

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos



FUNDAMENTOS DE DOCTRINA MARÍTIMA

LIMA - PERÚ

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 influyen 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 influncian

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 referirnos 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, pabito, 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 Pacífico, 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 manifiesta 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 1996^a; IEHMP 1996b; CEEM 2008b)

En nuestro país el marco legal de los intereses marítimos nacionales nace en el Art. 38° 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. 171° 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. 6°, 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. 3°, 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. 4°, 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. 4°. 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, seguimos 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 pesquerías 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 náuticas, 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 vivos 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 vivos 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 conceptualizados 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.