación de latencia, para la consecución de los objetivos marítimos. | Política del poder nacional. Capacidad resultante de la integración de todos los medios de naturaleza predominantemente política de los que el Estado dispone para imponer su voluntad y/o mantener sus objetivos y realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos en un momento determinado. | Política del potencial marítimo. Es la totalidad de medios de naturaleza eminentemente política o que compartan posibilidades de generar efectos predominantemente políticos, medios que existen en situación de latencia, y susceptibles de ser incorporados al poder marítimo, para la consecución de los objetivos marítimos. | Política del potencial nacional. Es la totalidad de los medios tangibles e intangibles de naturaleza eminentemente política o que comportan

posibilidades de generar efectos predominantemente políticos; medios que existen en la realidad nacional en situación de latencia y susceptibles de ser incorporados al poder nacional, para la consecución de los objetivos del Estado. | Social del poder nacional. Capacidad resultante de la integración de los medios predominantemente sociales de que dispone el Estado, a través de los cuales se busca optimizar la utilización de los factores sociales, con miras a imponer su voluntad de lograr y/o mantener sus objetivos y realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos, en un momento determinado. | Social del potencial marítimo. Es la formulación del estudio del potencial marítimo en la expresión social, el mismo que requiere del análisis de las tendencias de los elementos básicos constituidos por: la población, instituciones sociales y medio ambiente, así como por los elementos modificadores o factores de desarrollo constituidos por: la educación y cultura, ocupación laboral, seguridad social, comunicación social, vivienda, personalidad marítima básica, religión, y ciencia y tecnología. | Social del potencial nacional. Totalidad de medios tangibles e intangibles de naturaleza eminentemente social, que existiendo en la realidad nacional en situación de latencia, en un determinado momento, pueden ser incorporados al poder nacional y puestos a disposición del Estado para la consecución de sus objetivos. | (del) Poder nacional. También se les conoce como campos, actividades o dominios. Estas son: Expresión económica, social, política, y militar.

Extrapolación. Práctica que consiste en extender en el futuro una tendencia, situación o proceso al mismo ritmo, y en la misma dirección, en la que se ha ido desarrollando hasta el presente. Se usa poco como método.

Extrema pobreza. Índice de sufrimiento humano. Condiciones de vida asociadas a una renta ostensiblemente insuficiente para satisfacer, las necesidades mínimas de supervivencia. Comprende una carencia crítica de bienes y/o recursos y niveles de vida infrahumanas.

Factor. Elemento componente, coherente de la realidad nacional, debidamente identificado, que permite, para su estudio, su fraccionamiento en otros elementos menores cuya esencia, relaciones e implicancias son posibles de captar con mayor facilidad en un proceso de análisis para concretar el estudio de la realidad nacional. | Adverso. Obstáculo de todo orden, interno o externo que sin carácter contestatario, se interponen a los esfuerzos de la comunidad nacional para alcanzar o mantener los objetivos de gobierno, del proyecto nacional y los objetivos nacionales.

Familia. Organización igualitaria, formada y unida por el afecto, con una tendencia a institucionalizar los deberes y derechos de cada miembro. | 2. Estructura social básica que se fundamente en el matrimonio y consta del padre, madre y los hijos.

Fase. Etapa de un proceso. | (de) Planeamiento de la movilización. Es el proceso específico de estudio e investigaciones por el cual se conciben, deciden y planean acciones para obtener, adquirir, preparar y asignar los recursos por movilizar. | (de) Preparación de la movilización. Es el conjunto de acciones que se realizan desde la situación de normalidad para obtener y disponer los recursos necesarios, previsto de los planes de movilización. | (de) la Guerra. Gran acto estratégico constituido por una serie de operaciones encaminadas y orientadas a la conquista de un grupo de áreas vitales y puntos críticos, que forman un conjunto definido y cuya pérdida privaría al adversario de elementos esenciales para continuar la guerra o por lo menos le presentaría un serio quebranto moral o material, que lo pondría en una situación desfavorable y, en consecuencia, en condiciones de fácil conquista.

Fin supremo. Situación ideal, en el medio social, que el Estado desea alcanzar para lograr la realización plena de la persona.

Finalidad de la estrategia nacional. Hacer posible el logro de los objetivos establecidos por la política nacional, para garantizar el bienestar general (Desarrollo), y la seguridad integral (Defensa). Alcanzar los objetivos fijados por la política, utilizando lo mejor posible los medios que se disponga.

Fines esenciales. Ambos fines son concomitantes, independientes y complementarios, al grado que resulta difícil, sino imposible, trazar una línea divisoria en el contenido conceptual de ambos. | 2. La doctrina nacional tradicionalmente distingue dentro del bien común dos fines que lo componen a los que denomina fines esenciales: el bienestar general y la seguridad integral.

Fondos marítimos. Existen distintas acepciones referentes a fondos marinos siendo algunas de ellas las siguientes: Extensión de arena, fango, piedra, etc., sobre la cual comienza agua de mar; profundidad del mar desde la superficie del agua; parte de un puerto, rada o ensenada más alejada de la boca y parte sumergida del casco de un buque.

Frente externo. Es el conjunto de relaciones internacionales de un Estado, durante un período determinado. Estás relaciones comprenden todos los aspectos que vinculan a un país con otros países de interés, organismos internacionales y corporaciones transnacionales, y se refieren a hechos y acciones de índole política (diplomática), económica, social o militar.

Frontera. Borde que envuelve la periferia del Estado y cuya resistencia a las presiones externas está de acuerdo a sus características y al grado de potencialidad que presenta el núcleo de cohesión nacional vital o heartland. | 2. Propiedad de

la línea de expansión periférica relativa al grado de potencialidad del núcleo. Zona de transición, faja crítica de producción y vinculación. Isóbara política que fija por un tiempo un equilibrio de poder. Línea límite entre dos Estados contiguos, hasta donde puede llegar la acción directa de cada uno de ellos. | Viva. Límite del área geográfica de un país donde se da la ocupación efectiva del territorio, no siempre coincidente con su frontera política.

Fuerzas competitivas relativas. Tensiones dialécticas entre centro y periferia.

Futuribles. Término que designa todos los futuros posibles en un momento concreto. Noción creada por el teólogo español Luis de Molina.

Futuro. Tiempo aún por ocurrir. | 2. Una realidad ontológica; un espacio virgen por descubrir y comprender plenamente. | 3. Una construcción social, una dimensión de la existencia humana que se prolonga más allá del presente y posibilita la capacidad humana de proyectar un espacio repleto de posibilidades para construir y crear, que da sentido a la actividad presente.

Geocultura. Estudio de las relaciones espaciales de interculturalidad que influyen en la política de Estado.

Geoecología. Ciencia natural interdisciplinar dedicada a problemas del medio ambiente. Aspira a la comprensión del funcionamiento y mecanismos del medio ambiente, en particular a identificar y solucionar problemas relacionados con su aprovechamiento por parte del hombre.

Geoeconomía. Distribución articular de los medios de la producción nacional en el espacio territorial de un Estado, para alcanzar objetivos fijados por la Geopolítica.

Geoestrategia. Concepto moderno de la estrategia general que amplía sus alcances extendiéndolos a porciones considerables del espacio terrestre, tales como hemisferios, continentes, sub continentes o territorios. Abarca simultáneamente problemas de aire, mar y tierra e implica, por lo tanto, a todos los componentes de las Fuerzas Armadas de una nación. | 2. Rama de la Geopolítica, que incluye el concepto moderno de la estrategia general, ya que amplía sus alcances extendiéndolos a porciones considerables del espacio terrestre, tales como cuencas, hemisferios, continentes, sub continentes o territorios; implica el planeamiento comprensivo, considerando los medios para alcanzar metas nacionales. Abarca simultáneamente problemas de aire, mar y tierra, incluyendo todos los componentes de una nación.

Geofísico. Estudio de posiciones relativas, estructura geovial, características estratégicas, profundidad, valor defensivo, forma y contorno, relieve, hidrografía, meteorología, recursos naturales.

Geohistoria. Estudio geopolítico y geoestratégico de un hecho histórico. Es el enfoque geopolítico retrospectivo empleado para el análisis de un hecho histórico con rigor científico. | 2. Ciencia histórica tributaria de la Geopolítica que estudia las relaciones espaciales del poder de una sociedad cultural o civilización en un determinado contexto histórico de acontecimientos y tendencias del pasado.

Geomarítimo. Vocablo geopolítico que comprende la interrelación entre el mar, ríos y lagos navegables con sus recursos naturales, en un enfoque integrado del componente natural perteneciente o relativo al mar vinculado a los intereses nacionales. El concepto Geomarítimo corresponde a un escenario de actividades marítimas, fluviales y lacustres integradas, en relación con el poder nacional.

Geopolítica. Ciencia social que estudia las influencias relativas del espacio físico de un país en la conducción política del Estado. Viene del alemán «geopolitik», vocablo creado 1916. Existen muchas definiciones de este término. La geopolítica es una ciencia que se apoya en los hechos históricos, geográficos, sociológicos, estratégicos, económicos y políticos, pasados y presentes; estudia en conjunto la vida y desarrollo de un grupo humano organizado en un espacio terrestre, analizando sus múltiples y reciprocas influencias, para deducir sus objetivos y estudiar sus proyecciones, con el fin de lograr un mayor bienestar y seguridad para la nación. | 2. Ciencia social que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el espacio físico de un país en la conducción política del Estado; se apoya en hechos históricos, geográficos, sociológicos, estratégicos, económicos, políticos, y prospéctales; estudia en conjunto el desarrollo del Estado estructurado en un espacio terrestre, marítimo y aeroespacial, analizando sus múltiples y reciprocas influencias, para deducir sus objetivos y analizar sus proyecciones, a fin de contribuir a promover la seguridad y bienestar general de la nación.

Geovial. Intervinculación del espacio nacional, sub regional y regional por vías de comunicación y medios de transporte.

Gestión estratégica. Método que integra pronósticos a corto plazo con la gestión diaria. Goza de gran popularidad en la actualidad y muy utilizado en el ámbito empresarial.

Globalización. Fenómeno actual que provoca la uniformización de numerosos aspectos de la economía, la cultura y las comunicaciones. Proceso que implica la redefinición de lo que consideramos como local, regional y global.

Gobernanza. Gobernanza nacional comprende el concepto de gobernanza marítima, término definido como ejercicio del poder público con soberanía y jurisdicción sobre el territorio marítimo nacional. La gobernanza marítima tiene relación con los intereses marítimos por la política marítima y la planificación estratégica del Estado. | Marítima. Arte de gobernar cuyo objetivo es el logro del desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado.

Grupo. Pluralidad de personas que forman un conjunto material y mentalmente considerado. | (de) Enfoque. Reunión de un grupo pequeño o mediano —de tres a diez personas—, en la cual los participantes conversan en torno a uno o varios temas en un ambiente relajado e informal, con el apoyo de un facilitador, especialista en dinámicas grupales quien fomenta la interacción en la sesión. Los grupos de enfoque (focus groups) son positivos cuando todos los miembros intervienen y se evita que uno de los participantes guíe la discusión. Para organizar de manera eficiente los grupos de enfoque y cumplir los objetivos previstos es importante que el facilitador de las sesiones esté habilitado para manejar emociones cuando surjan y obtener significados grupalmente de los participantes en su propio lenguaje, además de alcanzar un alto nivel de profundización, para la generación de interpretaciones, hipótesis y teoría. El facilitador debe fomentar la participación de cada persona, evitar agresiones y lograr que todos tomen su turno para expresarse. La guía de temas de los grupos de enfoque puede ser estructurada, semi-estructurada o abierta. (Hernández et al 2010: 425) | (de) Poder. Son organizaciones que dentro de un Estado persiguen la realización de unos objetivos ideológicos y materiales. | (de) Presión. Es una asociación organizada de personas que tratan de proteger y fomentar su propio interés dentro de la sociedad total. A diferencia de los partidos políticos, los grupos de presión no pretenden gobernar, pero si tratan de influir en los que gobiernan la sociedad. Los grupos de presión varían respecto a su poder de influir, su composición y las razones de su interés. Estos grupos también se distinguen porque recurren a la presión social con el fin de influir en el gobierno y obtener determinadas ventajas en relación con otros grupos. De este modo la función del grupo de presión consiste en imponer los intereses de los asociados, en cuanto intervienen activamente en el campo político y tienen influencia en el gobierno. | Social. Número de personas cuyas relaciones se basan en un conjunto de roles y status interrelacionados, que comparten ciertos valores y creencias y que son suficientemente conscientes de sus valores semejantes y de sus relaciones reciprocas.

Guerra. Situación transitoria de violencia organizada entre dos o más Estados, los que recurren principalmente al enfrentamiento armado para imponer su voluntad al adversario. Tiene como finalidad última y principal imponer la voluntad propia a la del adversario, respecto al diferendo surgido. | Atómica o nuclear. Aquella en la que

se emplean armas nucleares o de destrucción en masa. | Biológica. Aquella en la que se emplean microorganismos o sustancias tóxicas derivadas de organismos vivos, capaces de producir muerte, epidemia grave y/o alteraciones fisiológicas limitantes. | Civil. La que sostienen ciudadanos de una misma nación, dividiéndose en dos o más bandos de partidos. | Contrasubversiva. Conjunto ordenado de acciones en todos los campos de la actividad humana, llevados a cabo por el Estado, con la finalidad de impedir que los elementos subversivos conquisten el poder, destruyan las estructuras del país y creen las bases sobre las que edificarían las estructuras comunistas. | Contrarrevolucionaria. Doctrina, métodos y procedimientos de guerra empleados para contrarrestar la guerra revolucionaria. | Convencional o clásica. Aquella en que se emplean armas, técnicas o procedimientos cuyo uso no constituye violación a convenios internacionales. Se desarrolla dentro de lo estipulado por el Derecho internacional y puede no ser declarada. Utiliza la plenitud de poder y potencial bélico disponible. | (de) Guerrillas. Actividades de combate conducidas en territorio ocupado por el enemigo, predominantemente por elementos civiles regionales organizados militarmente o en forma similar, con el fin de reducir la capacidad combativa y la moral del enemigo. | Defensiva. La que realiza una nación que, por encontrarse en inferioridad de condiciones y convenirle, maniobra defensivamente para compensar su inferioridad y darse tiempo para tomar la ofensiva, adopta fundamentalmente la defensiva estratégica. | Económica. Entablar abiertamente lucha o competencia económica contra otra nación, normalmente cortando toda comunicación o comercio. | Electrónica. Conjunto de medidas y disposiciones destinadas a impedir, neutralizar o reducir el empleo efectivo de los medios electrónicos del enemigo y asegurar los nuestros. | Fría. Expresión empleada para referirse a un estado de conflicto existente entre naciones y que se caracteriza por la tensión y tirantez en el trato diplomático y, en general, en todas sus relaciones. | Integral. Empleo de todos los factores del potencial nacional. Los consumos de guerra son cada vez más significativos en la lucha entre grandes masas bélicas, lo cual ha dado origen a que los Estados hayan tenido que hacer uso de todos sus recursos y capacidades de producción, para sostener el esfuerzo de guerra. Esta guerra integral visa la destrucción del potencial de guerra del adversario; potencial que por su creciente amplitud compromete cada vez más su potencial nacional. | Limitada. Conjunto de operaciones militares que realizan dos naciones o grupo de naciones opuestas, empleando sólo una parte de su potencial o confinándolas a áreas determinadas. | No convencional. Aquella que se hace con guerrillas, fuerzas irregulares, o empleando medios o procedimientos de lucha no aceptados internacionalmente. También se le denomina guerra irregular. | Ofensiva. La que realiza una nación por encontrarse en condiciones de maniobrar con libertad para destruir al enemigo y conquistar sus objetivos, adopta fundamentalmente la ofensiva estratégica. | Psico-socio-ideológica. Uso sistemático y generalmente encubierto de los recursos psicológicos y comunicativos para producir cambios significativos en las opiniones, actitudes y el comportamiento individual y

colectivo de los miembros de un grupo. | Revolucionaria. Aquella que está dirigida a derrocar al régimen establecido y capturar el poder político que es influenciado y aún promovido por corrientes ideológicas ligadas al Marxismo. | Sicológica. Uso planeado de los diversos medios que puedan modificar las opiniones, sentimientos y conducta del enemigo (autoridad, fuerza armada, población, etc.), predisponiéndolos favorablemente al logro de nuestro objetivo. Su finalidad específica es: Destruir la voluntad de lucha del enemigo, ganar para nuestra causa simpatizantes y aliados en las filas enemigas; y apoyar y facilitar el desarrollo de las operaciones militares en todo momento. | Subversiva. Aquella que realiza una parte de la población contra el poder constituido, con el fin de derrocarlo para instalar un nuevo sistema político o nuevas autoridades gubernamentales. Puede ser una fase de la guerra revolucionaria. | Total. La disputa entre dos o más grupos de naciones, se realiza involucrando los campos político, económico, social y militar, empleando todos los medios de destrucción disponibles, abarcando todo el territorio nacional.

Guerrillas. Grupos generalmente pequeños de combatientes irregulares con instrucción militar o no, que actúan en un área o región empleando acciones ofensivas y sorpresivas para acosar constantemente al enemigo.

Hipótesis. Supuestos de planeamiento. | 2. Instrumentos de decisión política adoptada en el más alto nivel de conducción del Estado, que contiene previsión sobre posibles conflictos de significación en los campos, interno y externo, y pueden ser hipótesis de guerra, de lucha o de subversión. | (de) Guerra. Son suposiciones admisibles de surgimiento de conflictos cuya solución requiere el planeamiento y la aplicación del empleo violento del poder en sus cuatro campos. | (de) Luchas. Previsiones de conflictos de significación para la seguridad integral de la nación, que tiene lugar tanto en el campo interno como en el externo, para cuya solución se opta políticamente por el uso de la vía pacífica, justificándose por sus características e importancia el planeamiento coordinado de acciones, los cuales escapan al manejo político normal. | (de) Subversión. Previsión de un conflicto de significación en el campo interno, generado e impulsado por grupos y organizaciones nacionales con apoyo del exterior o sin él, cuya solución demandará eventualmente el uso de la vía violenta, porque su naturaleza y características atentan contra la estabilidad y legalidad del orden político-institucional interno, y porque interfieren notablemente o imposibilitan el logro de los propósitos nacionales.

Holística. Enfoque teórico que pretende estudiar los diversos aspectos de la realidad como un todo interconectado.

Ideas directrices. Conocimiento puro y racional de la ciencia de un concepto que se constituye en pauta, con el fin de guiar el razonamiento en el planeamiento. Son criterios que se extraen de la Directiva de nivel superior.

Identidad nacional. Es la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una sociedad o civilización de mantenerse unidos por un vínculo jurídico y político llamado nacionalidad, sobre la base del sentido de pertenencia a un país sustentado en raíces históricas de ancestral cultivo de costumbres, tradiciones, razas, religiones, idiomas, ideas, intereses y aspiraciones comunes, donde la diversidad sostiene su mayor fortaleza como Estado nacional.

Ideologías. Conjunto de ideas, creencias y modos de pensar característicos de un grupo, nación, clase, casta, profesión u ocupación, secta religiosa o partido político, acerca de la realidad, condicionados por la situación económica, social y cultural de esa realidad y por los cuales éstos grupos luchan por imponer o mantenerlas.

Imagen. Figura, representación, semejanza o apariencia de algo. | (de) Futuro. Representación narrativa o gráfica de cualquier posible situación futura. Constituye la verdadera materia prima en prospectiva y permite suplir la carencia de un objeto de estudio real. | Objetivo. Diseño integral de una situación futura deseable para la nación en un plazo determinado, que surge como resultado de la confrontación de un modelo de sociedad teórico sustentado en una concepción ideo política, con el diagnóstico general y con la apreciación del potencial nacional y a la luz de los objetivos nacionales. Diseño integral de la situación deseable y posible de la nación a lograrse en plazo determinado.

Impregnación sicológica. Técnica de guerra revolucionaria que tiene por objeto sensibilizar a la población indiferente, lograr su adhesión y masificación por el empleo de los recursos de la psicología experimental.

Indicadores. Instrumentos metodológicos que posibilitan estimar o medir estadística o matemáticamente para demostrar o señalar los cambios que experimenta una variable o grupo de variables en el tiempo. Cada ciencia o rama tecnológica tiene sus propios indicadores.

Industria. Conjunto de operaciones materiales ejecutadas para la obtención, transformación o transporte de uno o varios productos naturales o sustitutos entre sí. | (de) Guerra. Conjunto industrial de una nación que permite satisfacer sus necesidades en caso de guerra. | Naval. Abarca aquellas actividades industriales de los astilleros para la construcción de naves de alto bordo y bajo bordo, así como los astilleros de carácter artesanal para la construcción de embarcaciones menores, generalmente de pesca de consumo humano, incluyéndose de esta agrupación las actividades e instalaciones existentes a lo largo del litoral, ríos y lagos para el mantenimiento, carena y reparación de todo tipo de naves. | 2. Es una industria de ensamblaje, a la que concurren equipos y materiales

fabricados en muchos otros sectores. La Marina Mercante es el mercado natural de la construcción naval. Como carácter estratégico, la construcción naval nos da autonomía para construir y reparar nuestras propias unidades de transporte y poder en caso de necesidad atender los requerimientos de la defensa nacional. | Marítima. Comprende las actividades productivas no militares relacionadas con el desarrollo marítimo nacional.

Influencia ideológica. Forma de dominio o control mental que una persona o grupo ejerce sobre otra persona o grupos respecto de su ideología, con la finalidad de cambiarle sus ideas, creencias o modos de pensar, acerca de la realidad, o que las reafirme.

Instituciones. Etimológicamente, la palabra institución significa lo que está establecido, ordenado, dispuesto, regulado de manera más o menos permanente. | 2. Conjunto de ideas, valores y conductas, impuestas y aceptadas en una sociedad que tipifican su cultura y que rigen las relaciones permanentes entre los individuos y los grupos, regulando el comportamiento social. | Jurídico-políticas. Constituyen el fundamento de carácter orgánico de la expresión política del poder nacional. Son de naturaleza pública o privada. | Sociales. Conjunto integrado por ideas, normas, patrones de comportamiento, relaciones interhumanas y muchas veces un equipo material organizado en torno de un interés socialmente reconocido. Pautas normativas que definen lo que se considera adecuado, legítimo o como expectativa de acción o de relación social.

Institucionales. Propiedad de las instituciones de un país, sistematizadas por actividades en seis conjuntos: jurídico, administración, economía, cultura, innovación y seguridad.

Integración. Acción y efecto de unir o constituir las partes un todo. | (de) las Fuerzas Armadas. El concepto de integración se fundamenta en la masa de esfuerzos, en la unidad de doctrina, en la complementación de acciones y en el empleo conjunto de las Fuerzas Armadas. La integración se distingue de la unificación porque éste concepto alude a la conformación de una sola institución o entidad militar. | Nacional. Proceso social que tiende a armonizar y unificar diversas unidades antagónicas, ya sean elementos de la personalidad, de los individuos, de los grupos o de mayores agregaciones sociales de una nación. | Social. Proceso de coordinación de las diversas clases, grupos étnicos u otros elementos diversos de una sociedad en un todo unificado. Ajuste de las personas en los grupos y de los grupos entre sí, de modo de formar una sociedad organizada. Se obtiene la integración por la polarización de todos los elementos de una sociedad en la participación de los ideales del bien común.

Inteligencia. Es el conocimiento, lo más exacto y verdadero, de un hecho, situación o problema, obtenido mediante el procesamiento inteligente de todas las informaciones disponibles relacionados con el referido hecho, situación o problema, y que debe siempre responder a una necesidad específica: planeamiento, ejecución, adopción de una decisión. | Actual. Elemento de la Inteligencia Estratégica, que consiste en el conocimiento reciente y actual de la situación del momento (coyuntura) interna o externa, en todos los campos de la actividad, que proporciona datos o conocimientos de valor inmediato. Ello permite actualizar o incrementar la inteligencia básica, constituyendo, de esta manera, un presente puente entre el pasado y el futuro. | Básica. Elemento de la Inteligencia Estratégica de carácter enciclopédico y descriptivo, consolidado y debidamente catalogado, comprende la inteligencia disponible de todos los campos de actividad, de naturaleza más o menos permanente y que sirve de base a los otros elementos constitutivos, tanto para el planeamiento y conducción de la política nacional como a los órganos productores de inteligencia actual y/o predictiva. | Estratégica nacional. Es el conocimiento que necesitan los dirigentes nacionales, encargados de la acción gubernamental para dirigir y conducir la Política de Seguridad y Defensa Nacional. | Estratégica operativa. Conocimiento que requieren los elementos de maniobra y los sectores u organismos de los dominios no militares, para la elaboración de sus correspondientes concepciones estratégicas, planes de operaciones, o acciones. Responde a una finalidad concreta: servir de fundamento al establecimiento de una forma de acción u orientar su ejecución. | Estratégica. Conocimiento de las posibilidades, vulnerabilidades y probables formas de acción de los países de interés o potencialmente enemigos y del propio país referido al enemigo interno, necesario para el establecimiento, dirección y conducción de nuestra política de seguridad y para el planeamiento, preparación y ejecución de la defensa nacional. Tiene por finalidad proporcionar a los dirigentes encargados de los destinos de la nación, un conocimiento completo, seguro, oportuno y capaz de servir de base para orientar la política de seguridad y contribuir a garantizar la seguridad nacional, mediante el planeamiento, preparación y ejecución de la defensa nacional. | Nacional. Producto integrado de la inteligencia producida por las dependencias gubernamentales. Abarca todos los amplios aspectos de la seguridad nacional y se usa para conducir las actividades en la política nacional. (CRP 2006) | Predictiva. Elemento de la Inteligencia Estratégica que sobre la base de la inteligencia básica y a la actual, permite predecir al establecer situaciones o hechos que pueden ocurrir en el futuro. La Inteligencia Predictiva es proyección, es futuro previsible de un hecho o situación. El hecho de predecir implica racionalizar el futuro, crearlo, planificarlo, hacerlo presente, controlarlo.

Interacción social. Proceso de relación entre las personas o grupos sociales, a través del cual se ejercen influencias recíprocas y se promueven cambios concertados.

Intercambio. Forma básica de interacción entre estados, que consiste en la concesión, cesión o trueque de medios o de conductas políticas. Es una transacción sobre el contenido total o parcial de los intereses que están en juego.

Interés. Expresión de un deseo generado por una necesidad material o espiritual que pretende ser satisfecho por un bien objetivo por alcanzar. | 2. Es la relación de tensión creada por satisfacer una necesidad mediante un bien por obtener. 3. Bien de fortuna propio a defender o proteger. | Permanente. Es la expresión de deseos colectivos generado por la necesidad de la institución, tiene carácter imperativo, reposan en valores trascendentales y perdurables, y se relacionan con las propias conciencias de la sociedad. No todos los intereses permanentes constituyen aspiraciones permanentes, dado que alguna aspiración puede no haber sido interiorizada institucionalmente. La determinación de los intereses permanentes deberá respetar las raíces histórico-culturales, institucionales y nacionales. | Intereses en alta mar. Engloba los intereses de cualquier orden: Político, económico, jurídico, científico, cultural y otros, vinculados al medio marítimo, ejecutados tanto por el sector público como por el sector privado, que contribuyan al desarrollo y progreso de la nación. De acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la Alta Mar está abierta a todos los estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las normas del Derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los estados ribereños y los estados sin litoral: la libertad de navegación, la libertad de sobrevuelo. | Intereses en el dominio marítimo. El mar peruano o mar de Grau contiene una gran diversidad biológica de importancia económica. Dentro de esta diversidad se encuentran alrededor de 30 especies de mamíferos: Pinnípedos y cetáceos; unas 700 especies; aves, especialmente las guaneras o productoras de guano de islas: Pelicano, guayaṇes, piqueros y pingüinos, y numerosos invertebrados: Moluscos y crustáceos, además de algas marinas. Así también existe petróleo y gas natural en la plataforma continental, en actual producción; por otro lado, se encuentran sales y nódulos polimetálicos en los fondos marinos. Dada estas ventajas de riqueza marítima con que cuenta el Perú, es necesario tomar en cuenta los siguientes intereses permanentes en el dominio marítimo: ejercer los derechos de soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional; explotación de recursos vivos y no vivos del mar, suelo y subsuelo; ejercicio de controles que las autoridades aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias, que suelen realizar en los puertos; control de la investigación científica y la preservación del medio marino contra los riesgos y daños de la contaminación; regulación de otras actividades económicas, así como jurisdicción para el emplazamiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; y resguardo de la seguridad nacional. | Intereses marítimos. Es la expresión del deseo colectivo de la nación de

conformar el medio marítimo y aprovechar sus recursos mediante el desarrollo de actividades en los campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir a un permanente bienestar y seguridad nacional y fortalecer la capacidad del Estado. En esta definición se incluye en el término medio marítimo, a las aguas interiores de interés y las zonas costeras de influencia. | 2. Es la componente de desarrollo del poder marítimo, expresada por el conjunto de medios y capacidades de la nación que le permiten el uso nacional del ámbito marítimo como vías de comunicación y como fuente de recursos naturales. | Intereses nacionales. Expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad, material o espiritual, de carácter nacional. Los intereses nacionales orientan los esfuerzos del Estado, les brindan cohesión y hacen coherente su accionar. Expresión de los deseos colectivos despertados por las necesidades materiales y espirituales de toda la nación. Cuando un interés asume un nivel de expectativa por encima de los deseos comunes, pasa a constituir una aspiración. | Intereses opcionales. Intereses nacionales de carácter optativo que reposan en valores renovables, pudiendo ser postergados en su atención sin perjuicio apreciable para la nación. | Intereses vitales. Intereses nacionales de carácter imperativo, que reposan en valores trascendentales y perdurables y se relacionan con las propias condiciones existenciales de la sociedad.

Interactividad. Propiedad de la dialéctica de tensiones. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia.

Investigación científica y tecnológica. La realización de múltiples observaciones, mediciones, experimentos precisos y controlados enseñan cómo están formados y se desarrollan los sistemas y fenómenos vivos y no vivos del universo. Estudios realizados en el campo ambiental, de los recursos y en la investigación aplicada. Abarca a todo lo referente a la capacitación de la gente relacionada con el medio acuático, así como los estudios de investigación del mar, ríos, lagos, fondos marinos y las aguas continentales efectuados por los centros de investigación, universidades, empresas públicas, privadas y personas naturales, tanto nacionales como extranjeros, que contribuyen a un mayor conocimiento, entendimiento, conservación y aprovechamiento de los recursos marinos. La optimización y preservación de los recursos del mar, descansa en la obtención de información exacta a través de la investigación científica y tecnológica.

Lema nacional. Es la proposición o letra del emblema nacional que expresa en forma concisa y precisa la norma que pretende regular la conducta de un país, a fin de internalizar sus valores y fortalecer su identidad nacional. El lema histórico del Perú de "Firme y Feliz por la Unión de todos los Peruanos", está vinculado con los fines esenciales del Estado de seguridad y bienestar.

Líneas de comunicaciones marítimas. Líneas de comunicación en el mar constituidas por rutas navales que unen las bases o puertos propios con los buques de la flota que opera fuera de ellos. Esta acepción tiende a extenderse al concepto de rutas marítimas propias de la navegación comercial en el mar por buques mercantes.

Luchas. Acciones y actitudes que, sin llegar al empleo de la violencia, realiza el Estado permanentemente para vencer las oposiciones que encuentra en su accionar político, tanto en el ámbito externo como en el interno. | Política. Aspecto de la política tomado en su connotación dinámica: aspecto agonal o combativo, en que se hacen evidentes los fenómenos de conquista, acceso o asunción al poder político estatal, así como su conservación o eventualmente la resistencia a él. | (en) el Campo económico. Acciones que se realizan en el ámbito económico para hacer prevalecer los intereses nacionales y se manifiesta principalmente en colocar la producción en condiciones de competir con la de otros países, y en el sentido de obtener nuevos mercados, mantener los que se poseen e impedir su obtención por otros países competitivos. | (en) el Campo militar. Acciones que se realizan en el ámbito militar, para vencer las opciones que se presenten contra la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, tanto en el campo externo como interno. | (en) el Campo político. Acciones que realiza el Estado para vencer las oposiciones externas e internas, para lo cual, aquellas deben estar encaminadas a lograr la colaboración de otro u otros Estados, grupos políticos internos e incluso, empresas transnacionales. | (en) el Campo social. Acciones que realiza el Estado, orientadas a crear y mantener una opinión pública mundial y nacional favorable, como apoyo a la política del Estado, así como a los planes de desarrollo formulados por el Gobierno.

Maniobra. Operación o conjunto de operaciones que realiza una Unidad o Gran Unidad para lograr su objetivo o colocarse en situación ventajosa respecto al enemigo. Puede ser ofensiva, defensiva o retrógrada. Uno de los principios de la guerra que exige la combinación juiciosa del movimiento y de los medios disponibles para lograr la conquista del objetivo, o de una posición más ventajosa, para alcanzarlos a pesar de la acción del enemigo. Movimiento para colocar buques, tropas, materiales o fuegos en una posición más ventajosa con respecto al enemigo. Ejercicio táctico realizado en el mar, en el aire, en terreno ó sobre una carta, en condiciones similares a las del combate. | Estratégica. Conjunto de operaciones concebidas y ejecutadas por las Fuerzas Armadas de una nación o parte de ella, para situarse ventajosamente en el espacio y en el tiempo, a fin de ganar la batalla y conquistar el objetivo a pesar del enemigo. En su concepción comprende todas las operaciones o maniobra conjunta; en su ejecución comprende los movimientos de fuerzas hacía él o los teatros de operaciones y las operaciones necesarias para la conquista de los primeros objetivos de cada teatro de operaciones o maniobra de la primera fase.

Mar peruano o mar de Grau. Es el área de mar, frente a las costas del litoral peruano que tiene aproximadamente una longitud de 3,080 Km. El mar peruano es punto de encuentro de la famosa "Corriente de Humboldt" con la "Corriente del Niño", y constituye un ambiente propicio para albergar a gran variedad de especies marinas. En la actualidad, los mayores beneficios económicos del mar corresponden a la captura comercial de peces. El mar peruano está situado en el borde oriental de la cuenca del Pacífico. Está definido en la Constitución Política del Perú, por lo que ella establece como Dominio Marítimo, que comprende el mar adyacente a nuestras costas, así como el lecho y subsuelo marítimos, hasta una distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la Ley. En el mar peruano encontramos una asociación de elementos de orden geológico, físico, químico y biológico que se influencian entre sí para formar un todo o unidad geográfica. Tales son las configuraciones de nuestra línea de costa, la plataforma y el talud continental, la fosa abisal, las islas, las temperaturas y salinidades de las aguas, la turbiedad, la materia orgánica, las corrientes, el afloramiento de aguas, los vientos, los climas, los seres vivientes como peces, cetáceos, anfibios, moluscos, plancton, aves, etc., los cuales determinan la participación del hombre que ocupa, aprovecha y legisla con el objeto de racionalizar la explotación de los recursos naturales y vigilar por la preservación de los mismos. En el mar peruano recurrentemente se presenta el fenómeno "El Niño", caracterizado por el calentamiento de las aguas, especialmente las superficiales, lo que determina alteraciones en la distribución y abundancia de los recursos pesqueros con efectos positivos y negativos; ya que producen la desaparición de las especies tradicionales, las cuales en alguna forma son reemplazadas por otras que se adaptan mejor a las nuevas características de las aguas presentes.

Mar territorial. Zona o espacio de mar que sigue los contornos de la costa de un Estado y que se extiende desde la línea más baja hasta otra línea imaginaria, paralela a la primera a lo largo de la costa de dicho Estado hasta las doce millas náuticas de ancho. El Estado ribereño ejerce su soberanía sobre las aguas territoriales para garantizar su seguridad y defensa, para proteger sus intereses en todo orden. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a las normas del Derecho internacional vinculantes.

Marginalidad social. Condiciones sociales de trabajo y de vida que impiden la incorporación de una persona o grupo al sistema productivo de una sociedad, así como al sistema regulador del consumo en bienes y servicios.

Medio. Bien, recurso, técnica, conocimiento, objeto diverso por cuya aplicación o empleo se viabiliza o logra un fin o propósito en suma, un fin sugiere los medios para ser alcanzado, un medio presupone la existencia de un fin. | Ambiente. Es

el espacio geoecológico en el que vivimos e interactuamos con todos los demás componentes, que incluye al hombre, elementos físicos, sociales y naturales conformando un sistema que ha alcanzado y mantiene un equilibrio dinámico. El hombre utiliza los bienes y servicios del medio natural para la satisfacción de sus necesidades y los denomina recursos naturales, pero debido a su sobre explotación por la generación de exceso de residuos rompe el equilibrio y produce deterioro, contaminación, erosión, deforestación y pérdida de biodiversidad. | 2. En términos sociales, el medio ambiente es la condicionalidad física de una sociedad en la que aquella reacciona, como clima, topografía, altitud, suelo, subsuelo, etc. por lo tanto, el medio ambiente tiene gran influencia en la cultura y tipo de vida del grupo humano que en él se instala. | Medios de comunicación social. Recursos y elementos utilizados en la producción y transmisión social de la información. Son medios de comunicación social los periódicos, revistas, la radio, la televisión, el cine, etc.

Mercado. Conjunto de transacciones con una serie de reglas de funcionamiento propios, que determinan un intercambio de flujos reales y nominales entre los que ofrecen y quienes les demandan. | 2. Lugar donde los vendedores compiten por un grupo común de clientes y donde se determinan los precios. | (de) Bienes y servicios. Conjunto de transacciones que se producen en el intercambio de bienes y servicios producidos (flujo real) con los precios que pagan por ellos los consumidores (flujo nominal). | (de) Recursos y de capitales. Conjunto de transacciones que se producen en el intercambio de recursos naturales y de capital real (flujo real), con las retribuciones que pagan por ellos las unidades productivas, rentas o interés (flujo nominal). | (de) Trabajo. Conjunto de transacciones que se producen en el intercambio de fuerzas de trabajo (flujo real), con las retribuciones que pagan por ellas las unidades productivas (flujo nominal). | Externo. Conjunto de transacciones que se producen en las relaciones de intercambio entre una nación y las demás, y las disposiciones económicas que rigen tales relaciones. | Interno. Conjunto de transacciones que se producen en las relaciones de intercambio entre los residentes (locales) y/o regiones del país; así como las disposiciones económicas que siguen tales relaciones.

Meta. Objetivo cuantificado que permite determinar su obtención en tiempo, costo y espacio.

Metodología. Procedimiento que se sigue en una investigación científica o en una exposición doctrinal. | (para) la Formulación de la apreciación político-estratégica. El proceso metodológico sigue una secuencia en la que se distinguen cuatro fases: Primera Fase, Apreciación del Poder Nacional y del Potencial Utilizable; Segunda Fase, Determinación de las Necesidades Básicas o Identificación de Obstáculos; Tercera Fase, Evaluación del Poder Nacional y del Potencial Nacional Utilizable;

Cuarta Fase, Formulación de Objetivos Tentativos de Gobierno y Previsión de Posibles Conflictos. | (para) la Formulación de la concepción político-estratégica. En el proceso metodológico propio de la Concepción Político-Estratégica, se distinguen básicamente cuatro momentos: Primer Momento, Formulación y aprobación de hipótesis; Segundo, Propuesta de objetivos y políticas; Tercero, Toma de decisión política por el Gobierno; y Cuarto, Emisión de la directiva de Gobierno. | (para) la Formulación de los objetivos nacionales. Los objetivos nacionales y el proyecto nacional, constituyen los grandes propósitos que la nación buscará hacer realidad en plazos prolongados, para ello empleará el siguiente proceso metodológico: Primera Fase, Estudio de la Realidad Nacional; Segunda, Establecimiento y/o replanteamiento de los objetivos nacionales; Tercera, Formulación del proyecto nacional. | (para) la formulación del Proyecto de gobierno. El método general postulado por la doctrina nacional, para la formulación del proyecto de gobierno tiene dos partes: Primera, Apreciación Político-Estratégica; y Segunda, Concepción Político-Estratégica. | (para) la Formulación del proyecto nacional. Es la tercera fase del proceso metodológico para la formulación de los objetivos nacionales. El método para la formulación del proyecto nacional debe considerar lo siguiente: Análisis de los objetivos nacionales; Elaboración de la concepción Ideo-política; Definición de Imagen-objetivo; Formulación de los objetivos del proyecto nacional; Establecimiento de los lineamientos de política; y Formulación y aprobación de los objetivos nacionales y del proyecto nacional.

Minería marítima. El progreso científico y tecnológico ha permitido revelar la existencia de grandes riquezas minerales en los fondos del mar y subsuelo, especialmente nódulos metálicos ricos en magnesio, níquel, cobre y cobalto. Los recursos mineros energéticos del mar se dividen en función a su distribución y morfología marina en depósitos mineros. En la actualidad se explota los tres primeros depósitos mineros y se estima que para el presente siglo, con todo el avance científico-tecnológico, el 50% de la producción de petróleo y gas provengan del mar y que la conquista de los nódulos de manganeso, yacimientos poli metálicos y asociados al piso oceánico, por los países industrializados impactarán económicamente en los países del tercer mundo. El aprovechamiento de los recursos de los fondos marinos, declarados patrimonio común de la humanidad, ha presentado un reto que sólo puede ser vencido a través del desarrollo de la ciencia y la tecnología. Se abren posibilidades económicas que obligan a las naciones en desarrollo, a tomar los pasos necesarios para el conocimiento real y explotación de los recursos que encierran los fondos, basados en cooperación horizontal para el desarrollo y transmisión de tecnología marina por los estados técnicamente desarrollados, así como por cooperación de organismos internacionales.

Modelo. Arquetipo o punto de referencia para imitarlo o reproducirlo. | Ideal de sociedad. Reflejo de la Concepción Ideo-política, es una aspiración. | Posible

de sociedad. Intermedio entre el modelo real y el modelo ideal; es un modelo deseable; constituirá la imagen objetivo de la nación a largo plazo. | Real de sociedad. Retrato de las características estructurales de la sociedad; es la realidad.

Modernización. Proceso de cambios sociales y sicológicos en una sociedad, derivados del crecimiento económico y particularmente de la industrialización. Supone transformaciones en la estructura social y en los patrones culturales de las sociedades predominantemente rurales.

Moral nacional. La fuerza espiritual de un pueblo o nación, expresada en el sentimiento de satisfacción colectiva, generadora de acciones y reacciones crecientes frente a presiones internas y externas, implica factores emocionales, vivencias, actitudes, y adhesiones a valores que posibilitan la consecución del bien común mediante el bienestar y la seguridad colectivos.

Motivación. Proceso, consciente o inconsciente, que predispone a los individuos o grupos sociales para realizar acciones en función de determinados objetivos que satisfagan sus necesidades. Supone la relación directa de una necesidad percibida con el objeto que la satisfaga y que permita orientar la energía de los individuos para alcanzarlos.

Movilidad social. Toda transición de un individuo, objeto o valor social, de una posición social a otra. Puede ser horizontal, cuando los procesos de transición operan dentro de un mismo estrato, o vertical, cuando operan en el sentido del ordenamiento jerárquico ascendente o descendente. La movilidad social se puede producir entre personas o entre grupos de un mismo estrato.

Movilización. Acción o efecto de poner en actividad o movimiento tropas u otros elementos militares. | Económica. Proceso de preparar y realizar en el campo económico las acciones necesarias para efectuar los cambios en la organización y en el funcionamiento de la economía nacional, a fin de que sus recursos sean empleados del modo más efectivo y conveniente, en caso de un conflicto o emergencia nacional. | Industrial. Proceso de preparación y ejecución de la transformación de la industria de tiempo de paz a otra que permita la satisfacción de las necesidades de una guerra o de una emergencia nacional. Forma parte de la movilización económica. | Militar. Proceso permanente que consiste en la reunión y organización de los medios humanos y materiales previstos, que permitan la expansión rápida y ordenada de las Fuerzas Armadas del activo para hacer frente a una guerra o cualquier otra emergencia. Puede ser total o parcial, nacional o local. | Nacional. Proceso permanente e integral inherente a la defensa nacional, planeado y dirigido por el gobierno consistente en optimizar la utilización del poder nacional y adecuar el desarrollo del potencial nacional, a los

requerimientos de la defensa nacional. | Política. Proceso permanente mediante el cual se prepara y organiza la estructura política-administrativa a través de acciones que permitan lograr y mantener el orden interno sobre la base de la paz social, la concertación, solidaridad y participación activa de la población; y en el exterior la cooperación y apoyo del contexto internacional, a fin de hacer frente con éxito al conflicto o emergencia surgido. | Social. Proceso permanente destinado a preparar y organizar los recursos humanos y materiales necesarios para ejecutar acciones orientadas a inducir en la conducta humana tanto individual como colectiva, a fin de que al interior del país se incremente la conciencia, identidad y cohesión nacional, y en el exterior influir en la población de países amigos, neutrales y enemigos con la finalidad de que actúen en sentido favorable al logro de los objetivos nacionales.

Nación. Es la colectividad amplia de individuos y grupos sociales a quien liga el hecho de compartir un pasado, un presente y un futuro comunes, un universo cultural que se forja de un desenvolvimiento histórico y una conciencia generalizada de pertenencia a dicha colectividad como parte de una civilización.

Necesidad. Es la manifestación natural o adquirida de sensibilidad interna que tiende a la búsqueda de un objeto, a la realización de un acto. Constituye la fuerza indicadora y sostenedora de la conducta. | 2. Sentimiento de carencia y de insuficiencia, causado por la ruptura del equilibrio de las fuerzas internas del ser humano con el medio que lo rodea. | Colectiva. Sentimiento de carencia, de insuficiencia, ocasionado por la ruptura del equilibrio entre las fuerzas psicofísicas internas del ser humano y las del medio socio económico que le rodea. Carencias o insuficiencias históricamente sentidas y generalizadas en la nación como conjunto humano y que además denotan notable importancia para su existencia y desenvolvimiento. | Necesidades sociales. Carencias manifiestas y/o privación de medios que experimentan los integrantes de un grupo con relación a su propia subsistencia y realización personal y social.

Nivel. Categoría o rango. | 2. Grado o altura que alcanzan ciertos aspectos de la vida social. | (de) Vida. Condiciones de vida. Grado de satisfacción de necesidades que tiene un grupo social y que se determina por los niveles de consumo promedio de productos para la subsistencia y la capacidad real para usufructuar de servicios sociales. | (de) Dominio o campo de actividad. Es el ámbito en que se concreta la política de defensa nacional en los campos económicos, político, social y militar. | Operativo. Es un ámbito donde se definen y ejecutan las acciones previstas y se emplean los recursos. | Niveles de sistema de defensa nacional. Nivel nacional o nivel gobierno, que es el ámbito de la decisión política.

Objetivo. Aspiración que se procura alcanzar mediante la acción coordinada de grupos humanos. | 2. Hecho, situación u objeto que satisface una necesidad

y que por tanto se constituye en la meta final de una necesidad y/o impulso. Se le define fin o meta perseguida, esto implica necesariamente la existencia de una aspiración, interés o necesidad por satisfacer, mediante el logro u obtención de dicha meta. | Institucional. Resultado que se establece para el cumplimiento de la misión de la institución, el mismo que se deriva de la visión institucional. | Marítimo. Resultado institucional perseguido en el ámbito marítimo, que implica necesariamente la existencia de una aspiración o interés por satisfacer una necesidad, mediante el logro u obtención de dicho resultado, a través de la acción coordinada de grupos humanos. | Objetivos de defensa. Situaciones y/o hechos posibles de alcanzar o realizar en plazos determinados, para garantizar la existencia del Estado, asegurar su libertad de acción y la libre disposición de sus recursos. | Objetivos de seguridad. Son metas o fines que se debe buscar con el propósito de neutralizar total o parcialmente una presión dominante en el contexto de una hipótesis de guerra o de conflicto. | Objetivos del proyecto de gobierno. Hechos por realizar, situaciones por configurar o resultados por obtener durante la gestión de un Gobierno, en armonía con los propósitos nacionales. Vertebran la acción política gubernamental durante un período constitucional; su logro debe constituir aproximaciones sucesivas a la configuración del proyecto nacional. | Objetivos del proyecto nacional. Son propósitos que desagregan, interpretan y detallan los objetivos nacionales con vistas a su operativización. | Objetivos estratégicos. Elementos de la infraestructura militar y económica del país, cuya destrucción y/o conquista puede influir en las operaciones militares. | Objetivos nacionales. La expresión de los intereses y aspiraciones vitales que la nación busca satisfacer en determinado período de su existencia. | 2. Son los fines o resultados por alcanzar perfectamente identificados y definidos, en correspondencia con los intereses y aspiraciones de la nación. | Objetivos permanentes. Son los fines, resultados o propósitos por alcanzar, perfectamente indicados y definidos, hacia cuya consecución se dirigen las acciones institucionales. Los objetivos permanentes incorporan los intereses cuya importancia se justifique. | 2. Constituye una fórmula breve que plasma el propósito o resultado que se espera obtener en el muy largo plazo. | 3. Expresión muy completa que formulada a manera de lema, contiene una síntesis de los intereses y aspiraciones identificados con la realidad marítima y nacional. | 4. Los objetivos permanentes no pueden responder a un plazo para su consecución, pero en atención a las circunstancias pueden ser actualizados o replanteados.

Obstáculos. Oposiciones de todo orden, materiales o espirituales que pueden derivarse de condiciones estructurales o coyunturales, internas y externas de la nación, resultante de factores naturales o de la voluntad humana, que dificultan o impiden la consecución o mantenimiento de los objetivos del proyecto nacional y de los objetivos nacionales.

Operaciones psicológicas. Se denominan operaciones psicológicas a todas aquellas actividades que son planeadas y llevadas a cabo para cambiar opiniones, emociones, actitudes o conducta favorable a los intereses de quienes las dirigen.

Opinión pública. Corriente de pareceres o estimaciones privados de tal importancia, intensidad y continuidad, que se torna juicio colectivo, adoptado y exteriorizado por el grupo en que se integran dichos pareceres.

Orden. En sentido lato, se refiere a la paz y tranquilidad, así como a la disposición y realización metódica de las actividades que deben ser desarrolladas. | Interno. Situación de normalidad en el territorio nacional, regulada por el Derecho público inherente a la soberanía interna del Estado, permitiéndole su existencia, estabilidad y el cumplimiento de sus deberes primordiales, facilitando en esta forma el desarrollo integral del país y el logro de su fin supremo. | Público. Situación de paz y tranquilidad social, garantizada por el Estado y regulada por las normas del Derecho público y del Derecho privado, que se caracteriza por el normal desenvolvimiento de las actividades propias de la vida social dentro del territorio nacional. | Social. Conjunto de normas, valores y leyes que rigen la vida de una sociedad, a la cual deben someterse sus miembros para garantizar la supervivencia de esa sociedad.

Ordenamiento jurídico. Conjunto de normas jurídicas vigentes, determinando la organización política de la colectividad nacional y en general, regulando la vida social.

Organismos internacionales. Son instituciones de carácter multinacional que agrupan a un conjunto de países en torno a intereses comunes. Convencionalmente se subdividen en organismos de nivel mundial, como por ejemplo la ONU y de nivel Regional, verbigracia SELA o el GRAN.

Organización. Acción o efecto de establecer u reformar un organismo para lograr un fin, coordinando las personas y los medios adecuados. | Administrativa en tiempo de paz. Obedece a la necesidad de dirigir, coordinar y controlar, tanto la preparación de las fuerzas como la administración y control disciplinario de las mismas, de conformidad a normas y disposiciones emanadas en cada Instituto. Permitiendo adecuarse con relativa rapidez a situaciones de Guerra y de Defensa Interior del Territorio. | (para) la Defensa interna del territorio. La organización territorial para la defensa interior del territorio, responde a la necesidad para hacer frente con éxito a situaciones de emergencia y de sitio, prevista y contemplada en la Constitución Política del Estado. La organización especial para la defensa interior del territorio comprende: Organización para la guerra. Forma como se organiza el territorio nacional en previsión de una posible guerra, incluyendo a

la población, los recursos materiales y las facilidades existentes en el terreno. El territorio nacional forma parte del Teatro de Guerra, que comprende uno ó más teatros de operación un teatro de operaciones marítimo, una zona del interior y un espacio aéreo donde actúa el Comando de operaciones aéreas y el Comando de defensa aérea. | Territorial para la Defensa nacional. En el dominio militar para la defensa nacional, el país adopta la siguiente organización territorial: Organización administrativa de tiempo de paz, organización para la guerra, organización para la defensa interior del territorio. | Organizaciones políticas. Son organismos sociales que contribuyen a la participación política efectiva del pueblo en la conducción del Estado. Interpretan las aspiraciones de los grupos sociales, canalizan las demandas y apoyo a la gestión gubernamental, y elaboran alternativas de solución a la problemática del país. | Organizaciones representativas. Entidades que albergan sectores de la población, unidos por la existencia de intereses comunes derivados de la naturaleza que normalmente desarrollan. Su importancia está en relación directa a la magnitud de bases sociales, al significado del tipo de actividad predominante que desarrollan y a su cobertura nacional.

Órganos. Elementos componentes de un organismo o sistema. | (del) Poder nacional. Entes sociales concretos de carácter público o privado, que cumplen fines específicos y que por tanto, cumplan funciones que se traducen en el empleo o aplicación afectiva del poder nacional, dentro de su ámbito de competencia funcional, previamente delimitado, regulado y normado.

Paz. Dinámica situacional previa a la guerra, se identifica por su situación de statu-quo, caracterizada por un ambiente de paz o preguerra, durante la cual se efectúa la previsión y decisión, la concepción y el planeamiento y la preparación. El rol preponderante de esta fase la tiene el dominio no militar.

Pensamiento. Conjunto de ideas propias de una persona o una colectividad. | Castellano. Corriente de pensamiento estratégico y geopolítico peruana que nace de la vida y obra del libertador Ramón Castilla. Se resume en sus propias palabras, cuando define los fines del Estado al señalar: "...una administración nacional, francamente progresista y destinada sólo al bienestar común." Al remarcar su fe en el patriotismo: "... cimentándolo, tanto como en la libertad, en la honradez, en la buena intención y en el perfecto conocimiento de las circunstancias del país y de las exigencias de la época."Así como, en: "...la virtud del republicanismo.", y en la institucionalidad al destacar el esfuerzo impersonal y colectivo de sus ciudadanos por los: "...servicios desinteresados a la patria." En lo geoestratégico esta doctrina propugna el equilibrio estratégico en la región. | Portaliano. Corriente de pensamiento estratégico y geopolítico chilena que nace de la vida y obra del estadista Diego Portales. Se resume en sus propias palabras: "...La Democracia, que tanto pregonan los ilusos, es un absurdo en los países como los americanos,

llenos de vicios y donde los ciudadanos carecen de toda virtud, como es necesario para establecer una verdadera República. La Monarquía no es tampoco el ideal americano: Salimos de una terrible para volver a otra y ¿qué ganamos? La República es el sistema que hay que adoptar; ¿pero sabe cómo yo la entiendo para estos países? Un Gobierno fuerte, centralizador, cuyos hombres sean verdaderos modelos de virtud y patriotismo, y así enderezar a los ciudadanos por el camino del orden y de las virtudes. Cuando se hayan moralizado, venga el Gobierno completamente liberal, libre y lleno de ideales, donde tengan parte todos los ciudadanos. Esto es lo que yo pienso y todo hombre de mediano criterio pensará igual". En lo geoestratégico esta doctrina propugna la hegemonía en la región.

Persona. Individuo que, en uso de sus facultades psicológicas y sociales, ejerce el dominio sobre sus propios actos y de sus capacidades para actuar por sí mismo dentro de la sociedad que integra y en función de propósitos definidos con antelación.

Personalidad. Conjunto de características o cualidades originales que destacan en algunas personas o grupos de personas. | Básica. Configuración de personalidad compartida por la mayoría de un grupo social y que es el resultado de las primeras experiencias que tuvieron en común. Fundamentalmente está referida a los sistemas de valores y actitudes que reciben o adquieren los niños cuando son expuestos a un mismo proceso de socialización durante sus cinco primeros años de vida. | Colectiva. Mentalidad. Conjunto de creencias, actitudes y modos de reacción efectivos y operativos que tipifican a un grupo social o individuo y expresan su concepción de la vida y de la sociedad. | Modal. Conjunto de rasgos sicológicos que caracterizan al promedio de integrantes de un grupo social. Representa estadísticamente los rasgos que son comunes para la mayoría de miembros de un grupo.

Plan. Conjunto organizado de fines, objetivos, metas, instrumentos, medios y recursos para lograr el desarrollo de un área determinada: país, región, provincia, comunidad; o de un sector: agrícola, minero, industrial, etc. Si bien un plan comporta programas y proyectos, no está compuesto sólo por el conjunto de programas y proyectos, sino que su formulación se deriva de un conjunto más amplio de propósitos y objetivos, que expresan la política general de un país a su modelo de desarrollo nacional. | 2. También se utiliza el término plan, para designar un conjunto de enunciaciones, que corresponden a las acciones formuladas para el cumplimiento de una función determinada. | Conjunto de objetivos. Es el documento formulado por el jefe de Dominio sobre la base de las apreciaciones de mediano plazo de los Institutos, Sectores u Organismos y Gobiernos Regionales, teniendo como referencia los planes operativos y las directivas administrativas. Tiene por finalidad establecer los objetivos mediante la consolidación, coordinación y

racionalización de las metas, de acuerdo con las responsabilidades institucionales, sectoriales y de los Gobiernos Regionales, evitando que se produzca duplicidad de esfuerzos, así como vacíos en los planeamientos y/o costos excesivos. | (de) Defensa Civil. Esa responsabilidad corresponde al Ministerio del Interior, el cual debe coordinar particularmente con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Instituto de Defensa Civil. | (de) Defensa externa. Es parte integrante del Plan de Defensa Nacional tiene carácter permanente y es independiente de la Hipótesis de Guerra. En el Campo Político comprende el conjunto de medidas y previsiones que traducen la política externa del país, lo cual corre a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores. En el Dominio Militar se traduce en el plan de desarrollo de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales en el largo plazo, a cargo del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. El plan de defensa externa debe coordinarse particularmente con el Instituto de Defensa Nacional. | (de) Defensa Interior del Territorio. Esta medida incluye la vigilancia de puertos y fronteras cuya responsabilidad mancomunadamente corresponde al Ministro del Interior y al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Este plan debe ser coordinado particularmente con el Instituto de Defensa Nacional. | (de) Defensa Interna. Es parte integrante del plan de defensa nacional, tiene carácter permanente y es independiente de la Hipótesis de Guerra. Comprende el conjunto de medidas y previsiones que traducen la Política Interna del país. | (de) Largo Plazo. Conjunto de previsiones que constituyen un esquema o proyecto integral y coherente por tendencias a futuro, el cual propone un conjunto de propósitos generales de la institución y de normas orientadoras para alcanzarlos, que interpretan, detallan y otorgan menor nivel de generalidad a los objetivos institucionales. | (de) Defensa nacional. Es parte integrante del plan de gobierno, detalla las acciones del gobierno para garantizar la seguridad nacional. Es el conjunto de documentos resultantes del planeamiento estratégico efectuado en los cuatro campos o dominios de la guerra. Estos documentos se organizan adecuadamente para facilitar su explotación y mantenimiento al día. El plan de defensa nacional, debe comprender los siguientes planes: Plan de defensa externa, plan de defensa interna, plan de guerra, plan de movilización integral, plan de preparación del país para la guerra. | (de) Gobierno. Es el documento que emite el gobierno en función de la directiva de gobierno. Constituye el instrumento que orienta la acción del Estado en un período gubernamental, es la expresión concreta del Proyecto Político. Comprende esencialmente: El plan de desarrollo nacional y el plan de defensa nacional, debidamente consolidados. | (de) Guerra. Es parte integrante del plan de defensa nacional, tiene carácter temporal y se deriva de la hipótesis de guerra, comprende el conjunto de medidas y previsiones que adopta el gobierno para llevar a cabo la guerra en los cuatro campos o dominios. | (de) Movilización. Es parte integrante del plan de defensa nacional, se relaciona con la hipótesis de guerra y comprende el conjunto de medidas y previsiones para normar el paso de las actividades del país, del tiempo de paz al tiempo de guerra. | (de) Objetivos.

Conjunto de previsiones referidas a logros por alcanzar, traducidos en objetivos de Instituto, Sector o Gobiernos Regionales, que son establecidos sobre la base de la apreciación a mediano plazo y al plan conjunto de objetivos, con la finalidad de ampliar las orientaciones contenidas en este último documento y servir de guía para el establecimiento de los respectivos programas directores. | (de) Preparación del país para la guerra. Integra el plan de defensa nacional y se relaciona con la hipótesis de guerra, comprende el conjunto de medidas y previsiones para mantener permanentemente el potencial nacional en condiciones de suministrar los bienes y servicios que garanticen la defensa nacional en los cuatro campos.

Planeamiento. Actividad permanente y continua que se desenvuelve de modo ordenado y racional, sistematizando un proceso de toma de decisiones. | Coercitivo. Es el establecido por el Estado, implicando la obligación de su cumplimiento a los agentes de la producción. | Estratégico administrativo. Es el conjunto de previsiones que adoptan los organismos del Sistema de Defensa Nacional, a través de acciones administrativas, orientadas a organizar, racionalizar, obtener, preparar y asignar los recursos destinados a satisfacer oportunamente los requerimientos surgidos del planeamiento estratégico operativo. | Estratégico de la movilización. Proceso permanente de estudios e investigación por el cual se conciben, deciden y planean las acciones para obtener, adquirir, preparar y asignar los recursos necesarios por movilizar, con miras a lograr el Poder Nacional requerido para hacer frente con éxito a la emergencia prevista en la respectiva hipótesis. | Estratégico. Abarca tanto la planificación de la defensa nacional, como a la planificación del desarrollo nacional. Proceso permanente y dinámico, mediante el cual se conciben acciones y se adoptan previsiones en los campos de la actividad del Estado, para hacer frente a las oportunidades o amenazas del entorno interno o externo. Dicho proceso incluye, necesariamente, la determinación de los recursos para llevar a cabo las acciones previstas, así como la forma como deben emplearse. | Estratégico marítimo. Expresión del proceso por el cual una organización prevé su futuro y desarrolla procedimientos y operaciones para alcanzar su visión institucional en el ámbito marítimo, a través de la formulación de un plan que materialice el pensamiento en una acción estratégica efectiva. | Estratégico-nivel dominio. Es el nivel de planeamiento, dirección, coordinación y evaluación de las acciones correspondientes a los campos Político, Económico, Social y Militar. | Estratégico-nivel nacional. Es el nivel de previsión y decisión política y por lo tanto el más alto de conformidad con el Sistema de Defensa Nacional. Corresponde a este nivel el Consejo de Defensa Nacional y el Instituto de Defensa Nacional. | Estratégico-nivel operativo. Es el nivel de previsión y apreciación de los recursos de los Sectores administrativos: Ministerios y Organismos Públicos, y de los elementos de maniobra e Institutos responsables, para el planeamiento, programación y ejecución de las acciones que permitan alcanzar las metas del correspondiente dominio. | Indicativo. Es el establecido por los gobiernos con el fin de orientar las

actividades económicas, sin que haya obligación de su cumplimiento. | Nacional. Apreciación y comprensión de las necesidades del país para prever su eficaz satisfacción en función de los objetivos nacionales. | (del) Desarrollo. Es el conjunto de previsiones que tienden a la transformación de la realidad nacional mediante la apreciación y estudio detenido de sus posibilidades, a fin de procurar un armónico desarrollo en beneficio del bienestar general.

Población. Es desde el punto de vista demográfico el conjunto de personas que, en un momento dado, habitan en un territorio. La distribución de la población en la Tierra depende de innumerables y complejas variantes, destacándose entre ellas las condiciones geográficas, biológicas, climáticas y económicas que constituyen el entorno característico de aquellos grupos humanos. | Económicamente activa. Es la parte de la población que está constituida por los hombres y mujeres cuyas edades fluctúan entre los 15 y 64 años y que se encuentran adecuadamente empleadas, o subempleadas, o buscan activamente un empleo y no lo encuentran. En la PEA pueden distinguirse: La población empleada, la población desempleada. | Económicamente inactiva. Es la parte que la población nacional, que está constituida por los hombres y mujeres cuyas edades fluctúan entre los 15 y 64 años, y que no se encuentran buscando empleo o dispuestas a trabajar.

Poder. Dominio, Imperio, facultad y jurisdicción que tiene una persona para mandar o ejecutar algo. | 2. En sentido amplio, es la expresión integrada de todos los medios de que se dispone efectivamente en una época considerada y de la voluntad para su utilización en el ámbito interno o externo de un sistema.| (en) la Teoría del Estado. Poder se vincula etimológicamente al término latino "Potestas" significa la potestad soberana, la facultad de mando, autónoma e independiente, el "Imperium" para regular la vida nacional en todos sus aspectos y que ejercita el estado a través del Gobierno. | (en) la Teoría del Poder nacional: Poder deriva etimológicamente del vocablo latino "Potentia", en el sentido de fuerza, energía, poderío. El Poder es considerado como una capacidad que posee el Estado para hacer efectiva su acción política, capacidad que se basa en los medios que posee la nación. | Marítimo. Es parte del poder nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. | 2. Es la expresión de la capacidad integral de los medios de todo orden de que dispone la nación en una etapa determinada, en su acción de proyección política, militar, económica y social del quehacer marítimo, fluvial y lacustre. | 3. Es la componente del poder nacional constituida por los medios de todo orden, del que dispone el Estado y la nación en el ámbito marítimo, para imponer su voluntad de lograr y mantener sus objetivos y organizar sus fines, pese a los obstáculos y oposiciones internos y externos en un momento dado. El poder marítimo tiene por componentes

al poder naval y a los intereses marítimos nacionales. | Nacional. Capacidad del Estado para imponer su voluntad de lograr y/o mantener sus objetivos y realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos. Capacidad que emana de la integración de los medios tangibles e intangibles, cualitativos y cuantitativos considerados, que posee el Estado en un momento determinado. | Naval. Es la expresión militar de la capacidad del poder marítimo para, en tiempo de paz, proteger los derechos de la nación y la propiedad, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la política nacional. En tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negando al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad. Contribuye al logro de los objetivos marítimos de desarrollo. El poder naval es parte integrante del poder marítimo y por lo tanto del poder nacional. | 2. Es la expresión de la capacidad de la nación para accionar la fuerza del poder marítimo. Comprende todos los medios por los cuales la nación extiende su poder militar hacia el mar con el propósito de garantizar su uso propio y negarlo al enemigo. Es la componente del poder marítimo constituida por la integración de medios de la naturaleza predominantemente militares en el ámbito marítimo, de los que el Estado y la nación disponen para imponer su voluntad de lograr y mantener sus objetivos, así como realizar sus fines pese a los obstáculos internos y externos en un momento dado. | Político o poder estatal o poder formal. Elemento formal o jurídico del Estado, que consiste en la potestad o facultad de mando, independiente pero limitado, de la que el Estado dispone para ejercer su autoridad, condicionar y organizar la vida social, usando inclusive la fuerza coactiva. Elemento condicional de primer orden y característico del Estado, que se manifiesta y se concreta en la función de gobierno, realizada mediante una completa estructura orgánica o aparato público administrativo.

Política. Arte, doctrina o actividad de quienes rigen o aspiran a regir los asuntos públicos. | 2. Para la ciencia de la Administración significa una forma genérica, amplia y flexible que implica una línea de conducta que encausa la búsqueda del logro de un objetivo. Para la teoría Política el vocablo Política, está referido en términos generales el quehacer del Estado en procura de sus fines, al gobierno de las naciones o al arte de gobernar un Estado y dirigir las relaciones internacionales. | 3. Son orientaciones o directrices que rigen la actuación de una persona o entidad en un asunto o campo determinado. Normas amplias de naturaleza flexible a establecer para orientar la adopción de medidas que permitan alcanzar y/o mantener los objetivos fijados. | (de) Bienestar. Determinación de las acciones por realizar para alcanzar la satisfacción adecuada y oportuna de las necesidades espirituales y materiales, individuales y colectivas actuales y futuras de la persona humana. Estas acciones experimentan dificultades y oposiciones que dan origen a las luchas en los dominios o campos de actividad no militares. | (de) Defensa nacional. Contiene las orientaciones para la planificación y ejecución de los objetivos políticos de defensa. Comprende las directrices que orientan la defensa nacional tanto en el frente interno

como en el externo, abarca las diferentes actividades agrupadas funcionalmente en los campos político, económico, social y militar. | (de) Desarrollo nacional. Contiene las orientaciones gubernamentales para la planificación y ejecución de las previsiones y medidas encaminadas a lograr los objetivos políticos de desarrollo. | (de) Distensión. Es el conjunto de medidas y previsiones graduales y recíprocas para la superación de un proceso de conflicto. | (de) Gobierno. Constituye el instrumento que orienta la acción del Estado en un período gubernamental. En su estructura contiene el conjunto de previsiones para alcanzar los objetivos políticos en los campos del desarrollo y los objetivos de la defensa nacional en los cuatro campos de actividad. | (de) Seguridad externa. Conjunto coordinado de orientaciones de carácter político, económico y psicológico que adopta el gobierno para conservar la integridad de su patrimonio e independencia, así como para contrarrestar o anular los obstáculos que otros estados pudieran poner para dificultarle la consecución de sus objetivos políticos. | Disuasiva. Es la política aplicable a las relaciones internacionales entre dos o más estados, basada en la intimidación o temor al empleo de la fuerza. Puede implicar el despliegue de fuerzas o cuando menos demostrar capacidad para la destrucción. | Económica. Conjunto de acciones estratégicas de naturaleza económica, desarrolladas por el gobierno para orientar, condicionar, demarcar y conducir la organización y funcionamiento del sistema económico hacia la consecución de uno o más objetivos económicos y preestablecidos. | Fiscal. Control del presupuesto gubernamental con el fin de regular el nivel de la actividad económica. | Marítima. Ejercicio del poder del Estado para satisfacer los intereses marítimos nacionales, a fin de contribuir a alcanzar objetivos nacionales de seguridad y desarrollo para promover el bienestar general de la nación. | Monetaria. Situación que permite que la oferta monetaria y crediticia crezca rápidamente en comparación con el PNB. Va acompañada generalmente de bajas en las tasas de interés, o situación en que se mantiene la oferta monetaria y crediticia a un crecimiento más lento que el del PNB. Va acompañada usualmente de elevación en las tasas de interés. | Nacional. La doctrina define operativamente la política nacional como el quehacer dirigido al establecimiento de los objetivos nacionales, de los objetivos del proyecto nacional y de los objetivos del proyecto de gobierno, así como de las normas que orientan su consecución. | 2. Quehacer dirigido al establecimiento de los objetivos nacionales, de los objetivos del proyecto nacional y de los objetivos del proyecto de gobierno, así como de las normas que orienten su consecución. | Pública nacional . Conjunto de acciones adoptadas por el gobierno nacional destinadas a establecer objetivos y seleccionar metas en cada uno de los sectores y niveles de gobierno, con sus respectivos indicadores de gestión, a fin de evaluar resultados, considerando actores públicos y privados. | Pública sectorial. Conjunto de acciones adoptadas por la autoridad de un sector del gobierno nacional destinadas a establecer objetivos y metas, con sus respectivos indicadores de gestión a fin de evaluar resultados, considerando actores públicos y privados. | Social. Aplicación de los medios predominantemente políticos y económicos para la consecución de

metas sociales como elevación del nivel de vida, redistribución del producto social, cobertura de servicios sociales, protección de minusválidos y garantía de salarios adecuados. | (del) Sistema de Defensa nacional. Directivas e instrucciones del Gobierno para orientar las acciones de la Defensa Nacional, que deben desarrollarse en época de paz y de guerra, tanto en el frente interno como en el externo. Esta política da origen a los diversos planes que se requieren para alcanzar los objetivos propuestos. Los planes constituyen el elemento de previsión en los que se delimitan y formulan los objetivos y lineamientos de la política de defensa, y se programan las acciones que habrán de implementarse en los cuatro dominios.

Post guerra. En esta fase emerge una nueva situación de paz. El planeamiento estratégico debe proveer la explotación de las posibilidades de la victoria o de la derrota. Vuelve el predominio no militar.

Potencial. Que puede suceder o existir, en contraposición de lo que existe. | Marítimo utilizable. Es la parte del potencial marítimo susceptible de ser incorporada al poder marítimo en un plazo determinado. | Marítimo. Parte del potencial nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia, relacionados con el ámbito marítimo y susceptible de ser incorporados al poder marítimo en un momento dado. | Nacional utilizable. Es la parte del potencial nacional susceptible de ser incorporada al poder nacional en un plazo determinado. | Nacional. Totalidad de medios tangibles e intangibles susceptibles de ser incorporados al poder nacional, que en un determinado momento existen en la realidad nacional en situación de latencia y disposición del Estado, para la consecución de sus objetivos. | Naval utilizable. Es la parte del potencial marítimo utilizable relativa al campo Militar de la seguridad susceptible de ser incorporada al potencial naval en un plazo determinado. | Naval. Es la parte del potencial marítimo relativa al campo de la seguridad susceptible de ser incorporada al poder naval en un plazo determinado. | (para) los Intereses marítimos o Intereses marítimos potenciales. Es la parte del potencial marítimo relativa al campo del desarrollo, susceptible de ser incorporada a los intereses marítimos en un plazo determinado. | Utilizable para los Intereses marítimos. Es la parte del potencial marítimo utilizable relativa al campo del desarrollo susceptible de ser incorporada al potencial para los intereses marítimos en un plazo determinado.

Preparación de la movilización. Conjunto de acciones que se realizan desde la situación de normalidad (paz) para obtener y disponer los recursos necesarios, previstos en los planes de movilización.

Previsibilidad. Propiedad de las relaciones de causalidad. Proceso retrospectivo de correlación, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.

Prospectiva. Ciencia o disciplina que estudia el futuro para comprenderlo y poder influir sobre él. Prospéctales son los escenarios futuribles previsibles.

Presiones. Antagonismos en los que la voluntad humana opuesta se manifiesta con la capacidad de impedir la consecución o mantenimiento de los objetivos del proyecto nacional y los objetivos nacionales. Son obstáculos u oposiciones que por su naturaleza, importancia y magnitud, constituyen una amenaza actual o potencial, que pueden afectar a la nación, impidiendo la consecución o mantenimiento de sus objetivos. | Dominantes. Son presiones que por su importancia y naturaleza constituyen amenaza ponderable para la consecución o mantenimiento de los objetivos del proyecto nacional y los objetivos nacionales.

Presupuesto. Conjunto de procedimientos y actividades de carácter técnico destinados a establecer cuantitativamente el costo de las operaciones, de los medios y de los recursos que involucra la aplicación de los planes y programas.

Previsión social. Protección proporcionada por la seguridad social que incluye beneficios en dinero y servicios, que se destinan a la satisfacción de necesidades elementales. El Estado garantiza el Derecho de todo ciudadano, la seguridad social.

Principios de la guerra. Que contempla la doctrina son: Objetivo, ofensiva, masa, economía de fuerzas, maniobras, seguridad, sorpresa, unidad de comando y simplicidad.

Productividad. Producción por unidad de suministro, que se computa generalmente por hora-hombre.

Programa. Proyecto ordenado de actividades. | (de) Ejecución. Se deduce de los Programas Directores respectivos y expresan la secuencia de las acciones que deben realizarse en el Año Fiscal Objetivo (AFX). Se denomina AFX al período comprendido entre el primero de Enero y el treintaiuno de Diciembre, para el cual con la debida anticipación se formula el presupuesto, en relación con los objetivos del programa. | Director. Documento formulado por los Institutos o Sectores u Organismos donde se fijan las metas principales por ideas específicas y se establece el nivel que debe ser alcanzado y mantenido durante los años de la programación. | Programas de movilización. Expresan las actividades que deben realizarse con la finalidad de permitir los cambios de dirección y ritmo que serán necesarios introducir en los programas directores, después del día «M» para lograr el esfuerzo máximo de movilización con los recursos disponibles y en función a los requerimientos del planeamiento estratégico operativo.

Pronóstico. Declaración de probabilidades sobre un hecho futuro. Método de predicción lineal que implica la proyección de series de datos con el objetivo de evaluar la ocurrencia probable de cualquier acontecimiento o el desarrollo de una tendencia.

Propaganda. Cualquier información, idea o doctrina que se difunde con el fin de influenciar las opiniones, acciones, actitudes o conducta de cualquier grupo específico, apelando a la razón con la finalidad de beneficiar directa o indirectamente a quien la auspicia.

Propósitos nacionales. En doctrina por convención, se les denomina a los objetivos nacionales y a los objetivos del proyecto nacional, propósitos nacionales, cuando se les cite o alude (mencione) como un conjunto unitario. Los propósitos nacionales marcan el rumbo a la marcha histórica del Estado. Su progresiva consecución exige a los gobiernos que se turnen en el ejercicio del poder político del Estado, el establecimiento y consecuente logro de determinados objetivos, que signifiquen aproximaciones cada vez mayores a dichos propósitos nacionales.

Prospectiva. Ciencia o disciplina que estudia el futuro para comprenderlo y poder influir sobre él.

Proyecto. Primer esquema o bosquejo de plan de cualquier trabajo que se hace como prueba para darle la forma definitiva. | (de) Gobierno. Expresión de los propósitos políticos de un gobierno, traducidos en objetivos políticos y previsiones llamadas a guiar y encauzar su acción política y están referidos en forma integral al desarrollo y a la defensa nacional, en el marco de la configuración progresiva del proyecto nacional y por lo tanto a los objetivos nacionales. | Nacional. Conjunto de propósitos generales del Estado y de normas orientadoras para alcanzarlos, que interpretan, detallan y otorgan menor nivel de generalidad a los objetivos nacionales, y que bajo el influjo de una determinada concepción ideo política y fundamentada en una estimación del potencial nacional, definen una imagen nacional futura en los aspectos políticos, económicos, sociales y militares, comprometiendo el esfuerzo de cuando menos una generación de sus habitantes. | Político. Expresión concreta de la voluntad de uno o más gobiernos, dirigida al logro de los objetivos del proyecto nacional y por consiguiente, a la consecución de los objetivos nacionales.

Publicidad. Técnica de la comunicación social que busca la venta de artículos, servicios y/o ideas, combinando el desarrollo de la imaginación con un profundo estudio de la psicología humana.

Pueblo. Elemento humano del Estado, compuesto por el conjunto de personas que se encuentran unidas por un vínculo jurídico-político, que se conoce con el

nombre de nacionalidad. Los nacionales, así como los extranjeros nacionalizados constituyen el pueblo de un Estado. El pueblo constituye el ámbito personal de validez de orden jurídico estatal. El pueblo es la fuente del poder político como elemento del Estado, delegándolo a los gobernantes para la realización del bien común.

Realidad. Es el ser de todo lo que existe objetivamente y lo percibimos. | Marítima. Parte de la realidad nacional que comprende al mar, aguas continentales navegables y todos aquellos medios existentes en este ámbito, cuyo empleo contribuye significativamente al logro de los objetivos nacionales. Está conformada por el poder marítimo y el potencial marítimo. | Nacional. Es la totalidad de situaciones o condiciones multirrelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas, cuantitativas, actuales y potenciales que presenta la nación de un determinado momento, como producto de su desenvolvimiento histórico.

Reclutamiento. Conjunto de actividades mediante las cuales se reúne y clasifica personal civil para prestar servicios en las Fuerzas Armadas, desde el llamamiento hasta que es entregado a un centro de instrucción o una unidad.

Recursos. Medio de cualquier clase que, en caso de necesidad, sirve para conseguir lo que se pretende. | Humanos. Recursos de un sistema económico que considera al hombre en una doble perspectiva: Como agente de consumo y como agente de producción. En el primer caso constituye la población total y, en el segundo, forma parte de la población en edad de trabajar, cuyas edades fluctúan entre los 15 y 64 años y que se encuentran en edad y condiciones de trabajar o acceder a un empleo. | Marinos. Los recursos marinos se pueden dividir en dos categorías: Productos marinos no renovables. Productos marinos renovables. Los productos marinos renovables son aquellos que si son racionalmente explotados pueden ser inagotables, porque pueden volver a reproducirse, de lo contrario puede extinguirse. Se refiere a especies como el aceite y harina de pescado, condicionado también por problemas oceanográficos, como el fenómeno "El Niño" que puede afectar su pesca. Los productos marinos no renovables son aquellos que no pueden ser restituidos y que en un futuro se agotarán como los minerales o el petróleo. | Naturales. Bienes cuyo primitivo origen se encuentran en la naturaleza. Pueden ser renovables y no renovables, los primeros pueden ser: Fijos, variables y semivariables, los segundos mineros y energéticos.

Relaciones públicas. Técnica de la comunicación social. Están dirigidas a crear, sostener y asentar una actitud favorable de buena voluntad de parte de un público hacia un ser institucional y sus motivos; es decir, una opinión pública favorable, tanto interna (personal de la propia Institución) como externa.

Requisición. Es la acción por la cual el Estado toma o utiliza bienes y servicios del poder y potencial nacional con fines de movilización, bajo condiciones de pago justipreciado.

Reservas internacionales. La moneda extranjera y el oro en poder de un país, mediante los cuales puede sostener el valor de su propia moneda.

Sabotaje. Cualquier acción realizada por agentes o simpatizantes del enemigo, con el objeto de interferir, obstaculizar o paralizar de algún modo, las funciones normales de cualquier persona, fábrica o instalación.

Sector. Es el campo en el cual se agrupan actividades afines que se encuentran dentro de la esfera de acción de un Ministerio Organismo Público. | 2. Relativo a las diversas ramas en que se divide la actividad estatal; economía, bienestar social, obras y servicios públicos, cultura y educación, justicia, etc. | Primario. Sector productivo que extrae los bienes directamente de la naturaleza, para hacer consumidos en este estado o utilizados como insumos en la producción de otros bienes. A éstos bienes se les denominan materias primas. | Secundario. Sector dedicado a la producción de bienes finales, para llegar a ser lo que son han debido sufrir un proceso de transformación de materias primas o insumos. | Terciario. Sector dedicado a la producción de servicios destinados tanto a intervenir en procesos productivos en calidad de insumos, como satisfacer directamente las necesidades de la población.

Seguridad. En sentido lato, se refiere a la protección, garantía y confianza que debe brindarse contra determinados riesgos o peligros. | Externa. Medida dirigida a cautelar la existencia, soberanía, independencia e integridad del Estado, frente a las oposiciones, amenazas o presiones que surgen del campo externo. | Integral. Fin esencial del bien común, que consiste en alcanzar una situación en la cual el Estado tiene garantizada su existencia y la integridad de su patrimonio; así como la facultad de actuar con plena autonomía en el campo interno y libre de toda subordinación en el campo externo. | Interna. Está orientada a preservar a la colectividad nacional de los peligros que contra su supervivencia, autonomía, integridad y logro del bienestar general, puedan surgir en su interior. | Nacional. Es la situación en la cual el Estado tiene garantizada su existencia, su soberanía, su independencia y su integridad territorial, así como el patrimonio nacional. Se logra a través de la defensa nacional. | 2. Se refiere a todas aquellas actividades referentes al control y vigilancia del país, para asegurar la paz en los puertos internos y externos y dentro de ello relacionado al ámbito marítimo como control de tráfico marítimo, control de áreas, instalaciones marítimas y terrenos ribereños, búsqueda y salvamento y medidas de prevención de la contaminación, entre otros.

Sincretismo. Intento de combinar ideas de diversas procedencias, obteniendo como resultado un cuerpo de doctrina que pretende ser una síntesis de las que le sirvieron de base.

Síntesis. Método de conocimiento teórico que consiste en la reconstrucción de todo lo descompuesto por el análisis, en ir de simple a lo compuesto, de las partes al todo. Dividida la realidad por el análisis, es necesario recomponerla por la síntesis, es decir, elevar del conocimiento de lo simple a lo que es más complejo, en ir hasta la comprensión de la realidad total —componer el todo por la reunión de las partes—.

Sistema. Conjunto de elementos que relacionados entre sí ordenadamente contribuyen a determinado fin u objeto. | (de) Defensa nacional. Conjunto interrelacionado de órganos del Estado, sustentado en una doctrina y cuyo funcionamiento se regula por normas técnicas y procesos, con la finalidad de garantizar la seguridad integral del Estado. Tiene por finalidad garantizar la concepción, preparación, dirección y ejecución de la defensa nacional. | (de) Inteligencia nacional. Conjunto de organismos jerarquizados y cohesionados que tienen por finalidad el desarrollo de actividades de inteligencia, que contribuyen a la seguridad de la nación, que el Estado garantiza mediante la defensa nacional. El Servicio o Centro Nacional de Inteligencia, es el encargado de dirigir, coordinar, neutralizar e integrar la inteligencia estratégica, en los campos: Económico, político externo, político interno, y social. | Económico. Conjunto coherente de instituciones y mecanismos, que definen y orientan las actividades económicas que se producen en actos de vida social, apoyados en una jerarquía de valores propios y que permite la configuración en un estilo de vida. | Nacional de movilización. Es el conjunto de organismos interrelacionados que interactúan de modo ordenado e integrado según una doctrina, con la finalidad de concebir, planear, preparar y ejecutar la Movilización o la Desmovilización. | Nacional de planificación. Conjunto de organismos del Estado encargado de elaborar los planes de desarrollo, de acuerdo con las políticas que formula el Presidente de la República y el Consejo de Ministros. | (de) Emergencia. Condición eventual o contingente que pone en peligro la seguridad, como consecuencia de desastres, disturbios de orden interno o conflictos armados con otros países.

Soberanía. Determinación incondicionada e incondicional de organizarse política, social y económicamente y de emplear sus recursos en la forma que considere más conveniente en el logro de los fines que justifican su existencia. La soberanía aplicada en el campo interno, supone autonomía en las decisiones y ausencia de un poder equivalente que puede interferir el goce de sus atributos, el "imperium" y el "jurisdictio", para establecer el orden jurídico, económico y social y hacer cumplir las disposiciones que emanan del ejercicio del poder político

del Estado. La soberanía aplicada al campo externo, supone independencia, que consiste en la facultad para actuar en el concierto de naciones sin subordinación hacia los otros Estados, dentro de las normas del Derecho internacional.

Sociedad. Elemento humano portador de cultura, que está constituida por individuos socializados y grupos sociales que mantienen entre sí múltiples interacciones. | Integrada. Aquella en que las diferentes estructuras parciales se hayan lo suficientemente ajustadas entre sí, tal como lo prevén las normas y las creencias sociales vigentes, y tal como lo viven los individuos que pertenecen a la sociedad, grupos o instituciones dadas.

Sociología marítima. Disciplina científica que forma parte de la sociología, que estudia el desarrollo, la estructura y la función de la sociedad en relación al mar y sus actividades.

Subversión. Conjunto de acciones de toda naturaleza, realizadas con la finalidad de conquistar el poder, mediante las cuales una facción, actuando desde el interior del país, se esfuerza por destruir las estructuras políticas, sociales y económicas de la nación, a la vez que va creando las bases para sustituirlas por otras. Existen distintas formas de subversión, pero la más conocida es la Marxista-Leninista, que se domina guerra revolucionaria, que presenta en el mundo hoy una metodología y acción definida y coherente.

Sub-zona de seguridad nacional. Parte de la zona de seguridad nacional que comprende uno o más departamentos o provincias, permitiendo descentralizar el planeamiento, ejecución, y control de la defensa interior del territorio.

Teatro. Escenario o espacio de actividades militares. | (de) Guerra. Conjunto de áreas terrestres y marítimas con sus correspondientes espacios aéreos, que están o pueden estar afectados por la guerra. Escenarios de la guerra en el cual se llevan a cabo las acciones del dominio militar. El Teatro de Guerra comprende el territorio nacional y/o el de los probables adversarios, pudiendo incluir además el territorio del país o de los países aliados, que estuvieran afectados directamente por la guerra. | (de) Operaciones marítimo. Parte del teatro de guerra, que comprende la superficie del mar, la profundidad submarina y el espacio aéreo correspondiente, donde se prevén y realizan operaciones navales y/o aeronavales, coordinadas y conjuntas. | (de) Operaciones. Parte del teatro de guerra, constituido por el territorio propio y adverso necesario para el despliegue de las fuerzas y órganos logísticos, en el cual pueden realizarse operaciones conjuntas que tengan unidad u homogeneidad.

Tendencias. Series temporales de datos, cuyo análisis y extrapolación nos permite proyectarlos en el futuro. Este método nos permite conocer el futuro

tendencial libre de sorpresas, aquel en que las cosas cambian en la misma dirección y al mismo ritmo que en el presente.

Tensionalidad. Propiedad de las relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de dominación o poderío espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Tecnológico y Cultural.

Terminales. Áreas en las cuales están ubicadas las instalaciones portuarias. Comprende esta definición, las áreas que son ocupadas por los muelles, rompeolas y áreas del mar, así como las áreas de almacenaje y edificios administrativos.

Territorialidad. Consideración que se toma del límite geográfico de la soberanía de un Estado. | 2. Ficción jurídica por la cual los buques y los domicilios de los agentes diplomáticos se consideran, donde quiera que estén, como parte del territorio de su propia nación.

Territorio. Es el elemento material o físico del Estado. Porción del globo terráqueo sobre el cual el Estado ejerce su soberanía. Ámbito geográfico de validez del Orden Jurídico del Estado. El territorio de la República es inviolable, comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre. | (de) Responsabilidad institucional. Es aquella parte del territorio nacional en la que se realizan las actividades correspondientes al poder naval y las relacionadas con los intereses marítimos nacionales, lo que implica ocupar el área de responsabilidad geográfica de competencia institucional en cada una de las situaciones específicas.

Terrorismo. Es uno de los procedimientos de la subversión. Es el conjunto de acciones violentas (físicas) realizadas sobre personas y sobre la propiedad. Contribuye a la destrucción de la sociedad establecida, suprimiendo a las personas y a ciertos representantes del orden establecido, que interfieren directamente contra la subversión (terrorismo selectivo); a la vez que, rompiendo el contacto entre la población y sus cuadros dirigentes, debido a la complicidad del silencio que engendra la psicosis del miedo (terrorismo sistemático); de igual forma enfoca su accionar a la destrucción de la propiedad privada y del Estado, teniendo como blanco los principales medios de producción.

Trabajo marítimo. Son las labores de embarque, desembarque, trasbordo y movilización de carga en naves mercantes, de muelle a nave o viceversa, y en bahía, que son efectuadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres por personal de estibadores.

Transporte marítimo. Factor importante para el desarrollo nacional pues el 90% del comercio exterior en la mayoría de países se realiza por el mar.

Asimismo, es un importante productor de divisas. El transporte marítimo es el medio más económico para el transporte de carga a grandes distancias. Es una actividad integradora de las naciones.

Transpaís. Zona que corresponde al espacio interior de un país (hinterland).

Unidad básica de análisis. Todo aquello que puede ser observado, por tanto descrito y/o medido en términos de sus posibilidades y vulnerabilidades y además, porque puede ser explicado el comportamiento que tiene como unidad de análisis.

Vertebrado. Articulado, flexible y dinámico en una configuración espacial.

Vialidad. Propiedad de las líneas de interrelación espacial. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.

Vías de acción de la defensa nacional. Acciones: Medidas y previsiones, que el Estado emplea en el campo de la defensa nacional para garantizar su integridad y conseguir sus fines y mantener sus derechos. Las vías pueden ser de carácter pacífico o violento. A las primeras se les denominan Vía Pacífica, en donde se encuentran las luchas; a las segundas, Vía Violenta, entre las cuales se considera a la guerra en la más amplia acepción.

Zona. Extensión considerable de territorio cuyos límites están determinados por razones administrativas, militares o políticas. | (de) Seguridad nacional. Parte del territorio nacional que puede comprender uno más departamentos o el Mar Territorial, permite la descentralización, el planeamiento, dirección y control de las acciones y asegura la unidad de comando, así como la coordinación entre los organismos públicos y privados. | (de) Tensión. Es un espacio geográfico, región o subregión, donde las tensiones geopolíticas son particularmente fuertes o persistentes. | (del) Interior. Parte del teatro de guerra, no comprendida en los teatros de operaciones, donde se prevén u organizan acciones tendentes a lograr el flujo ininterrumpido de los recursos de toda índole hacia las zonas comprendidas en el conflicto, asegurando la protección de los medios de vida, la defensa del poder y potencial nacionales. | Geoeconómica. Son áreas geográficas, en las cuales todos sus variados procesos económicos y sociales, se complementan en forma cohesionada. Conforman sociedades regionales con intereses y aspiraciones comunes, capaces de satisfacer íntegramente o en su mayoría sus necesidades, además de colocar su producción excedente en otras zonas del país y/o exportarlas. Por estas consideraciones, configuran fuentes potenciales de fuertes tensiones. | Zonas del Entorno. Anexión, protección, influencia, interés y núcleo de cohesión.

SECCIÓN II

ACRÓNIMOS MARÍTIMOS

AAMMEE	Áreas Marítimas Estratégicas.
AAVV	Áreas Vitales.
ADET	Análisis Diagnóstico Ecosistémico Transzonal
AE	Apreciación Estratégica.
AFX	Año Fiscal Objetivo.
AGNU	Asamblea General de las Naciones Unidas
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración.
ALCA	Área de Libre Comercio de las Américas.
AMERB	Áreas de Manejo y Explotación de Recursos Bentónicos
AMI	Autoridad Marítima Internacional.
AMN	Autoridad Marítima Nacional.
AMP	Apreciación a Mediano Plazo.
AMP	Áreas Marinas Protegidas
APE	Apreciación Político-Estratégica.
APEC	Cooperación Económica del Asia-Pacífico.
APN	Autoridad Portuaria Nacional.
ASN	Área de Seguridad Nacional.
AV	Área Vital.
BM	Banco Mundial.
CAEN	Centro de Altos Estudios Nacionales del Perú.
CAN	Comunidad Andina de Naciones.
CCEE	Concepciones Estratégicas.
CCFFAA	Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.
CCMM	Comisiones Multisectoriales.
CE	Concepción Estratégica.
CED	Concepción Estratégica de Dominio.
CEDN	Concepción Estratégica de la Defensa Nacional.
CEEM	Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.
CEND	Concepción Estratégica Nacional de Defensa.
CEO	Concepción Estratégica Operativa.
CEPAL	Comisión Económica y Social para América Latina y el Caribe (ONU).
CEPLAN	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.

CFFAA	Comandante de las Fuerzas Armadas.
CIADI	Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a la Inversión (BM).
CIAT	Comisión Interamericana del Atún Tropical.
CIECI	Comisión de Investigación y Estudios Científico-Tecnológicos Marítimos.
CIJ	Corte Internacional de Justicia.
COIDH	Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico.
CPE	Concepción Político-Estratégico.
CPPS	Comisión Permanente del Pacífico Sur.
CTO	Comandante del Teatro de Operaciones.
CTP	Comité de Trabajo Permanente.
DA	Directiva Administrativa.
DG	Directiva de Gobierno.
DN	Defensa Nacional.
DPD	Directiva de Planeamiento del Dominio.
DPDN	Directiva de Planeamiento de la Defensa Nacional.
EE/J	Elementos de Juicio.
EE/M	Elementos de Maniobra.
EEM	Evaluación de los Ecosistemas del Milenio
EEUU	Estados Unidos de Norte América.
EEVV	Elementos Vitales.
EMFFAA	Estado Mayor de las Fuerzas Armadas.
ENAMM	Escuela Nacional de Marina Mercante del Perú.
FFAA	Fuerzas Armadas.
FFMM	Fuerzas Marítimas.
FFNN	Fuerzas Navales.
FFO	Fuerzas del Orden.
FFOO	Fuerzas Operativas.
FLACSO	Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
FMI	Fondo Monetario Internacional.
GEF	Global Environmental Facility
GEMCH	Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt.
GGRR	Gobiernos Regionales.
GL	Gobierno Local.
GR	Gobierno Regional.
GRAN	Grupo Andino de Naciones.
GRIC	Grupo de Revisión e Implementación de la Cumbre de las Américas.
HH	Hipótesis
IA	Inteligencia Actual.
IB	Inteligencia Básica.
ICJ	International Court of Justice.
IE	Inteligencia Estratégica.

IEHMP	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
IFOP	Instituto de Fomento Pesquero (Chile)
IIAA	Institutos Armados.
IIDD	Ideas Directrices.
IMARPE	Instituto del Mar del Perú
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática.
IP	Inteligencia Predictiva.
LL	Luchas.
LLCCMM	Líneas de Comunicaciones Marítimas.
MECO	Maniobra Estratégica en el Curso de las Operaciones.
MEE	Manejo con Enfoque Ecosistémico
MEI	Maniobra Estratégica Inicial.
MEIMP	Modelo Econométrico de los Intereses Marítimos del Perú.
MERCOSUR	Mercado Común del Sur.
NNUU	Naciones Unidas.
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.
ONU	Organización de las Naciones Unidas. Naciones Unidas
OOEE	Objetivos Estratégicos.
OOII	Organismos Internacionales.
OOPP	Organismos Públicos.
OOTTG	Objetivos Tentativos de Gobierno.
OPA	Organización Político-Administrativa.
OROP	Ordenamiento Pesquero para la Alta Mar del Pacífico Sur.
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte.
PAE	Plan de Acción Estratégica
PAN	Plan de Acción Nacional
PBI	Producto Bruto Interno.
PCOO	Plan Conjunto de Objetivos.
PCOOD	Plan Conjunto de Objetivos de Dominio.
PE	Planeamiento Estratégico.
PEA	Planeamiento Estratégico Administrativo.
PEAc	Población Económicamente Activa.
PEI	Población Económicamente Inactiva.
PEM	Planeamiento Estratégico de la Movilización.
PEO	Planeamiento Estratégico Operativo.
PEx	Política Externa.
PI	Política Interna.
PN	Policía Nacional.
PNB	Producto Nacional Bruto.
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
POO	Plan de Objetivos.
PP	Políticas.

PPCC	Puntos Críticos.
PPFF	Puntos Focales.
PPP	Planes, Programas y Presupuesto.
RM	Realidad Marítima.
RN	Realidad Nacional.
RREE	Relaciones Exteriores.
RRGG	Reservas Generales.
RRMM	Regiones Militares.
RRMMTT	Regiones Marítimas Territoriales.
SECT	Sector.
SELA	Sistema Económico Latino Americano.
SEPLAN	Sistema Estratégico de Planeamiento Nacional.
SERNANP	Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado.
SIDECI	Sistema de Defensa Civil.
SINA	Sistema de Inteligencia Nacional.
SM	Servicio Militar.
SN	Seguridad Nacional.
SNM	Sistema Nacional de Movilización.
SNPE	Sistema de Nacional de Planeamiento Estratégico.
TIAR	Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.
TG	Teatro de Guerra.
TO	Teatro de Operaciones.
TOMA	Teatro de Operaciones Marítimo.
TTOO	Teatros de Operaciones.
UBA	Unidad Básica de Análisis.
UCR	Unidad Coordinadora Regional (Binacional)
UEA	Unidad Estratégica de Análisis.
UNASUR	Unión de Naciones Sudamericanas.
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
UNOPS	Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos.
VET	Valor Económico Total.
WWF	Fondo Mundial para la Naturaleza.
ZSN	Zona de Seguridad Nacional.
ZZNN	Zonas Navales.

BIBLIOGRAFÍA

- **ACDI.** Anuario Colombiano de Derecho Internacional. (2014). Traducción del Fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso del "Diferendo Marítimo" (Perú c. Chile). Decisión sobre el Fondo. 27 de enero de 2014. Consulta 29/01/2016. http://revistas.urosario.edu.co/index.php/acdi/article/view/3037
- **ARIAS SCHREIBER, Alfonso.** (1990). "Los intereses marítimos del Perú en el contexto internacional". En Centro Peruano de Estudios Internacionales CEPEI – Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú IEHMP. Hacia una Política Marítima Nacional. Lima: CEPEI, IEHMP, pp. 97-111.
- ARIÑO, Gaspar. (2004) Principios de Derecho Público Económico. Modelo de Estado, Gestión Pública, Regulación Económica. Granada: Editorial Comares.
- AROSEMENA, Geraldo. (1975) El Almirante Miguel Grau. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A. (1978). Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A.
- ARRÓSPIDE, Ramón. (1990). "La Bioceanidad del Perú". Separata IEHMP. Lima: IEHMP. (1999). "Vía Interoceánicas Latinoamericanas: Un Siglo perdido en la Integración Física". Separata de la Revista Peruana de Derecho Internacional Tomo XLIX, Julio-Diciembre 1999, Nº 114. Lima: IEHMP.
- BÁKULA, Juan. (1985). El Dominio Marítimo del Perú. Lima: Fundación M. J. Bustamante de la Fuente., p. 153. Consulta 29/01/2016. http://www.fundacionmjbustamante.com/publicacioneslist/el-dominio-maritimo-del-peru-2/
- BCRP. BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. (2010). Memoria 2009. Consulta 8/10/2011. http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Memoria/2009/Memoria-BCRP-2009.pdf> (2012). Reporte de Inflación del BCR, Diciembre 2012. En: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2012/diciembre/reporte-de-inflacion-diciembre-2012.pdf (2015). Reporte de Inflación del BCR, Enero 2015. En: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2015/enero/reporte-de-inflacion-enero-2015.pdf
- BM. BANCO MUNDIAL. (2006). Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados, CIADI, Nueva York, 1965. Washington: Editado por el BM. Consulta 8/10/2011. http://icsid.worldbank.org/ICSID/ICSID/RulesMain.jsp
- BRAUDEL, Fernand. (2002). Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo. En Roselyne de Ayala y Paule Braudel (Comps.), Las Ambiciones de la Historia. Barcelona: Crítica, pp. 53-87.
- BROUSSET, Jorge. (2013). "La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico". Revista de Marina. Lima, año 106, número 2, pp. 23-38.
- BRUCE, Andy y LANDON, Ken. (2002). El Pensamiento Estratégico. México: Editorial Grijalbo S. A.
- BULCOURF, Pablo y otros (2008). ¿Por qué comparar políticas públicas? Documento de Trabajo Nº 3, Octubre 2008. Consulta 19/10/2011. http://www.flacsoandes.org/web/imagesFTP/1252898778.politica_comparada_A.pdf, http://www.politicacomparada.com.ar/

- BUSTAMANTE, José Luís. (1977). "Prólogo de la Historia Marítima del Perú". En El Mar: Gran Personaje. Tomo I, Volumen 1, Tercera Edición. Lima: IEHMP.
- CARBAJAL, Christian. (2004) Responsabilidad internacional de los estados frente a los inversionistas extranjeros: comentarios en torno a la debida aplicación del derecho por los tribunales CIADI. Agenda Internacional. Lima: PUCP, IDEI. Año 10, no. 20, pp. 195-213.
- CARCELÉN, José. (1990). "Introducción a la Realidad Marítima y a los Intereses Marítimos del Perú". En Centro Peruano de Estudios Internacionales CEPEI – Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú IEHMP. Hacía una Política Marítima. Lima: CEPEI, IEHMP, pp. 15-34.
- CASTAÑÓN, Emilio. (1946) Geopolítica e Historia. Tesis Doctoral Lima: PUCP. (1979). "Doctrina, Metodología. 14 Puntos para un Análisis". Revista del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos, 3, 15-19. (1982). Geopolítica. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.
- CASTRO, Jaime. (2006). Aportes para una Nueva Visión de la Seguridad y Defensa Nacional. Lima: Ediciones Culturales e Impresiones Lecting S.A.C.
- CAEN. CENTRO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES. (2006). Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional. Lima: CAEN.
- CEPAL. (2012). Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Perú. Unidad de Servicios de Infraestructura. Santiago: CEPAL. Consulta 14/02/2014. http://www.eclac.cl/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Per%C3%BA.pdf
- CPEI-IEHMP. (1990). Centro Peruano de Estudios Internacionales – Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Hacía una Política Marítima. Lima: CEPEI, IEHMP.
- CEPLAN. (2008). Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: CEPLAN.
- CRP. CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. (1979). Constitución Política del Perú de 1979. Edición Oficial. Lima: Editora Perú. (1993). Constitución Política del Perú de 1993. Edición Oficial. Lima: Editora Perú. (2005a). Ley 28478. Ley del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional. 27 de marzo. (2005b). Ley Nº 28522. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN). (2005c). Reglamento del Congreso de la República. Lima: Edición Oficial. Imprenta del Congreso de la República. Consulta 20/11/2011. http://www.congreso.gob.pe/documentos/REGLAMENTO-CONGRESO-20-11-11.pdf (2006). Ley 28664. Ley del Sistema de Inteligencia Nacional (SINA).
- DALTON, Jane (1995). "El Mar Presencial Chileno un concepto inofensivo o un precedente peligroso". Separata CEEM. Traducción de Luís E. Vargas Caballero. Lima: IEHMP.
- DE KLUYVER, Cornelis. (2001). Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos. Buenos Aires: Pearson Education S.A.
- DE LA PUENTE, José. (2003) Miguel Grau. Lima: DESA S.A.
- DE LOS RÍOS, Julio. (1992). La Estrategia. Callao: Imprenta de la Marina.
- DOIG, Jean Jesu. (2005). "Doctrina Marítima: aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico marítimo". Revista de Marina. Lima, año 98, número 2, pp. 3-7. (2007). "Geohistoria marítima". En IEHMP. Marino y Caballero Ejemplar. Libro homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara. Lima: IEHMP, pp. 335-347. (2009) "Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades". Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 2008-2009, 28-29, pp. 101-122. (2010a). "Intereses

Marítimos: economía y desarrollo". Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. Lima, 2010, pp. 67-77. (2010b). "Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades". Revista de Marina, año 103, número 1, pp. 67-87. (2012)."Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado." Revista de Marina. Lima, 2011, año 104, número 3, pp. 39-47. (2013a). "Doctrina Marítima: experiencias que explican el fenómeno marítimo". Revista de Marina. Lima, año 106, número 1, pp. 41-51. (2013b). "Sociedad y Estado: participación ciudadana en las políticas públicas de fomento marítimo nacional". Revista de Marina. Lima, año 106, número 3, pp.65-72. (2014a). "Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades, rumbo a una efectiva política marítima integrada de Estado". Revista de Marina. Lima, año 107, número 1, pp. 31-52. (2014b). Apuntes de Doctrina Marítima. Callao: Escuela Superior de Guerra Naval —Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. (2015). "Visión Estratégica del Cabotaje Marítimo en el Perú: retos y posibilidades". Separata IEHMP. Lima, pp. 27.

- ELÍAS de Zevallos, Hilda. (1998). "La Conciencia Marítima, líneas de acción y reflexión". Revista del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, Nº 017.
- FRIESCHKNET, Federico. (1978). Organización. Buenos Aires: Editorial "El Ateneo".
- GALLEGO, Flavio (2004). El Pensamiento Estratégico. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica S.A.
- GIGLI, F. (2006). "Michel Foucault: aportes para una nueva filosofía política". Neuquén: Universidad Nacional del Comahue, Portal UI. Uruguay de las Ideas. Montevideo, abril 2006. Consulta: 15/01/2010. http://www.uruguaypiensa.org.uy/noticia_39_1.html
- GOODSTEIN, Leonard y otros. (1997). Planeación Estratégica Aplicada. Bogotá: McGraw-Hill.
- GOOGLE MAPS. (2011). Mapa del Perú. Consulta 20/11/2011. http://maps.google.com/
- HERNÁNDEZ, Roberto y otros. (2010). Metodología de la investigación. (5ª. Edición). México: McGraw-Hill Interamericana Editores, SA de CV.
- HERRSCHER, Enrique. (2005). Planeamiento Sistémico. Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- HILL, Charles y otros. (2000). Administración Estratégica. Un enfoque integrado. Colombia: Editorial McGraw-Hill.
- HITT, Michael y otros. (1999). Administración Estratégica. Conceptos de Competitividad y Globalización. México: Internacional Thomson Editores.
- HOFER, Charles y SCHENDEL, Dan. (1985). Planeación Estratégica: Conceptos Analíticos. Colombia: Editorial Norma S.A.
- HUSSERL, Edmund. (1985). Meditaciones cartesianas; introducción a la fenomenología. Traducción del alemán José Gaos. Madrid: Fondo de Cultura Económica. (Versión original 1931).
- ICJ. INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. (2014). Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders Case Concerning Maritime Dispute (PERU v. CHILE). JUDGMENT OF 27 JANUARY 2014. Consulta 29/01/2016. http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf
- IEHMP. INSTITUTO DE ESUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ. (1990). Proyecto de Política Marítima. CEEM. Lima: Editorial e Imprenta DESA S.A. (1995). Simposio Internacional: La Marina Mercante Peruana y el Interés Nacional, 8 y 9 Febrero. Lima: CEEM. (1996a). Simposio Nacional: Influencia de la Actividad Portuaria en el Desarrollo Nacional, 7 Noviembre. Lima: CEEM. (1996b). Simposio Nacional: Privatización Portuaria y el Interés Nacional, 26 Noviembre. Lima: CEEM. (1998). Realidad Marítima. Callao:

Escuela Superior de Guerra Naval. (2008a). Fundamentos de Doctrina Marítima. 1ª. Ed. Lima: CEEM. (2008b). "Intereses Marítimos y Política de Estado". Separata CEEM. Lima: CEEM. (2010). Estatuto del IEHMP. Lima: IEHMP. (2012). Fundamentos de Doctrina Marítima. 2ª. Ed. Lima: CEEM. (2015). Reglamento de la CEEM. Lima: CEEM.

- INDACOCHEA, Alberto (1998). "El Pacífico Geopolítico". Revista de Marina, 91(04), pp. 66-81. Lima: MGP.
- INEI. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. (2007). Censos Nacionales del 2007: XI de Población y VI de Vivienda. Perfil Sociodemográfico del Perú. Consulta 20/10/2011. http://censos.inei.gob.pe/Anexos/Libro.pdf
- IPN. INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES. (1981). La Influencia del Derecho sobre el Poder Marítimo. Buenos Aires: Centro Naval de Argentina.
- KANT, Immanuel. (1973). Cimentación para la metafísica de las costumbres. Buenos Aires: Editorial Aguilar. (Versión original 1785).
- KRESALJA, Baldo y OCHOA, César. (2009). Derecho Constitucional Económico. Lima: Editorial PUCP.
- MAHAN, Alfred. (1901). Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783. España: Editorial El Ferrol.
- MEF. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS. (2001a). Directiva para la Formulación de los Planes Estratégicos Institucionales 2002-2006. Lima: MEF. (2001b). Elementos para el Plan Estratégico Nacional 2002-2006. Lima: MEF.
- MGP. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. (1993). Nueva Visión Geoestratégica del Perú como Alternativa a los desafíos del siglo XXI. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. (2014). Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.
- MINDEF. MINISTERIO DE DEFENSA. (2005). Libro Blanco de la Defensa Nacional. Consulta 20/10/2011. http://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo_III.pdf
- MREP. Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2015). "El Fallo de la Corte Internacional de Justicia, 27 Enero 2014: Traducción No Oficial del Ministerio de RREE del Perú". TOMO IV. Delimitación marítima entre el Perú y Chile ante la Corte Internacional de Justicia. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, pp. 23-131. Consulta 30/01/2016. http://www.rree.gob.pe/temas/Documents/Fallo_traduccion_no_oficial_de_la_CIJ_%28espanol%29.pdf
- OEA. Junta Interamericana de Defensa. (1968). Diccionario de Términos Militares en Español. Publicación T-294 de la JID. Washington: JID. (2015). Cumbres de las Américas. Secretaría de Cumbres de las Américas. Consulta 8/01/2016. http://www.summit-americas.org/defaults.htm Comisión de Seguridad Hemisférica (2016). Consulta 8/01/2016 en: http://www.oas.org/csh/spanish/docminist.asp#X
- OMC. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. (2010) El comercio de servicios comerciales. Consulta 8/10/2011. http://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2009_s/its09_trade_category_s.pdf
- ONU. Naciones Unidas. (1998). Informe Anual del Secretario General del 5 de octubre de 1998. Oceans and the law of the sea : report of the Secretary-General. A/53/456. New York: ONU. Consulta 29/01/2016. http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N98/291/25/PDF/N9829125.pdf?OpenElement

- PCM. PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS. (2004). Acuerdo Nacional del Perú (2002). Tercera Edición. Secretaría Técnica del Acuerdo Nacional. Empresa Peruana de Servicios Editoriales S.A. Segraf – Lima: Editora Perú.
- RAE. REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (2011). Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE). Consulta 20/2/2013. http://buscon.rae.es/drael/
- RAGIN, Charles. (1987). The comparative method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies. California: University of California Press. Berkeley and Los Angeles.
- REMIRO, Antonio. (1997). Derecho Internacional. Madrid: McGraw-Hill.
- RUBIO, Marcial (1999). El Sistema Jurídico., Lima: Fondo Editorial de la PUCP.
- SALGADO, Jesús. (1973) Logística General y Naval Operativa. Madrid: Nuevas Gráficas S.A.
- SALGADO, Hugo y otros. (2015). Valoración Económica Total (VET) de los bienes y servicios ecosistémicos del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt (GEMCH). Consultoría elaborada para el Proyecto GEF-PNUD: Hacia un manejo con enfoque ecosistémico de Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt. Talca, Chile / Lima, Perú. 102p. Consulta 16/01/2016. http://humboldt.iwlearn.org/es/copy_of_ValorizacionGEMCH2015.pdf
- SALONER, Garth y otros. (2005). Administración Estratégica. México: Editorial Limusa Wiley.
- TC. TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ. (2010). Sentencia al EXP Nº0008-2003-AI/TC del 11.11.2003. Consulta 8/10/2011. http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00008-2003-AI.html
- THOMPSON, William. (1979). "Indicios de un futuro viable". Revista Facetas, 12(3), 19-28.
- UE. UNIÓN EUROPEA (2007). Libro Azul. Una política marítima integrada para la Unión Europea. COM (2007) 575 final. Bruselas: UE. Consulta 12/04/2012. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:ES:PDF (2008). Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: UE. Consulta 14/02/2014. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF (2010) Bruselas: SEC (2007) 1278/2. Consulta 8/10/2010. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/ActionPaper/action_plan_es.pdf>
- UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2010). El Transporte Marítimo en 2009. Consulta 9/10/2010 en: http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2009_sp.pdf
- VILLALOBOS, Jorge. (2007). "¿Por qué una política marítima?". En IEHMP. Marino y Caballero Ejemplar. Libro homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara. Lima: IEHMP, pp. 731-743.
- VILLENA, Luis. (1981). "Evolución del Cabotaje en el Perú y su situación actual". Revista del Instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú. Lima, Nº 4, pp. 35-59.
- WIKIPEDIA (2011). Mar de Grau. Consulta 18/10/2011. http://es.wikipedia.org/wiki/Mar_de_Grau

CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ –IEHMP (2014-2016)

Sr. José G. GARCIA Valdivieso, Calm.	Presidente
Sr. Alfonso PANIZO Zariquiey, Valm.	Vicepresidente
Sr. Raúl PALACIOS Rodríguez, Dr.	Secretario Ejecutivo
Sr. Carlos GAMARRA Elías, Valm.	Presidente CEEM
Sr. Armando NIETO Vélez, SJ.	Presidente COIDH
Sr. Ricardo ZEVALLOS Newton, Valm.	Presidente CIECI
Sr. José L. GUEROLA Lazarte, C. de N.	Director Informática
Sr. Lizardo SEINER Lizárraga, Dr.	Director Edición
Sr. Raúl PARRA Maza, Calm.	Director Imagen
Sr. Miguel A. RODRIGUEZ Mackay, Dr.	Director Biblioteca
Sr. Jorge GUERRERO Lang, C. de N.	Director Monumentos

JUNTA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS ESTRATÉGICO-MARÍTIMOS –CEEM. (2014-2016)

Sr. Carlos GAMARRA Elías, Valm.	Presidente
Sr. Fernando GRAU Umlauff, Calm.	Vicepresidente
Sr. Jean Jesu DOIG Camino, Calm.	Coordinador General
Sr. César R. ALCÁNTARA Alva., C. de N.	Secretario
Sr. Miguel Ángel RODRIGUEZ Mackay, Dr.	Director
Sr. Rubén CACERES Zapata, Ing.	Director
Sr. Armando REÁTEGUI Canga, C. de N.	Director
Sr. Lizardo GARCÍA Milera, Calm.	Director
Sr. Nicolás VEGA Castellanos, Calm.	Director
Sr. Jorge BIANCHI Muñoz, C. de N.	Director
Sr. Carlos RISCO Caballero, C. de N.	Director

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA - HEMEROTECA DIRINTEMAR

CTP DOCTRINA MARÍTIMA CEEM (2014-2016)

Sr. Jean Jesu DOIG Camino, Calm.	Presidente
Sr. Carlos COGORNO Ovalle, Dr.	Integrante
Sr. Carlos RISCO Caballero, C. de N.	Integrante
Sr. César ALCÁNTARA Alva, C. de N.	Integrante
Sr. Enrique WOLL Battistini, Ing.	Integrante
Sr. Guillermo AVANZINI Pinto, C. de N.	Integrante
Sr. Guillermo WONG Miranda, Mag,	Integrante
Sr. Jorge BIANCHI Muñoz, C. de N.	Integrante
Sr. Jorge CASTAÑEDA Canaval, C. de N.	Integrante
Sr. Juan GODOY Caso, Crnl.	Integrante
Sr. Lizardo GARCIA Milera, Calm.	Integrante
Sr. Mariano GUTIÉRREZ Torero, Ing.	Integrante
Sr. Néstor GARRIDO Guevara, C. de N.	Integrante
Sr. Nicolás VEGA Castellanos, Calm.	Integrante
Sr. Pedro VÁSQUEZ Ortega, C. de N.	Integrante

Este libro es un manual de enseñanza para cursos básicos, intermedios y avanzados en materias y seminarios de estudio e investigación sobre la realidad marítima, pues contiene teorías y conceptos que lo hacen útil para cualquier tema marítimo, por estar relacionado con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos.

Se encuentra diseñado y escrito con fines didácticos, al haber sido sistematizado por temas de estudio en capítulos, y por unidades de análisis en secciones que abarcan desde antecedentes y conceptos hasta diversos enfoques por corrientes de pensamiento actuales.

Sirve a los profesores como guía perfectible para sus cursos al encontrar en un solo texto temas esenciales al estudio de los intereses marítimos, y a los estudiantes por contar con un manual con los elementos básicos para sus trabajos de investigación.

Como sus dos ediciones anteriores, esta publicación se ha actualizado por retroalimentación de los lectores, tanto en la revisión de la literatura de sus contenidos como en los alcances de la terminología de sus conceptos y categorías.

ISBN: 978-9972-633-16-4