

# Apuntes de Doctrina Marítima: Pensamiento Estratégico y Geopolítico Marítimo



Mag. Jean Jesu Doig Camino  
Contraalmirante MGP. (r)

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL

*A quienes nos  
precedieron en la  
docencia naval*



**APUNTES DE  
DOCTRINA MARÍTIMA:**

**Pensamiento Estratégico y Geopolítico  
Marítimo**

**Mag. Jean Jesu Doig Camino  
Contralmirante MGP. (r)**

==== ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL ====

## **DERECHOS RESERVADOS DE EDICIÓN**

Marina de Guerra del Perú  
Escuela Superior de Guerra Naval  
División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval  
Jr. Sáenz Peña 590 La Punta – Callao  
Teléfono: 2016230 Anexo: 6123

## **APUNTES DE DOCTRINA MARÍTIMA: Pensamiento Estratégico y Geopolítico Marítimo**

### **Autor**

Mag. Jean Jesu Doig Camino  
Contralmirante MGP. (r)

### **Diseño y Diagramación**

OM2. GRÁ. William Cuadros Rodríguez  
David Neyra Romero

**Primera edición:** Diciembre 2013

**ISBN: 978-612-46560-8-8**

**Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2014-01216**

### **SÓLO PARA USO DE INSTRUCCIÓN EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ**

No está permitida la reproducción total o parcial de esta obra ni su tratamiento o transmisión por cualquier otro medio sin autorización escrita de la División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú.

# ÍNDICE

<b>ÍNDICE</b>	5
<b>PRÓLOGO</b>	9
<b>INTRODUCCIÓN</b>	10
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>DOCTRINA Y CONOCIMIENTO</b>	
<b>Doctrina Marítima: experiencias que explican el fenómeno marítimo</b>	11
1.1 Situación	12
1.2 Análisis y relaciones conceptuales	13
(a) Sistematización y difusión	
(b) Expresiones del fenómeno marítimo	
(c) Temática de la doctrina marítima	
(d) Parte teórica de la doctrina marítima	
(e) Fuente del conocimiento especulativo y racional	
(f) Parte orgánica de la doctrina marítima	
(g) Equipo multidisciplinario	
(h) El planeamiento estratégico: público y privado	
(i) Síntesis del concepto orgánico	
(j) Estructura orgánica de la doctrina marítima	
1.3 Síntesis y concepción orgánica	15
(a) Concepto y alcances	
(b) Objetivos, funciones y estructura	
1.4 CONCLUSIONES	17
<b>CAPÍTULO 2</b>	
<b>DERECHO Y POLÍTICA</b>	
<b>Derecho Constitucional y Política Marítima de Estado: retos y posibilidades</b>	18
2.1 Situación	19
2.2 Relaciones conceptuales y fundamentos de una política marítima integrada	19
2.3 Relaciones entre actores intervinientes de los poderes democráticos	21
2.4 El pensamiento jurídico sobre el supuesto de sustitución de la Constitución	21
2.5 La respuesta jurídica por integración de principios generales del Derecho	22
2.6 CONCLUSIÓN	23

**CAPÍTULO 3****POLÍTICA Y ESTRATEGIA**

<b>Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades</b>	24
3.1 Bases del proceso: conceptos y relaciones	25
(a) Realidad marítima e intereses marítimos	
(b) Política marítima y estrategia marítima	
(c) Intereses marítimos y política marítima	
(d) Conciencia marítima y cultura marítima	
3.2 Proceso del pensamiento estratégico: fases y ciclos	29
(a) Primera fase: Apreciación estratégica	
(1) Matriz plana: actividades y variables intervinientes prioritarias	
(2) Matriz dinámica: análisis estratégico de variables intervinientes primordiales.	
(3) Criterios para la toma de decisiones estratégicas	
(b) Segunda fase: Concepción estratégica	
(1) Toma de decisiones estratégicas	
(c) Tercera fase: Ejecución estratégica	
(1) Plan estratégico marítimo	
(2) Liderazgo estratégico	
3.3 CONCLUSIÓN	40

**CAPÍTULO 4****GEOPOLÍTICA Y GEOESTRATEGIA**

<b>Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades</b>	41
4.1 Bases del proceso geopolítico: conceptos y relaciones	42
(a) Fuentes de la geopolítica	
(b) Geopolítica y geoestrategia	
(c) Geopolítica y política marítima	
4.2 Proceso del pensamiento geopolítico: fases y ciclos	44
(a) Primera fase: Apreciación geopolítica	
(1) Matriz plana: actividades y variables intervinientes prioritarias	
(2) Matriz dinámica: análisis estratégico de variables intervinientes primordiales	
(3) Criterios para la toma de decisiones estratégicas	
(b) Segunda fase: Concepción geopolítica	
(1) Toma de decisiones geoestratégicas	
(c) Tercera fase: Visión geopolítica	
(1) Visión geopolítica marítima	
(2) Liderazgo geopolítico	
4.3 CONCLUSIÓN	57

**CAPÍTULO 5****SOCIEDAD Y ESTADO**

<b>Intereses nacionales: participación ciudadana en las políticas públicas de fomento marítimo nacional</b>	58
5.1 Antecedentes: relaciones conceptuales	58
(a) El proceso democrático: orientado a un sistema político eficiente	
(b) La cultura marítima: máxima expresión social e histórica del espíritu nacional	
5.2 Participación ciudadana: experiencias y expectativas en el campo de los intereses marítimos nacionales	60
(a) Experiencias en la sociedad peruana: políticas públicas de fomento marítimo	
(b) Expectativas en la sociedad peruana: participación en políticas públicas de fomento marítimo	
5.3 CONCLUSIONES	62

**CAPÍTULO 6****GOBERNANZA E INTERESES**

<b>Gobernanza marítima e intereses nacionales: políticas públicas comparadas</b>	63
6.1 Relaciones conceptuales: gobernanza e intereses	63
6.2 Intereses nacionales: políticas marítimas públicas y organizaciones	65
6.3 Experiencias externas: políticas marítimas comparadas	65
6.4 Política marítima pública: interdisciplinaria e interinstitucional	66
6.5 Política integral del estado: estratégica y sistémica	66
6.6 CONCLUSIÓN	67

**CAPÍTULO 7****ECONOMÍA Y DESARROLLO**

<b>Componentes de los intereses marítimos: economía y desarrollo</b>	68
7.1 Marco conceptual: procesos y relaciones	69
(a) Comercio y economía	
(b) Comercio y mercado	
(c) Innovación e identidad	
7.2 Análisis: economía y mercado	72
(a) Contexto interno: economía social de mercado	
(b) Contexto externo: economía libre de mercado	
(c) Síntesis: proceso de desarrollo nacional	
7.3 CONCLUSIONES	74

---

<b>CAPÍTULO 8</b>	
<b>GEOHISTORIA Y GEOPOLÍTICA</b>	
<b>Geohistoria marítima: relaciones espaciales del poder en la historia marítima</b>	75
8.1 Conceptualizaciones	76
(a) El espacio: estructura esencial	
(b) Determinismo y posibilismo	
(c) Relacionismo y transnacionalismo	
(d) Poder y poderío	
(e) Componente dinámico: dialéctico	
(f) Geohistoria y geopolítica	
(g) Geopolítica marítima	
(h) Geohistoria marítima	
8.2 Metodología	79
(a) Antecedentes	
(1) Geografía e historia	
(2) Geopolítica y geografía política	
(3) Geohistoria y geografía histórica	
(b) Consecuentes	
(1) Método geohistórico por oposición	
(2) Método geohistórico por proceso	
(c) Proceso del método	
(d) Principios del proceso	
(e) Fases del proceso	
8.3 CONCLUSIONES	83
<b>CAPÍTULO 9</b>	
<b>TÉRMINOS Y VOCABLOS</b>	
<b>Lenguaje marítimo formalizado: expresiones y contenidos</b>	84
9.1 Términos de estudio e investigación	84
9.2 Vocablos de análisis y síntesis	90
9.3 CONCLUSIÓN	94
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	95

## PRÓLOGO

El reconocimiento de la Escuela Superior de Guerra Naval como Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú, por la entidad rectora de la Universidad Peruana, implica un reto institucional: potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo nacional, así como promover actividades culturales derivadas de estos fines, e impulsar la edición y publicación de materiales de enseñanza, complementadas con la función educativa para la capacitación y el perfeccionamiento profesional de especialistas en el ámbito marítimo.

El manual de enseñanza «Apuntes de Doctrina Marítima: Pensamiento Estratégico y Geopolítico Marítimo», que aborda temas de estrategia y política en el ámbito marítimo, es un esfuerzo académico que contribuye a optimizar la función docente y cultural, requerida por el reconocimiento de escuela de posgrado de nivel universitario, en la medida que es un aporte que contribuye a fortalecer la educación y la cultura en el país, al contar institucionalmente la sociedad peruana con el organismo al más alto nivel empeñado en formar y promover la conciencia e identidad marítima de ejecutivos y funcionarios proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

Así mismo, el interés científico y cultural de los objetivos que persigue la Escuela Superior de Guerra Naval al realizar, fomentar y divulgar estudios de sus docentes resultado de la práctica académica, para motivar y estimular la conciencia marítima en el país, propiciando y contribuyendo al perfeccionamiento de especialistas en las diversas disciplinas afines a las ciencias marítimo navales, es compatible con los fines y objetivos de su misión institucional y complementa el reconocimiento internacional de sus actividades culturales y académicas.

Como Director de este centro superior de estudios es un honor prologar este libro didácticamente estructurado, y agradecer en nombre de la plana docente y discente el esfuerzo del autor, al haber abordado temas priorizados fruto de la enseñanza de las asignaturas de Realidad Marítima y Política Marítima, durante un significativo tiempo de ejercicio de la docencia en nuestras aulas, aportando un valioso referente para los trabajos de investigación.

Contralmirante  
*Santiago Llop Meseguer*  
Director de la Escuela Superior de Guerra Naval

## INTRODUCCIÓN

La experiencia y conocimientos teóricos y doctrinarios acumulados en el país, así como el aporte de autores extranjeros dedicados al estudio e investigación sobre diversos aspectos de estrategia y política marítima de constante actualización, constituye valioso material de consulta y de enseñanza, cuya sistematización representa un desafío empeñado en capitalizar la información de tal esfuerzo intelectual, para contribuir al perfeccionamiento académico que promueve la Institución Naval.

Este libro es el resultado de haber priorizado en los últimos diez años temas de clases en los cursos de Realidad Marítima y Política Marítima de los Programas Académicos de la Escuela Superior de Guerra Naval, relacionados con el estudio, investigación y desarrollo del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo nacional, y en la búsqueda de contribuir a alcanzar tres objetivos: (1) la adopción de un lenguaje formalizado orientado a la enseñanza preparatoria del conocimiento del fenómeno marítimo; (2) al empleo del método adecuado a los procesos estratégico y geopolítico marítimos, y (3) a la docencia de principios que sustentan las actividades marítimas en relación directa con los intereses nacionales.

Con este texto para uso interno de instrucción se responde a la necesidad de atender requerimientos académicos de estudios de posgrado, sobre metodología y sistematología de procedimientos, procesos de estudios e investigaciones, así como para trabajos de estrategia y política marítima que constantemente se desarrollan; necesidad satisfecha, al contar con manuales dedicados a la compilación comentada de planteamientos doctrinarios y definición de términos que contribuyan a guiar el trabajo académico en forma sostenida, así como por contribuir a la docencia, a la investigación científica y a la exploración doctrinaria.

Así mismo, con esta publicación se contribuye a satisfacer la necesidad institucional de sistematizar y explotar conocimientos y experiencia acumulada sobre fundamentos de estrategia y política marítima, como disciplinas de estudio con el debido rigor académico, a fin de contribuir al conocimiento de la realidad marítima nacional.

La estructura del texto, dividido en nueve capítulos, está configurada en dos partes: la primera, que contiene enfoques priorizados por temas de contenido doctrinario, y una parte final que aborda la interpretación de términos de mayor uso en trabajos de estrategia y geopolítica marítima.

*Jean Jesu Doig Camino*  
*Profesor – Política Marítima*

## CAPÍTULO 1

### DOCTRINA Y CONOCIMIENTO

#### DOCTRINA MARÍTIMA: EXPERIENCIAS QUE EXPLICAN EL FENÓMENO MARÍTIMO

*“La ciencia genuina, hasta donde alcanza su verdadera doctrina, carece de profundidad. La profundidad es cosa de la sabiduría”.*  
(Edmund Husserl, 1931)

Abordar el tema de doctrina en general tiene sus complicaciones, toda vez que es un término que nos recuerda la acepción extrema del fundamentalismo, que precisa exigencia intransigente de sometimiento a una doctrina, y por tanto promueve posiciones radicales, para algunos de rechazo por referencia a la reeducación de personas en un contexto sin espacio a la pluralidad de opiniones, y para otros de sentido positivo por ser fuente del conocimiento y del derecho –que influye pero no determina la vida de relación humana–.

Esta última connotación del término, que motiva desarrollar el presente capítulo en relación directa al ámbito marítimo, nos permite comprender y definir doctrina en forma libre y abierta al pensamiento estratégico marítimo, pues 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.

El contenido del capítulo que se presenta tiene dos partes, una conceptual que pretende ubicar al lector en el fondo y la forma de la disciplina de estudio e investigación del fenómeno marítimo, y la parte final 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.

Sólo cabe recordar durante la lectura del capítulo, 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.

## 1.1 Situación

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, define doctrina en tres acepciones útiles a nuestro enfoque, 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, 2013). 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.

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, ríos y lagos navegables en el país.

Los principios y valores supremos que vinculamos al desarrollo del concepto de doctrina marítima que se expone, 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), y en cuanto al desarrollo orgánico que se propone los prioritarios al trabajo en equipo: experiencia, responsabilidad, solidaridad, cooperación y tolerancia.

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, ha sido motivo central para revisar esta propuesta (Doig, 2005), que vinculando hechos del pasado al presente nos permitan proyectarnos al futuro con visión estratégica en el ámbito marítimo.

## 1.2 Análisis y relaciones conceptuales

### (a) 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.

### (b) Expresiones del fenómeno marítimo

El estudio del fenómeno marítimo parte de la descripción de entidades y cosas de la realidad presentes a la percepción sensible, 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).

### (c) 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 sus estudios. Por expresiones culturales entendemos las manifestaciones colectivas de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo económico, político, artístico, científico, industrial, alcanzado en una época y en un contexto social. De esta forma, la configuración básica para el estudio de la doctrina marítima comprende dos partes, una teórica y otra orgánica.

### (d) Parte teórica de la doctrina marítima

La parte teórica del estudio de expresiones culturales y experiencias sensibles 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.

(e) 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.

(f) 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 y valorativo en equipo de profesionales dedicados a la investigación y al desarrollo del pensamiento estratégico marítimo (Frieschkneth, 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) contribuir con la docencia definiendo 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).

(g) 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 de estudios estratégico marítimos aplicando prioritariamente enfoques cualitativos. (Hernández et al, 2010)

(h) 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. (CEPLAN, 2005).

(i) 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.

(j) 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, 1985)

### 1.3 Síntesis y concepción orgánica

(a) Concepto y alcances

Estudio e investigación que describe, explica, sistematiza, critica, aporta opiniones y propone soluciones en favor del conocimiento del fenómeno marítimo, contribuyendo a la docencia, innovación y al planeamiento estratégico en el ámbito marítimo nacional –público y privado–.

La finalidad de la disciplina determina las funciones principales para estructurar el equipo de estudio. Dado que los objetivos de tales propósitos son múltiples se deberán priorizar para establecer funciones específicas necesarias para cada grupo de enfoque, tales como:

- (1) Analizar la enseñanza de los conceptos filosóficos y doctrinarios que fundamentan las actividades marítimas, así como reflexionar sobre el lenguaje formalizado empleado en relación con los estudios estratégico marítimos (MGP, 2001), (OEA, 1968) y (O'Loughlin, 2000), a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima.

- (2) Analizar el método aplicado a los procesos y procedimientos empleados en los estudios, planeamientos e investigaciones estratégicos marítimos, a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima.
- (3) Analizar la problemática que vincula los principios y valores que fundamentan la doctrina marítima con el pensamiento estratégico marítimo de la organización, a fin de contribuir a describir, explicar, sistematizar, criticar, aportar opiniones y proponer soluciones en temas de doctrina marítima.

(b) Objetivos, funciones y estructura

- (1) Los objetivos deducidos del concepto de doctrina marítima para operativizar el equipo de estudio de doctrina marítima, son:

- (i) Doctrina y estrategia marítima

Conocer y hacer conocer el modo particular en el que la doctrina contribuye a la estrategia y a la geopolítica marítima como fuente de conocimiento, a partir de las principales funciones que le cabe cumplir en referencia a la estrategia nacional y mundial como sistema.

- (ii) Doctrina como disciplina de estudio

Estudiar y comprender la relación existente entre la doctrina como fuente de conocimiento y los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica marítima como disciplina de estudio.

- (iii) Concientización de la doctrina

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.

- (iv) Filosofía y política en la doctrina

Percibir y difundir la importancia que tiene el aporte de la filosofía y la política a través de la doctrina a la teoría científica sobre la naturaleza de la estrategia y la geopolítica marítima como sistemas.

- (2) Las funciones principales para el equipo de estudio de doctrina marítima han sido predeterminadas con el propósito de articular la estructura de su organización, a fin de alcanzar los objetivos deducidos del concepto de doctrina marítima, y son:

- (i) Definir principios y fundamentos

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 y de la geopolítica marítima.

(ii) Interpretar e integrar conceptos analíticos

Explicar y hacer comprensible lo que de los textos y contenidos de doctrina resulta de difícil entendimiento, pues el significado de términos y conceptos utilizados sólo se comprende luego del estudio de los principios y fundamentos de la estrategia y de la geopolítica marítima.

(iii) Sistematizar y términos conceptuales

Sistematizar y organizar según sus peculiaridades y características el proceso y el método requerido, de tal forma que cada término y concepto tenga su lugar, su contexto y su interconexión con otros elementos, principios o fundamentos de la estrategia y de la geopolítica como sistemas integrados.

(iv) Criticar y aportar opiniones

Mostrar 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 juicio crítico de la situación estratégica en el ámbito marítimo

## 1.4 CONCLUSIONES

- (a) La doctrina marítima es una disciplina de estudio e investigación científica preferentemente cualitativa, empeñada en el análisis de experiencias sensibles y expresiones culturales que explican el fenómeno marítimo, a fin de alcanzar la apreciación objetiva de la realidad marítima.
- (b) Las partes componentes de la organización del equipo de esta disciplina se deben articular funcionalmente con su concepción orgánica y de valores como elementos, así como integrar sistémicamente con la misión de la organización como componentes del organismo al que pertenecen como un todo, en la siguiente forma:
- (1) La necesaria organización del equipo de estudio en grupos de enfoque, a fin de orientar el esfuerzo total en armonía con los principales objetivos institucionales, permitiendo determinar grupos competentes en funciones específicas;
  - (2) Un equipo estructurado internamente en grupos, enfocados en temas puntuales y correspondientes a cada función específica de la disciplina en tres áreas de análisis: (1) Propedéutica, (2) Metodología y (3) Dogmática.

## CAPÍTULO 2

# DERECHO Y POLÍTICA

### DERECHO CONSTITUCIONAL Y POLÍTICA MARÍTIMA DE ESTADO: RETOS Y POSIBILIDADES

*“... la existencia inmanente en el Estado de un ‘Poder Constituyente’ que reside en el pueblo, depositario de la soberanía. Poder que es susceptible de organizarse y actuar cuando [...] por causas incontrastables, la Constitución ya dictada se torna inoperable...”*  
(Bustamante y Rivero, 1949)

Este segundo capítulo aborda la relación fundamental entre el Derecho nacional y la política marítima de Estado, por un lado, trata con un enfoque jurídico el aspecto de la estabilidad política presente en la figura de la sustitución de la Constitución, dada la recurrencia histórica de acceder al cambio de la carta fundamental sólo por la vía violenta del sistema jurídico, planteándose alternativamente la viabilidad democrática de la sustitución constitucional periódica.

Por otro lado, trata sobre la operabilidad de la Constitución vigente para atender reformas estructurales del Estado postergadas por el poder constituido, atendiendo preferentemente la promoción y protección de los intereses marítimos nacionales por estar referidos a uno de los asuntos más relevantes para el desarrollo y defensa del país, esto es, orientados a contar con una efectiva política marítima de Estado.

En una primera parte, por aproximación exploratoria, se analizan relaciones conceptuales y entre actores intervinientes, luego se revisan los elementos componentes del pensamiento jurídico en el supuesto de sustitución de la Constitución, para plantear desde un punto de vista jurídico una respuesta necesaria e interesante que legitime la eventual decisión política de contribuir a fortalecer el sistema republicano y democrático del Estado.

Finalmente, para plantear previsiones por norma fundamental que fijen las bases constitucionales de la política marítima de Estado en forma total e integrada a otros espacios nacionales, a fin de promover el desarrollo sostenible de los intereses nacionales como Estado integrado y cohesionado en lo marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico.

El epígrafe que presentamos nos recuerda un significativo hecho en la historia del Derecho nacional, que en el intento de evitar la quiebra del sistema democrático afrontó el Presidente de la República del momento (1947), quien luego sería Presidente de la Corte Internacional de Justicia de La Haya (1967-69), al proponer por norma integrada jurídicamente la convocatoria de una Asamblea Constituyente cuando la Constitución vigente se torna inoperable.

## 2.1 Situación

La vigente Constitución Política del Perú (CPP 1993), establece en su última disposición final y transitoria (Decimosexta) que la misma sustituye a la del año 1979. Sin embargo, en la norma fundamental en vigor sólo se regula toda reforma y no la sustitución de la Constitución. Así, el Título VI De la Reforma de la Constitución con el Artículo 206º, establece los procedimientos para la reforma constitucional.

Así mismo, el Artículo 32º de la norma fundamental regula sobre la reforma total o parcial de la Constitución como materia de referéndum, y el Artículo 57º establece que un tratado cuando afecte disposiciones constitucionales debe ser aprobado por el mismo procedimiento que rige la reforma de la Constitución.

Por otro lado, en la Constitución vigente se norman las políticas nacionales de población (Art. 6º), de salud (Art. 9º), de educación (Art. 16º), de empleo (Art. 23º), de fronteras (44º), del ambiente (Art. 67º), de gobierno (118º.3), y exterior (118º.11). Sin embargo, se soslaya una política de Estado para el espacio marítimo del territorio nacional, por ejercicio de soberanía y jurisdicción del Estado en su Dominio Marítimo (Art. 54º).

## 2.2 Relaciones conceptuales y fundamentos de una política marítima integrada

Se podría interpretar que una reforma total equivale a una sustitución de la Constitución Política dentro del marco jurídico constitucional actual, sin embargo el sentido de dicha interpretación resulta de difícil aplicación, toda vez que el significado del término reforma sólo cabe dentro del marco de la Constitución en vigor, mientras que conceptualmente el término sustitución implica un nuevo marco jurídico de referencia por cambio íntegro que deroga y reemplaza al anterior. (DRAE 2012).

Una idea persistente en el pensamiento político nacional ha sido no admitir que una Constitución pueda contener su propia norma de derogación, por tanto la intención que ha prevalecido en el ánimo del legislador constituyente ha sido asegurarse con todos los candados jurídicos posibles la vocación de diseñar y construir a perpetuidad una norma fundamental, con las garantías jurídicas de estabilidad política en el tiempo salvo reformas parciales o totales, pero sin dar lugar a la sustitución jurídica del texto constitucional completo.

Sin embargo, luego de la historia de doce Constituciones (Chanamé 2009: 504-577) con vocación de estabilidad jurídica permanente sin admitir en absoluto la

posibilidad de sustitución de las mismas, la última disposición final y transitoria de la actual Constitución se repite como constante histórica, y la intención del legislador constituyente se anula jurídicamente, por lo inconsistente de reconocer la sustitución de la Constitución sin adoptar las previsiones en tal supuesto, privilegiándose implícitamente la vía violenta del sistema jurídico nacional como única forma viable de cambio integral del texto constitucional.

Por otro lado, la Constitución se torna inoperable para atender la necesidad de reformas esenciales del Estado que ponen en riesgo la propia estabilidad jurídica del país, reformas parciales de carácter coyuntural que apremian al desarrollo socio-económico y la seguridad integral, y otras de carácter estructural que apuntan a una reforma total o al cambio íntegro de la propia Constitución. Situación que exige una respuesta jurídica por estado de necesidad en la vida de relación democrática del país, que vincule la estabilidad política con el crecimiento económico y desarrollo sostenible.

En el ámbito de los intereses marítimos, 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 Km<sup>2</sup>, que cobija en una longitud de costa de 3,426 km, y en una superficie de 136,232.8 Km<sup>2</sup> (6%) a más de 14'973,264 de habitantes —más del 54% de la población nacional—, se requiere de una norma constitucional que reconozca el deber del Estado a determinar una política marítima integrada, a fin de promover y proteger en forma eficaz los intereses nacionales, garantizando el ejercicio de la soberanía y jurisdicción del Estado en el territorio marítimo nacional. (Doig 2011: 41)

La base constitucional de una Política Marítima de Estado tiene estrecha relación con políticas públicas de otros espacios del territorio nacional para una eficiente gobernanza nacional, que responda a una política de Estado en forma integrada y sistémica, empeñada en contribuir a integrar y cohesionar un país extenso y diverso en lo territorial y cultural, de país no sólo marítimo, sino andino, amazónico, aeroespacial y antártico, que conforma un todo en unidad indivisible de Estado (CPP 1993: art. 43).

Se concibe una política nacional marítima total e integrada de cumplimiento obligatorio en los niveles de gobierno nacional, regional y local, y de carácter orientador para el sector privado y la sociedad civil, fundamentada en una aplicación del pensamiento estratégico marítimo con un enfoque de políticas públicas comparadas (Doig 2010a: 68) (Doig 2011: 44), como sigue:

- (a) Un enfoque integrado que articule, en forma transversal y horizontal todos los niveles de gobierno y sectores del Estado, promoviendo el desarrollo armónico y sostenible de los intereses marítimos;
- (b) Una estructura en base a tres ejes prioritarios: (1) el desarrollo sostenible de los recursos marítimos, (2) la gobernanza marítima integrada y sistémica, y (3) los compromisos internacionales del Estado;

- (c) Tres instrumentos de política: (1) el control de la información marítima, (2) el ordenamiento territorial marítimo, y (3) la coordinación de la vigilancia marítima;
- (d) Una gestión marítima que integre políticas sectoriales sobre comercio marítimo, industria marítima, puertos, pesquería, investigación marina, medio ambiente marino y seguridad marítima.

### **2.3 Relaciones entre actores intervinientes de los poderes democráticos**

Los actores intervinientes en esta relación de poderes democráticos, tanto el poder constituyente del pueblo delegado en una Asamblea Constituyente como el poder constituido del Congreso, se asemejan en intereses grupales y se diferencian en finalidades distintas, elementos que hacen incompatibles su coexistencia en espacios y tiempos iguales, porque sus naturalezas exigen composición y objetivos específicos. No cabe que el Parlamento se arroge facultades de legislador constituyente, ni que la Asamblea Constituyente retenga las del legislador constituido, por el principio de competencia que sustenta la relación.

El legislador constituyente facultó al legislador constituido toda reforma de la Constitución, pero soslayó normar la forma de sustitución de la Constitución imposibilitando se efectúe la misma por la vía democrática, pues no consideró la naturaleza del propio poder constituyente del Estado, toda vez que el poder del Estado emana del pueblo y es sensible de ser convocado cuando la vida constitucional del país lo requiere por el alto riesgo de decaer en inoperante u obsolescente, dado que: [...] la existencia inmanente en el Estado de un "Poder Constituyente" que reside en el pueblo, depositario de la soberanía. Poder que es susceptible de organizarse y actuar cuando la vida constitucional del país sufre una quiebra irreparable. Así como [...] por causas incontrastables, la Constitución ya dictada se torna inoperable [...]. (Bustamante y Rivero, citado por Rubio 1999: 312)

La dificultad del poder constituido de promover sus propias reformas para mantener eficiente el sistema constitucional proviene necesariamente de una relación de tensión generada por intereses en conflicto, que tiende a generar individual y grupalmente mecanismos innovadores para impedir cualquier reforma que los afecte, y menos aún tener la posibilidad de promover un cambio integral por sustitución de la Constitución que los favorece y protege. Por cierto, si no se puede lo menos no se podrá lo más, y con mayor razón si se tiene un vacío de Derecho que impide al propio legislador constituido promover el cambio de la Constitución. Pero, ¿debemos admitir que sólo por razones de fuerza mayor o quiebra irreparable es posible la sustitución de la Constitución?

### **2.4 El pensamiento jurídico sobre el supuesto de sustitución de la constitución**

La historia de las Constituciones en el Perú da la razón empírica a quienes sostienen que sólo después de una revolución o golpe de Estado y al quedar violentada la Constitución en vigencia, hay lugar a la sustitución de la norma fundamental del país. Pero, ¿aceptar este criterio no sería contribuir a promover el mismo mecanismo que violenta el propio pensamiento jurídico?

El sistema jurídico nacional se sostiene en principios y valores, que trascienden hechos produciendo consecuencias, y el vacío del supuesto de sustitución de la norma fundamental en su propio contenido, pese a ser su propia fuente de origen al haber sustituido a otra anterior, exige una respuesta jurídica que de no tenerla generaría una consecuencia que agravaría principios generales del Derecho, tales como, el principio del poder constituyente y el de la democracia representativa consagrados en la propia norma fundamental del Estado.

El supuesto de sustitución de la Constitución tiene estrecha relación con la frecuencia de revisión total de la norma fundamental por legisladores constituyentes con experiencia demostrada, toda vez que la naturaleza del poder constituido tiende a embalsar toda reforma que afecte intereses individuales y de grupo por un lado, y por otro, la velocidad de cambio que vive el Estado y la sociedad en su conjunto exige por riesgo a la obsolescencia periódicas revisiones completas de la Constitución para su cambio integral.

El acuerdo de Asamblea Constituyente por normar la sustitución periódica de la Constitución implica adoptar previsiones que permitirán articular en armonía el cambio constitucional por la vía democrática, quedando a salvo el principio de la democracia representativa respecto de atribuciones legislativas al poder ejecutivo, del respectivo interregno parlamentario mientras concluye el poder constituyente su labor legislativa y la ratificación del acuerdo constituyente por referéndum.

## **2.5 La respuesta jurídica por integración de principios generales del derecho**

Persisten argumentos que sostienen desde el punto de vista jurídico que no cabe un cambio íntegro de la Constitución, porque la norma fundamental solo prevé reforma parcial o total, y por tanto pretender la sustitución es inconstitucional. Se alega una situación de vacío de Derecho por opción del legislador constituyente para el que no hay respuesta jurídica que valga, sin embargo subsiste la carencia de norma jurídica aplicable al supuesto de sustitución que la propia Constitución reconoce, así como la necesidad de regular la forma de su ejecución por el Derecho nacional.

Es inconsistente pensar que tal vacío de Derecho ocurre por decisión expresa del legislador constituyente, al haber optado por no establecer norma jurídica que regule el supuesto de sustitución de la Constitución, por dos razones: primero, porque no existe rechazo expreso a proyecto alguno que admita vocación de temporalidad de la norma fundamental. Por último, porque en ningún caso se derogó norma constitucional alguna que regulara la sustitución de la Constitución, simplemente se actuó por razones de fuerza mayor, persistiendo una laguna de Derecho recurrente cada vez que se sustituía la Constitución anterior.

La opción del legislador constituyente —implícita, no razonada ni sustentada— de regular toda reforma con la intención de imposibilitar jurídicamente el supuesto de cambio íntegro de la Constitución objeto de su creación, pese al origen de sus atribuciones y potestades en la sustitución de la Constitución anterior y a la realidad jurídica de eventuales cambios que se repiten en la historia del Derecho, replantea

el tema de resolver una laguna del Derecho de acuerdo a las atribuciones otorgadas constitucionalmente a los poderes democráticos.

Una forma de resolver esta laguna del Derecho constitucional es aplicando el método de integración jurídica, mediante la creación de la norma apropiada al caso, toda vez que no hay norma jurídica aplicable y se considera que se debe producir una respuesta jurídica a la situación presentada, recurriendo a los principios generales del Derecho nacional, porque en un caso de ausencia de norma, en una laguna del Derecho cabe integrar principios, pero no así en un vacío del Derecho donde no cabe integración alguna.

El poder constituyente que emana del pueblo y la democracia representativa que lo consolida son principios generales del Derecho en el sistema jurídico nacional que legitiman y posibilitan crear la norma de respuesta jurídica a la laguna de Derecho presentada, toda vez que:

[...] un principio de consolidación indiscutible en la teoría del Derecho es el carácter dirimente y legítimo que tiene el Poder Constituyente del pueblo para solucionar los problemas graves de su organización política en el Estado; por lo tanto, es legítimo encontrar como normatividad que resuelva el problema, la convocatoria a una elección de Asamblea Constituyente [...] (Rubio 1999: 312).

## 2.6 CONCLUSIÓN

El Presidente de la República está facultado desde un enfoque jurídico integrado por principios del Derecho nacional a convocar una elección de Asamblea Constituyente para regular la sustitución periódica de la Constitución Política del Estado, con la finalidad de abordar reformas estructurales postergadas por el poder constituido, tales como el deber del Estado a determinar la política nacional marítima en forma integrada y cohesionada con otros espacios del territorio nacional en los cuales el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, evitando que sólo se produzca la sustitución eventual de la Constitución por razones de fuerza mayor en forma aleatoria y con consecuencias impredecibles en agravio al Estado de Derecho, así como se sigan postergando reformas estructurales de eficiencia espacial que demanda la Nación.

## CAPÍTULO 3

# POLÍTICA Y ESTRATEGIA

### PENSAMIENTO ESTRATÉGICO MARÍTIMO: RETOS Y POSIBILIDADES

*“El error de los líderes [...] consiste en poner la estrategia al servicio de la política ...”  
(Fabio Gallego, 2004)*

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, 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 «strategia», 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 a todas las actividades humanas, tanto de defensa como de desarrollo sostenible, y de una acepción puramente militar se ha trasladado 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 gerenciar empresas.

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.

El proceso estratégico aplicado a los negocios se desarrolla por su uso intensivo y continuo (D'Alessio 2008: 8), y sus resultados retribuyen al perfeccionamiento de corrientes de pensamiento dialéctico que interrelacionan la estrategia con la política, retornando a sus fuentes intelectuales de origen.

En este capítulo tratamos de aplicar el proceso del pensamiento estratégico para expresar retos y posibilidades en el ámbito marítimo nacional, tomando en cuenta el modelo de políticas marítimas de la Unión Europea, 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 esfuerzo intelectual no se pretende educar mentes sino guiar la autoeducación 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 individuales y colectivas.

### **3.1 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 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. (Doig 2005: 4)

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.

Los diagramas de Venn de la teoría de conjuntos son una forma útil para la explicación práctica de los enfoques comparativo y sistémico, porque todo sistema es en principio un conjunto de elementos articulados entre sí, aún cuando no todo conjunto sea necesariamente un sistema como tal, pero comparable al fin en diferencias y semejanzas. Las relaciones entre variables intervinientes en el proceso estratégico se explican por razonamientos lógicos con la ayuda de diagramas cartesianos, facilitando exponer gráficamente las matrices plana y dinámica de las fases de apreciación y concepción, respectivamente.

En suma, se plantea tanto a modo de ejemplo aplicativo el proceso del pensamiento estratégico al ámbito marítimo, como la iniciativa académica propuestas de políticas

marítimas para el país, tomándose en cuenta las experiencias de la Unión Europea por construir una futura política marítima comunitaria (UE, 2006-2010).

(a) Realidad marítima e intereses marítimos

Tenemos de un lado la apreciación de la situación que pretende expresar la realidad marítima con un enfoque estático y descriptivo, y del otro los intereses marítimos que se explican por relaciones de tensión desde una perspectiva dinámica e interpretativa. Ambos conceptos se relacionan por los elementos comunes que comparten pero mantienen claras diferencias por los elementos no comunes de seguridad y defensa 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. (CEEM 2012: 37)

Los elementos comunes que interrelacionan la realidad marítima con los intereses marítimos se expresan en necesidades, inferidas de rasgos esenciales que la realidad presenta en cuanto a carencias y abundancias, por los que se requieren de objetivos de desarrollo y seguridad para proteger y promover los intereses nacionales. Dado que, todos los peruanos tenemos el deber constitucional de proteger los intereses nacionales (CPP 1993: art. 38º).

Así mismo, hay elementos no comunes que distinguen la realidad marítima de los intereses marítimos, que se expresan en valores no compartidos entre sus actores, precisándose que la diferencia de valores en las personas naturales o jurídicas que intervienen en las relaciones de tensión es el origen de los conflictos de intereses y no así los objetos requeridos en bienes y servicios necesarios de obtener o proteger.

(b) 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, 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: 203).

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 (Foucault, citado por Gigli, 2006), en un país mega diverso como es el nuestro.

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 2000: 44).

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: 177).

Por aplicación del pensamiento estratégico a políticas de Estado se definen objetivos de política nacionales, o simplemente objetivos nacionales (CAEN 2006: 192), 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: 128).

(c) 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 1993: 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 sus comunidad nacional” (CEEM 2012: 251).

El elemento común que relaciona los intereses marítimos con las políticas de Estado, es en esencia la identidad marítima del país en estrecha vinculación espacial y sistémica con las diversas expresiones de la identidad nacional en su conjunto, respecto de los intereses nacionales como país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico (CEEM 2012: 252). La identidad marítima no puede desligarse de las identidades andina, amazónica, aeroespacial y antártica 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 total e integrada 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 integrada 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 de planeamiento estratégico aplicado y la fragmentación en su ejecución para favorecer la gobernabilidad del país. (CEPLAN 2008: art. 1)

(d) 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.

### **3.2 Proceso del pensamiento estratégico: fases y ciclos**

#### **(a) Primera fase: Apreciación estratégica**

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento estratégico marítimo en su fundamentación fenomenológica conceptual 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 y Langdon 2002: 8).

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

El ciclo descriptivo exige una matriz consistente en 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, a través de una matriz plana.

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 intervinientes para el análisis estratégico.

El ciclo interpretativo comprende la contrastación de variables de análisis en una matriz dinámica, 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) Matriz plana: actividades y variables intervinientes prioritarias

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.

(i) 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.

(ii) 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.

(iii) 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.

(iv) 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.

(v) 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.

(vi) 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) Matriz dinámica: análisis estratégico de variables intervinientes primordiales

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 primordiales dependientes e independientes constituidas por fuerzas competitivas relativas, para diseñar la respectiva matriz y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

Para el caso aplicativo al proceso de pensamiento estratégico, se han priorizado las siguientes variables intervinientes como primordiales, a fin de diseñar, construir y resolver la matriz dinámica que sintetiza la situación:

*Fortaleza* : Posición y recursos estratégicos para el comercio.

*Debilidad* : Bajos índices de salud y educación de la población.

*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 de riesgo y promoción y los últimos retos de superación y de alianzas. En cada cuadrante y para cada criterio será posible determinar la necesidad respectiva.

- (i) *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.
- (ii) *POTENCIALIDAD*: Desarrollar el comercio de servicios marítimos, con especial interés en puertos.  
*NECESIDAD*: Trabajo marítimo.
- (iii) *DESAFÍO*: Rescatar a la población de bajos índices de salud y educación.  
*NECESIDAD*: Condiciones mínimas de salud y educación.
- (iv) *LIMITACIÓN*: Baja autoestima individual y colectiva de la población.  
*NECESIDAD*: Confianza y seguridad del poblador en sí mismo.

(b) Segunda fase: 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 2005: 27).

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: 52).

Las decisiones estratégicas a tomar estarán dirigidas 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” (Kluyver 2005: 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 políticas a seguir para cada objetivo.

(1) Toma de decisiones estratégicas

Luego de determinar necesidades estratégicas para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se definirá el requerimiento en cada caso para 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 públicas para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente trabajo aplicativo como propuestas de políticas marítimas públicas, tomando como principal referente a la Unión Europea (UE 2008-2010), en la aplicación de políticas públicas comparadas.

(i) 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: Base constitucional de la política marítima de Estado.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

Posibilidades de protección

Planificación estratégica del Estado. Desarrollo del proceso de planeamiento estratégico del Estado por sistemas espaciales sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico, a través de un núcleo de planificación centralizada y ejecución descentralizada.

Interculturalidad sistémica. Desarrollo sostenible de los intereses nacionales en base a la reforma del Estado, que contemple la organización del Ministerio de Cultura como eje central del sistema de cultura nacional para integrar en una ciudadanía cinco identidades de país (marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico), por un

proceso estratégico de interculturalidad sistémica inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

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.

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.

Innovación 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.

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.

(ii) 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: Uso sostenible del mar.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

Posibilidades de promoción

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.

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.

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.

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.

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.

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.

(iii) 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: Promoción de la calidad de vida de la población marítima.

Retos: ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

Retos de superación

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.

Recursos energéticos marinos. Desarrollar la infraestructura y el 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.

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.

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.

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.

(iv) 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: Fomento de la identidad marítima nacional.

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

Retos de alianza

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.

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.

Intereses aeroespaciales. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el espacio aéreo que cubre el Dominio Marítimo del Estado relativos al desarrollo marítimo, a fin de contribuir al uso cooperativo internacional de redes y sistemas de información y vigilancia marítima (oceánica, fluvial y lacustre) con países de interés, empleando avances de ciencia y tecnología disponibles en alianzas estratégicas.

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.

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.

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) Tercera fase: Ejecución estratégica

La tercera fase del proceso del pensamiento estratégico aplicado, comprende 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, y continúa durante la ejecución, monitoreo de planes y supervisión de la acción planeada. (Hill 2000: 26).

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: p. 55)

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” (Kluyver 2001: 14), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo u administrativo, esto es, al desarrollo de planes en cada nivel. (Ver figura 7)

(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 2005: 393).

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

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

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

**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.

**POLÍTICAS:** ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?  
Retos y posibilidades marítimas nacionales.

Retos de superación (5): Carreras y empleo marítimos; Recursos energéticos marinos; Ecosistemas marinos; Información socio económica marítima; y Adaptación al cambio climático;

Retos de alianza (6): Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Educación y cultura marítima; Intereses aeroespaciales; Intereses antárticos; Foros marítimos internacionales; y Día marítimo nacional.

Posibilidades de promoción (6): Puertos y logística; Transporte marítimo; Contaminación marina; Agrupaciones multisectoriales; Zonas de alta mar; y Turismo marítimo sostenible.

Posibilidades de protección (6): Planificación estratégica del Estado; Interculturalidad sistémica; Información y vigilancia marítima; Aguas transfronterizas; Biodiversidad marina, e Innovación marítima.

## (2) Liderazgo estratégico

El desarrollo y monitoreo de planes institucionales responde a tres niveles de conducción en armonía con los objetivos políticos, estratégicos y operativos u administrativos, durante la fase 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 legitima la autoridad responsable al más alto nivel de la organización, pues “el liderazgo estratégico se refiere a la capacidad de articular [la] 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 2000: 26-27).

### **3.3 CONCLUSIÓN**

El ensayo presentado desarrolla en tres etapas un ejercicio de razonamiento dialéctico aplicado al ámbito marítimo con visión holística e integrada de país mega diverso como es el nuestro. Expone las bases teóricas que sustentan el desarrollo práctico del proceso del pensamiento estratégico y sistémico marítimo, sin desvincularse de su identidad nacional como país andino, amazónico, aeroespacial y antártico. De especial importancia es el tratamiento metódico que operativiza el concepto de intereses marítimos como parte de los intereses nacionales y su relación con la política de Estado a través de valores nacionales, el mismo que culmina con una propuesta de aplicación a la realidad nacional contrastando experiencias de la Unión Europea y otras, que permiten plantear al país nuevas líneas de acción contemporáneas para una gran estrategia nacional empeñada en cristalizar una política marítima integrada.

## CAPÍTULO 4

# GEOPOLÍTICA Y GEOESTRATEGIA

### PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO MARÍTIMO: RETOS Y POSIBILIDADES

*“La estructura básica de la civilización es una tensión dialéctica entre centro y periferia”.  
(William I. Thompson 1979)*

Hoy vivimos nuestras actividades cotidianas —profesionales y personales—, aplicando muchas figuras que tuvieron su origen en la actividad castrense, así tenemos conceptos muy difundidos como estrategia, táctica, logística, inteligencia, y otros más elaborados como geopolítica, geoestrategia, geoeconomía, geocultura que ahora forman parte inseparable del glosario de términos en empresas, instituciones de la sociedad y del Estado.

Tales conceptos se han trasladado de sus instituciones de origen bélico al mundo empresarial, caracterizado por ser interdependiente y cambiante en un ambiente muy competitivo y violento, situación que motiva estudiar e investigar corrientes de pensamiento que aplicadas al desarrollo y bienestar provienen de la defensa y seguridad del Estado en la búsqueda del bien común.

En tal sentido, pretendemos abordar en forma breve y simple el análisis geopolítico, relacionando el concepto de geopolítica en forma integrada con otros de origen similar y analizando el proceso del pensamiento geopolítico aplicado al ámbito marítimo, pues al existir una percepción intuitiva y subjetiva muy generalizada de geopolítica en las personas, se hace necesario revisar el método en forma objetiva y sistémica.

Nos centramos en el aspecto marítimo del pensamiento geopolítico aplicado, por el desafío que representa el ordenamiento espacial de esta parte del territorio nacional, como instrumento fundamental de una política marítima integrada de Estado, y en particular al interés académico de abordar este ensayo por ser un ejercicio práctico del proceso geopolítico aplicado a nuestra realidad marítima.

Este capítulo aborda el estudio de los intereses marítimos nacionales con un enfoque de política marítima integrada, mediante el análisis de la realidad nacional aplicando el

pensamiento geopolítico al ámbito marítimo, espacio de dominio nacional que interrelaciona el mar, ríos y lagos navegables en el país, elementos integrados por características naturales de su territorio. Se concluye planteando retos y posibilidades apropiados a la seguridad y desarrollo marítimo, esto es, luego de aportar criterios geoestratégicos, a fin de contribuir a contar con una efectiva política marítima integrada de Estado.

Este ensayo académico ha sido estructurado en tres partes, la primera trata sobre relaciones conceptuales, una segunda desarrolla el proceso del pensamiento geopolítico aplicado, y la última arriba a conclusiones. El epígrafe que se presenta resume la idea central del pensamiento geopolítico guía aplicado con un enfoque integral de seguridad y desarrollo.

#### **4.1 Bases del proceso geopolítico: conceptos y relaciones**

##### **(a) Fuentes de la geopolítica**

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-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 que se desarrolla hasta nuestros días, en dos grandes etapas demarcadas por un hecho histórico trascendental para la civilización humana: la Segunda Guerra Mundial (SGM).

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 en la política 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 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 para la seguridad y desarrollo nacional. (Doig 1993: 65)

(b) Geopolítica y geoestrategia

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.

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.

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 2010b: 111)

(c) Geopolítica y política marítima

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 2011: 45)

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.

## **4.2 Proceso del pensamiento geopolítico: fases y ciclos**

### **(a) Primera fase: 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 y Langdon 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, con el propósito 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, son diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la historia. (Castañón 1946: 24), 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.
- *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.

La diferencia entre esta primera fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo con la similar del pensamiento estratégico marítimo, está en el paso intermedio de identificación de principios geopolíticos, entre la percepción

sensible de la realidad marítima y la determinación de necesidades espaciales afines a los intereses marítimos nacionales. El proceso mental dialéctico en estrategia marítima es más amplio y general que en geopolítica marítima, porque precede y comprende al proceso del pensamiento político por la gran estrategia, distinguiéndose por su especificidad en el influjo espacial del poder político en la realidad marítima nacional. (Doig 2010a: 70)

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 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.

(1) Matriz plana: actividades y variables intervinientes prioritarias

Agotado el estudio de la realidad marítima se desarrolla por toma de decisiones en equipo un listado exhaustivo de variables internas y externas interdependientes, tomadas del entorno de la organización del Estado, a fin de diseñar y construir la matriz estática en todas y cada una de las actividades relevantes al estudio de los intereses marítimos nacionales, para el análisis geopolítico subsiguiente.

(i) Aspectos jurídicos: legislación y costumbre

*Fortaleza:* Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.

*Debilidad:* Legislación dispersa en políticas marítimas públicas.

*Oportunidad:* Planeamiento estratégico de políticas públicas nacionales.

*Amenaza:* Ejecución ineficiente de políticas marítimas nacionales.

(ii) Aspectos económicos: comercio y transporte

*Fortaleza:* Posición estratégica y riqueza de recursos para el comercio marítimo.

*Debilidad:* Infraestructura de transporte y portuaria deficitaria.

*Oportunidad:* Crecimiento de la demanda de servicios y recursos marinos.

*Amenaza:* Alta competitividad en la oferta de servicios y tecnología marina.

(iii) Aspectos de administración: pública y privada

*Fortaleza:* Políticas públicas con base en la administración estratégica.

*Debilidad:* Estructuras espaciales deficientes en la administración pública.

*Oportunidad:* Alta demanda privada de competitividad administrativa pública.

*Amenaza:* Alta oferta de competitividad administrativa privada.

(iv) Aspectos culturales: educación e identidad

*Fortaleza:* Diversidad cultural en el ámbito marítimo.

*Debilidad:* Capacitación técnica deficiente afecta identidad marítima nacional.

*Oportunidad:* Crecimiento de la demanda de servicios logísticos marítimos.

*Amenaza:* Alta competitividad en el desarrollo educativo y cultural.

(v) Aspectos de innovación: científicos y tecnológicos

*Fortaleza:* Ingenio y capacidad creativa del poblador marítimo nacional.

*Debilidad:* Deficiente inversión en investigación científica y tecnológica.

*Oportunidad:* Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.

*Amenaza:* Alta competitividad en el desarrollo científico y tecnológico.

(vi) Aspectos de defensa y seguridad: interna y externa

*Fortaleza:* Experiencia y capacidad estratégica de información y vigilancia.

*Debilidad:* Alta concentración de medios y recursos para la defensa y seguridad.

*Oportunidad:* Alta demanda de control estratégico marítimo.

*Amenaza:* Alta oferta de tecnología en sensores y armas.

(2) Matriz dinámica: análisis geopolítico de variables intervinientes primordiales

Luego de listar las variables por aspectos determinantes de la realidad en función de actividades relevantes a los intereses marítimos para el análisis geopolítico, se determinan por toma de decisiones en equipo las variables

interdependientes primordiales constituidas por tensiones dialécticas entre centro y periferia, para diseñar la respectiva matriz dinámica y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

Para el caso aplicativo al proceso de pensamiento geopolítico, se han priorizado las siguientes variables interdependientes como primordiales, a fin de diseñar, construir y resolver la matriz dinámica que sintetiza la situación:

*Fortaleza:* Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.

*Debilidad:* Políticas marítimas públicas dispersas y desarticuladas.

*Oportunidad:* Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.

*Amenaza:* Alta competitividad económica en mercados globales.

### (3) Criterios para la toma de decisiones políticas

Al contrastar cada variable interdependiente se configuran cuatro cuadrantes en el diagrama cartesiano, que en sentido anti horario facilitan definir criterios o elementos de juicio geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. Los dos primeros permitirán determinar posibilidades de riesgo y promoción, y los últimos retos de superación y de alianzas. En cada cuadrante y para cada criterio será posible determinar la necesidad espacial respectiva.

(i) *RIESGO:* Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la sub región sobre otros mercados.

*NECESIDAD:* Consolidar la posición estratégica para la seguridad y desarrollo marítimo.

(ii) *POTENCIALIDAD:* Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes a la seguridad y desarrollo económico del país.

*NECESIDAD:* Potenciar las fuerzas económicas y de seguridad internas.

(iii) *DESAFÍO:* Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes.

*NECESIDAD:* Cohesionar las relaciones espaciales internas elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

(iv) *LIMITACIÓN:* Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de seguridad y desarrollo.

*NECESIDAD:* Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

### (b) Segunda fase: 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” (Kluyver 2005: 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 políticas a seguir para cada objetivo.

#### (1) Toma de decisiones geoestratégicas

Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la seguridad y desarrollo del país para alcanzar el bien común nacional, con visión de futuro 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 nacionales.

Los retos y posibilidades representan lineamientos guías de gran estrategia o políticas de Estado para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente ensayo académico como propuesta de política marítima integrada, tomando por referentes principales a la Unión Europea (UE 2008-2010), y a la OEA (CEPAL 2012), para la aplicación del enfoque comparativo de políticas marítimas públicas.

##### (i) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

Riesgo: Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la sub región sobre otros mercados.

Necesidad: Consolidar la posición estratégica por cohesión interna para la seguridad y desarrollo marítimo nacional.

Requerimiento: Tomar precauciones para la seguridad y desarrollo marítimo nacional.

RIESGO. OBJETIVO 1: Base constitucional de la política marítima de Estado.

*Posibilidades:* ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

#### *Posibilidades de protección*

*Política Integrada de Estado.* Desarrollo del proceso político y estratégico del Estado por sistemas espaciales sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico, a través de un núcleo de integración intersectorial de normas y planes de políticas públicas centralizado y de ejecución descentralizada, con base jurídica en norma constitucional.

*Interculturalidad sistémica y espacial.* Desarrollo sostenible de los intereses nacionales en base a la reforma del Estado, que contemple la configuración espacial del Ministerio de Cultura como eje central del sistema de políticas públicas culturales integradas, en un proceso estratégico y geopolítico de interculturalidad sistémico inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

*Información y vigilancia marítima.* Desarrollo integrado e intersectorial en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos e información marítima, así como en la coordinación de actividades de vigilancia y seguimiento en el ámbito marítimo nacional e internacional. La integración e interconexión de fuentes de información y redes de vigilancia están estrechamente vinculadas con la protección del medio ambiente marítimo para el uso seguro del mar, en armonía con los espacios andino, amazónico, aeroespacial y antártico, para fomento de la ciencia y la investigación así como del desarrollo tecnológico.

*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.

*Biodiversidad marina.* Promover la protección del medio ambiente marino 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.

*Innovación marítima.* Desarrollar una economía marítima próspera 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.

(ii) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

Potencialidad: Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes para la seguridad y desarrollo del país.

Necesidad: Potenciar las fuerzas económicas y de seguridad internas.

Requerimiento: Integrar sistémicamente por espacios nacionales políticas públicas sustentables reguladas por normas y planes.

POTENCIALIDAD. OBJETIVO 2: Uso sostenible del mar.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

Posibilidades de promoción

Ministerio de Integración. Crear el Ministerio de Integración que asuma la función de cohesionar en forma sistémica y por espacios nacionales las políticas públicas reguladas en normas legales y planes estratégicos, a fin de garantizar la revisión jurídica de la legislación en políticas públicas, así como la actualización del planeamiento estratégico nacional, y contribuir a evitar el compartimentaje y la fragmentación de las políticas nacionales.

Puertos y logística. Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno y con un enfoque de política total e integrada, 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 sub regional de puertos 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.

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

*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.

*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 sub regional a nivel externo, a fin de promover una política marítima integrada horizontalmente entre sectores y transversalmente entre países marítimos para ganar mayor competitividad en mercados globales y reducir riesgos por crisis en otras regiones.

*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.

*Turismo marítimo.* 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.

(iii) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

*Desafío:* Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes. Necesidad: Cohesionar las relaciones espaciales internas elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

*Requerimiento:* Promover la inversión y reinversión en infraestructura portuaria y vial.

DESAFÍO. OBJETIVO 3: Desarrollo geovial del país.

*Retos:* ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

*Retos de superación*

*Defensa y seguridad marítima.* Promover la desconcentración de medios y recursos de defensa y seguridad marítima, a fin de impulsar zonas geoeconómicas de dominio nacional para contribuir a cohesionar el Estado en forma eficiente e integrada —interna y externamente—, como país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico.

*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.

*Recursos energéticos marinos.* Desarrollar la infraestructura y el 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 sub región 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.

*Ecosistemas marinos.* Desarrollar una política marítima nacional con un enfoque sistémico e integrado de la gestión de las actividades marítimas, sustentado en los ecosistemas y en 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.

*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 total e integrada de Estado.

*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.

(iv) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

*Limitación:* Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de seguridad y desarrollo.

*Necesidad:* Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

*Requerimiento:* Gestionar apoyo de la cooperación internacional para regular la carrera profesional del administrador público.

LIMITACIONES. OBJETIVO 4: Fomento de la identidad marítima nacional.

*Retos:* ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

### *Retos de alianza*

*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.

*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 total e integrada de Estado, privilegiando el estudio de la historia marítima nacional en todos los niveles de enseñanza.

*Intereses aeroespaciales.* Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el espacio aéreo que cubre el Dominio Marítimo del Estado y en la sub región con relación a la seguridad y desarrollo marítimo, a fin de contribuir al uso cooperativo internacional de redes y sistemas de información y vigilancia marítima (oceánica, fluvial y lacustre) con países de interés, empleando avances de ciencia y tecnología disponibles en alianzas estratégicas.

*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.

*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), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con el Proyecto Humboldt GEMCH, y el 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.

*Día marítimo.* Promover la creación e institucionalización del día marítimo nacional en armonía con el día marítimo internacional 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 políticas marítimas nacionales e internacionales.

(c) Tercera fase: 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: p. 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” (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.

(1) Visión geopolítica marítima

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, 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.

**PROPÓSITO:** ¿Cuál es la finalidad geopolítica del quehacer marítimo nacional?

- (1) La seguridad y desarrollo de los intereses marítimos para promover el bienestar general de la Nación.

**VISIÓN:** ¿Cuál es el ser espacial de la organización del Estado?

- (2) Perú, país marítimo integrado geopolíticamente.

**VALORES:** ¿Cuáles son las convicciones colectivas?

(3) Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

**OBJETIVOS:** ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?

(4) Uso sostenible del mar; Base constitucional de política marítima integrada; Desarrollo geovial del país; y Fomento de la identidad marítima nacional.

**POLÍTICAS:** ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?

(5) Retos y posibilidades marítimas nacionales.

*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;

*Retos de alianza (6):* Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Educación y cultura marítima; Intereses aeroespaciales; Intereses antárticos; Foros marítimos internacionales; y Día marítimo.

*Posibilidades de promoción (7):* Ministerio de Integración; Puertos y logística; Transporte marítimo; Contaminación marina; Agrupaciones multisectoriales; Zonas de alta mar; y Turismo marítimo.

*Posibilidades de protección (6):* Política Integrada de Estado; Inter culturalidad sistémica y espacial; Información y vigilancia marítima; Aguas transfronterizas; Biodiversidad marina, e Innovación marítima.

## (2) Liderazgo geopolítico

La conducción geopolítica del Estado a través del desarrollo y monitoreo de normas y planes de políticas públicas nacionales responde a tres niveles de ejecución en armonía con los objetivos políticos, estratégicos y operativos u administrativos, durante el proceso de ejecución del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo, a fin de contribuir a la integración y cohesión del país. En esta etapa juega un rol clave el liderazgo estratégico y político, esto es, la capacidad de conducción democrática -consensual, prudente y gradual-, que legitime la autoridad responsable al más alto nivel de la organización del Estado, pues “el liderazgo estratégico se refiere a la capacidad de articular una visión estratégica [y geopolítica] 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 [perspicacia] política” (Hill 2000: 26-27).

### 4.3 CONCLUSIÓN

El ensayo presentado desarrolla en tres etapas un ejercicio de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico aplicado a la realidad marítima nacional con visión geopolítica de país mega diverso como es el nuestro. Expone las bases teóricas que sustentan el desarrollo práctico del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, sin desvincularse de su identidad nacional como país andino, amazónico, aeroespacial y antártico. De especial importancia es el tratamiento metódico que operativiza el concepto de intereses marítimos como parte de los intereses nacionales y su relación con la política de Estado a través de valores nacionales, el mismo que culmina con una propuesta geopolítica de aplicación a la realidad nacional contrastando experiencias de la Unión Europea y otras, que permiten plantear al país nuevos lineamientos de acción contemporáneos para diseñar una geoestrategia nacional empeñada en cristalizar una política marítima integrada de Estado.

## CAPÍTULO 5

# SOCIEDAD Y ESTADO

### INTERESES NACIONALES: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE FOMENTO MARÍTIMO NACIONAL

*“La participación de la ciudadanía en las decisiones relativas a su propio desarrollo es un derecho y una responsabilidad”.*  
*(Carta Democrática Interamericana. OEA, 2001)*

Al abordar el tema de la participación ciudadana en forma asociativa se pretende contribuir con fortalecer las bases estructurales del sistema democrático nacional desde un punto de vista académico, anteponiendo los intereses nacionales ante cualquier interés político individual o grupal.

Del conjunto de intereses nacionales nos motivan los intereses marítimos, comprendiendo en el término marítimo la interrelación estrecha entre el mar, ríos y lagos navegables que por razones geográficas especiales configuran al Perú como país bioceánico.

Nos anima operativizar el derecho fundamental a participar, en forma individual y asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, en un Estado que compromete sus máximos esfuerzos a incorporar la participación creciente de la población, para integración plena de la comunidad nacional, la movilidad social y el régimen democrático.

Este capítulo ha sido estructurado en tres partes, la primera trata sobre antecedentes con definiciones conceptuales, luego presenta un breve análisis de experiencias y expectativas para finalmente arribar a conclusiones. El epígrafe que se presenta orienta el objetivo del ensayo académico.

#### **5.1 Antecedentes: relaciones conceptuales**

(a) El proceso democrático: orientado a un sistema político eficiente

La relación entre sociedad y Estado surge cuando la población asentada a un territorio se auto determina vivir en forma organizada, y denomina Estado al ente

al cual delega el poder público (Hobbes 1651: 137), entidad de la cual forma parte efectiva cuando participa activamente en las políticas públicas por su naturaleza soberana.

Sin embargo, el principio de auto determinación de los pueblos sufre su primer embate en las relaciones internacionales por el propio ente que creó al organizarse colectivamente, y al interior de sus propios Estados cuando este en sus diversos niveles abusa del poder delegado, y lo margina de la actividad política pública.

Desde que nace el Estado, la civilización humana continúa perfeccionando un régimen político que garantice la participación ciudadana en las decisiones relativas a su propio desarrollo, toda vez que es un derecho, responsabilidad, y condición necesaria para el pleno y efectivo ejercicio de la democracia, porque promover y fomentar diversas formas de participación ciudadana contribuye a fortalecer la democracia como sistema político eficiente. (OEA 2001: 5)

La Carta Democrática Interamericana establece que la OEA mantendrá consultas y cooperación continua con los Estados Miembros, tomando en cuenta los aportes de organizaciones de la sociedad civil que trabajen en esos ámbitos (OEA 2009), en claro reconocimiento de la participación ciudadana en el diseño y construcción de nuevas políticas públicas nacionales e internacionales.

La figura de la sociedad civil prevalece en el Estado de Derecho, porque es un término que permite distinguir entre ciudadanos iguales —al oficial o funcionario estatal del particular, al administrado del administrador público—, por diferenciación de rol pero sin discriminación alguna. (CRP 1993).

El Estado nacional compromete sus máximos esfuerzos por incorporar la participación creciente de la población en el diseño y construcción de políticas públicas, tanto en forma individual como asociada. (CRP 1994)

(b) La cultura marítima: máxima expresión social e histórica del espíritu nacional

Fomento marítimo es tarea, del Estado y de la sociedad en su conjunto, de contribuir a acrecentar el poder nacional, promoviendo el desarrollo y la defensa del patrimonio marítimo, al consolidar la conciencia marítima e identidad nacional mediante la exaltación de valores espirituales cívico-patrióticos, difusión de la cultura e historia marítima, investigación y explotación de los recursos del mar. (Doig 1985: 65)

Es deber ciudadano cultivar valores del espíritu con todas sus potencias y recursos porque el espíritu es la finalidad suprema de la existencia humana y su máxima categoría conceptual, así como la cultura es la máxima expresión social e histórica del espíritu. (OEA 1948)

## 5.2 Participación ciudadana: experiencias y expectativas en el campo de los intereses marítimos nacionales

### (a) Experiencias en la sociedad peruana: políticas públicas de fomento marítimo

La sociedad peruana tiene su máxima expresión en la contribución al fomento marítimo nacional a una centenaria asociación civil de ciudadanos —civiles y militares—, que trabaja en forma apolítica de partidos o personas, silenciosa y anónima por el desarrollo y defensa marítima, es la Asociación Nacional Pro Marina del Perú —PROMARPE, institución cívico-patriótica de fomento marítimo, que por ser la más genuina organización patriótica de la sociedad civil, ha sido reconocida por el Estado como “Institución de Carácter Nacional”. (CRP 1922)

El 28 de agosto de 1909 se constituyó en Lima la Asociación Nacional en Pro de la Marina, institución que surge de la integración de agrupaciones cívico-patrióticas formadas tanto en la capital de la República como en provincias, en respuesta a la imprevisión del Estado nacional, que trajo por resultado la nefasta Guerra del Pacífico de 1879-1883. (PROMARPE 1990)

La ciudadanía aprendió la lección de 1879 y cultivando nobles virtudes cívico-patrióticas, se organizó en agrupaciones apolíticas que trabajaron con parecidos anhelos y similares aspiraciones a favor de políticas públicas de promoción y protección de los intereses marítimos, en 1881 con la Sociedad Patria y Libertad, en 1886 con la Liga Peruana, en 1890 con la Unión Nacional, en 1904 con la Junta Patriótica, en 1907 con la Liga Naval fundada en Mollendo y extendida por toda la República, que logrando materializar sus esfuerzos mediante el óbolo patriótico permitió al Gobierno de la época cancelar la adquisición del Crucero Almirante Grau que llegó al Callao en 1908.

Cuando en 1893 surgieron graves dificultades que estuvieron a punto de causar una ruptura entre Perú y Ecuador, se produjo en todo el país un gran fervor patriótico y surgió la idea de adquirir una nave de guerra por erogación popular, este movimiento nacional, culminaría con la fundación de PROMARPE en 1909. (Basadre 1970: 205)

Por último, en 1909 con la Liga Patriótica Nacional que tuvo por objetivo reunir fondos mediante un óbolo voluntario a fin de adquirir un Buque Escuela para la Armada, iniciativa secundada por la Sociedad de Artesanos de Mollendo, la Liga Universitaria de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y por la Sociedad de Ingenieros del Perú.

La incorporación del Buque Escuela apropiado para la Marina de Guerra ha sido y es una aspiración institucional para PROMARPE desde su fundación, pretendiendo ser fiel intérprete de un requerimiento impostergable y prioritario para la Armada Nacional, precisamente en la formación inicial e integral de sus Oficiales, elemento fundamental y efecto multiplicador del esfuerzo económico empeñado en la renovación del material de guerra naval, y consecuentemente del poder marítimo de la Nación. (PROMARPE 2012: 1)

PROMARPE intentó al crearse ser reflejo de similares organizaciones europeas de la época, pues según su fundador el ingeniero Teodoro Elmore: “La iniciativa privada ha creado aun en Inglaterra, Francia y sobre todo en Alemania, Ligas que asociando a los buenos ciudadanos han llevado su concurso a la acción oficial, tanto para allegar pequeñas sumas de dinero que en conjunto forman enormes cantidades, cuanto para educar y encauzar el sentimiento público en el sentido que conviene a los altos intereses de la patria.” (PROMARPE 1909).

Con el tiempo el objetivo secundario de educar y encauzar el sentimiento público al que se refiere el fundador de PROMARPE, pasó a convertirse en el primero, sin dejar por ello de apoyar las colectas nacionales que posteriormente pudiese formalizar el Supremo Gobierno, al comprenderse que “tales movimientos espirituales, en los que participaron tan lúcidas personalidades se acompañaron de colectas de dinero, más que para ayudar económicamente al Estado, para estimular a los hombres de gobierno, a invertir lo adecuado de las rentas de la Nación en efectivos elementos de defensa de nuestra gran frontera marítima” (Quesada 1961: 24).

El compromiso de fomento marítimo con un enfoque cívico-patriótico deviene del ideario de PROMARPE, al aplicar el pensamiento castellano, que remarca el historiador Jorge Basadre: “En el caso de Castilla hubo todavía algo más: el convertir al Perú en potencia marítima, la cual implica una visión de gran formato” (Basadre 1961: 786).

La concepción marítima de Castilla está relacionada estrechamente con la influencia que tienen las líneas de comunicaciones marítimas, tanto oceánicas como fluviales y lacustres, en la vida del Perú y de los Estados Americanos. (Vargas 1962: 204)

El objetivo específico del fomento marítimo nacional debe ser alentar a todo peruano diligente en asumir con responsabilidad e iniciativa personal y asociada, el rol ciudadano de país marítimo —bioceánico y antártico—, que le corresponde al Perú en su vida como Estado, misión providencial por su posición, extensión geográfica y recursos naturales en el sub-continente americano.

- (b) Expectativas en la sociedad peruana: participación en políticas públicas de fomento marítimo

Aplicando el método comparativo al estudio de políticas públicas, la percepción sensible es que la sociedad civil ha evolucionado en sus relaciones con el Estado, buscando pasar de la participación ciudadana individual organizada por asociaciones civiles, al de organizaciones de la sociedad civil en grandes foros o ligas, que agrupen asociaciones afines a los intereses nacionales, evolución que posibilita crear condiciones favorables para una efectiva participación ciudadana en políticas marítimas de Estado.

En tal sentido, cabe la posibilidad de contar con un espacio académico y cultural de expertos que propicie el debate nacional de grandes temas de fomento marítimo, esto es, de políticas públicas de protección y promoción de los intereses marítimos nacionales, en un marco de reflexión y tolerancia, con la finalidad de promover la generación de aportes y propuestas para solucionar los principales problemas de orden socio-económico del país, coadyuvando con la seguridad y el desarrollo nacional.

El objetivo que se propone es el de una conferencia anual de expertos y otros actores en la vida marítima del país, con inquietudes compartidas, que traten en forma sistemática, objetiva y académica, problemas relacionados con sus responsabilidades y misión, frente a sus propias instituciones y ante el país respecto de los intereses marítimos nacionales.

### **5.3 CONCLUSIONES**

- (a) La participación ciudadana asociativa en grandes foros o ligas, son formas efectivas de participación de las organizaciones de la sociedad civil, en políticas de Estado sobre los intereses marítimos nacionales.
- (b) Los foros o ligas marítimas son alternativas para el ejercicio del derecho fundamental a participar en forma asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, que sostiene y sustenta el sistema democrático del Estado.

## CAPÍTULO 6

# GOBERNANZA E INTERESES

### GOBERNANZA MARÍTIMA E INTERESES NACIONALES: POLÍTICAS PÚBLICAS COMPARADAS

*“Pensar sin comparación es impensable”.*  
(Swanson, citado por Ragin 1987: 1)

El estudio del fenómeno político en estrecha relación con la administración pública, como principal herramienta de gestión de políticas públicas, exige el uso de estrategias comparativas caracterizadas por ser reflexivas y críticas.

Este breve ensayo académico pretende superar la concepción tradicional de resolver problemas de políticas públicas por sectores, se empeña en la aplicación del método comparativo de la ciencia política al estudio de políticas y organizaciones con particular interés en la realidad marítima nacional.

La contrastación de experiencias externas con las propias en el campo de los intereses marítimos nacionales de directa relación con políticas marítimas públicas aplicadas, favorece la búsqueda de estructuras administrativas a fin de resolver carencias e ineficiencias de gobernanza en una necesaria reforma del Estado.

En resumen, el presente trabajo aborda el método fundamental para el estudio e investigación de la ciencia política aplicada a los intereses marítimos nacionales, y se empeña con la propuesta que presenta en motivar y estimular al ciudadano diligente y responsable en los intereses nacionales.

#### **6.1 Relaciones conceptuales: gobernanza e intereses**

Gobernanza es el arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito nacional promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía. (DRAE 2011). La gobernanza nacional comprende el concepto de gobernanza marítima, término definido en este ensayo como ejercicio del poder público con soberanía y jurisdicción sobre el territorio marítimo nacional.

Por otro lado, los intereses nacionales están constituidos por necesidades y aspiraciones, amplias y duraderas que posee la Nación traducidas en objetivos nacionales —expresión formal de los intereses nacionales— (MINDEF 2005). 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.

Sin embargo, desde 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 ajenos a obtener mediante inversiones económicas y financieras para el desarrollo sustentable del país.

El elemento esencial que establece la semejanza entre gobernanza e intereses es la política, 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 los actores estatales y sociales intervinientes en el proceso de formulación e implementación de políticas públicas, variables independientes que permiten configurar oportunidades y amenazas —tanto para la gobernanza como para los propios intereses—.

El Estado, actor principal en la relación gobernanza e intereses, ejerce soberanía y jurisdicción en el territorio nacional —terrestre, marítimo y aéreo— (CPP 1993: art. 54°), y las Fuerzas Armadas tienen la misión tutelar de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República (CPP 1993: art. 165°). 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 Km<sup>2</sup> (Wikipedia 2011), que cobija en la costa de 136,232.8 Km<sup>2</sup> (6%) a más de 14'973,264 de habitantes —más del 54% de la población nacional— (INEI 2007: 9), 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.

El ordenamiento territorial marítimo el 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 Km<sup>2</sup> (30%) y del Altiplano en la sierra de 404,842.9 Km<sup>2</sup> (17%) del territorio nacional, por la naturaleza del medio acuático estrechamente vinculado con los intereses marítimos nacionales, por actividades de transporte,

puertos, comercio, recursos naturales, industria, ciencia y tecnología, y educación y cultura.

## 6.2 Intereses nacionales: políticas marítimas públicas y organizaciones

Los intereses marítimos nacionales se materializan en diversas actividades relacionadas con el mar, ríos y lagos navegables, que intervienen en su promoción y protección, y tienen por características comunes que generan ineficiencia el compartimentaje por sectores, al regularse en la administración pública por áreas ministeriales, y la fragmentación en la conducción política del Estado por los diferentes niveles de gobernanza marítima —local, regional y nacional—.

Promover y proteger los intereses marítimos pasa por una planificación centralizada y ejecución descentralizada del desarrollo nacional, mediante una política total e integrada del Estado, aplicada en forma horizontal intersectorialmente, y transversal intergubernamentalmente entre los diversos niveles de gobierno para un desarrollo duradero (sostenible) (Doig 2010: 78), porque el “Estado planifica por medio de la política pública” (Bulcourn 2008: 33) al implementarla en la administración pública y al intervenir sobre la sociedad civil y el mercado de la economía.

## 6.3. Experiencias externas e internas: políticas marítimas comparadas

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.

Por último, 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 (*Ceteris paribus*), mediante el análisis cuantitativo usando en forma complementaria el método estadístico. (Ragin 1987: 16)

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. (Bulcourn 2008: 11-17)

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) es un referente valioso para el estudio de políticas marítimas comparadas entre países marítimos —como es el Perú—.

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. (UE 2008)

#### **6.4 Política marítima pública: interdisciplinaria e interinstitucional**

Una propuesta de política marítima pública formulada para nuestra realidad nacional, corroborada con experiencias de países de la Unión Europea, que se sintetiza en cuatro objetivos: base constitucional de la política marítima nacional integrada (1), uso sostenible del mar (2), promoción de la calidad de vida en la población marítima nacional (3) y fomento de la identidad marítima nacional (Doig 2010: 78-82), 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 independientes, que tienden a compartimentar 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.

#### **6.5 Política integral del Estado: estratégica y sistémica**

Se puede concluir que, con un enfoque estratégico y sistémico centrado en el desarrollo sustentable del país mediante una política integral del Estado, conviene a los intereses nacionales contar con una adecuada estructura administrativa en políticas sectoriales consistente en una oficina permanente de asuntos marítimos en la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), que brinde el soporte técnico a una Comisión Interministerial de Asuntos Marítimos, así como la coordinación necesaria

con el Congreso de la República a través de una Comisión Ordinaria de Asuntos Marítimos, en razón a tratarse de uno de los asuntos más relevantes del país. (CR 2005: 45)

## **6.6 CONCLUSIÓN**

Por aplicación del enfoque comparativo al estudio interno de políticas marítimas públicas, se verifican semejanzas en cuanto al compartimentaje por sectores y la fragmentación por niveles de gobierno respecto de políticas públicas nacionales de ordenamiento territorial en los ámbitos continental y aéreo, lo que permite avizorar a futuro la necesidad de contar con un sector estatal que integre tales políticas públicas dispersas e inconexas, a fin de promover y proteger en forma cohesionada y eficaz los intereses nacionales.

## CAPÍTULO 7

# ECONOMÍA Y DESARROLLO

### COMPONENTES DE LOS INTERESES MARÍTIMOS: ECONOMÍA Y DESARROLLO

*“El que domina el mar domina las comunicaciones marítimas; el que domina las comunicaciones marítimas, es dueño del comercio mundial, y el que domina el comercio mundial es dueño de las riquezas del mundo; luego el que domina el mar domina el mundo”.*

*(Sir Walter Raleigh, 1616)*

Estudiar los intereses marítimos nacionales, exige necesariamente 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.

El presente ensayo se empeña en analizar preliminarmente los tres primeros componentes de los intereses marítimos por estar estrechamente relacionados con el proceso económico, para luego centrar la atención del lector en la relación economía y mercado respecto del proceso de desarrollo marítimo nacional.

Se aborda el tema en tres partes, en la primera se pretenden fijar conceptos trascendentes del proceso económico de los intereses marítimos, para luego pasar a revisar los componentes esenciales de una economía de mercado empeñada en el proceso de desarrollo gradual del país a través de la planificación estratégica. Por último, se arriban a conclusiones aplicables para futuros estudios sobre intereses marítimos, así como a aportes para la doctrina marítima como fuente del derecho constitucional del país.

La cita del epígrafe nos motiva a desarrollar el tema que se presenta con visión estratégica y sistémica, toda vez que la situación mundial se acentúa cada vez más competitiva en un ambiente global e interdependiente.

## 7.1 Marco conceptual: procesos y relaciones

### (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. En el actual proceso de recuperación de la economía global, los servicios de transporte a nivel mundial representan al 2011 el 20.6 % de los servicios totales de exportación por un monto de USA \$ 4,170 billones, correspondiendo el 43 % al transporte marítimo de carga por un total de 8.7 billones de TM, reflejo del 70 % del valor económico del comercio mundial. (OMC 2013), UNCTAD 2012).

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. (CEEM 2012: 62)

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 2012 el valor económico del intercambio comercial del país fue de USA\$ 87,185 millones, y representó el 44.2% del PBI nacional. (BCRP 2013: 52)

### (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: 67)

Comparar los procesos económico y logístico ayuda a explicar la relación del comercio y mercado con los intereses marítimos nacionales, toda vez que familiarizado el lector del tema marítimo con la logística naval se le facilita el estudio de la economía desde el punto de vista de la doctrina naval. (Salgado 1973: 18)

La economía se relaciona con la logística, por las similitudes entre fases de los respectivos procesos. Las fases del proceso económico: mercado, industria y comercio; respecto del proceso logístico: determinación de necesidades, obtención de recursos y distribución de medios. (Salgado 1973: 27)

El mercado correlaciona a la primera fase del proceso logístico, toda vez que la determinación de necesidades es hecha por los agentes económicos, que concurren en forma libre por ley de oferta y demanda, mientras que en logística esta determinación es dirigida absolutamente por la Administración. En ambos procesos esta fase responde en común al principio de consumo.

El comercio en la economía, se correlaciona con la distribución de medios de la logística, y ambas fases responden al principio de consumo. El comercio corresponde 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: 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 sustituto cercanos entre sí” (Hill 2000: 69).

La relación entre industria marítima y naval es de género a especie; en la última se reúne al grupo de empresas del rubro construcciones y reparaciones navales para distinguirlas con fines didácticos, aun cuando forman parte del conjunto mayor de empresas relacionadas con productos y factores relativos al uso y recursos del mar, agrupadas todas en el término de industria marítima.

(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 de la ciudadanía 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 2010a: 73)

El elemento común que interrelaciona los componentes innovación e identidad de los intereses marítimos, es el grado de educación y cultura alcanzado por el desarrollo y bienestar general. La diferencia con los componentes agrupados en medios económicos: mercado, industria (recursos) y comercio, está en la naturaleza de medios y fines, a la vez, del desarrollo marítimo reflejada en la innovación e identidad nacional, toda vez que el crecimiento de la economía es medio pero no fin del desarrollo nacional.

El enfoque estratégico y sistémico del desarrollo nacional es integral porque permite percibir sus elementos 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.

## 7.2 Análisis: economía y mercado

### (a) 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 político el Estado debe orientar el desarrollo del país (CPP 1993: art. 58°), 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 político que se ubica en una tercera opción, entre el llamado Estado liberal en un sistema de libre mercado, y el Estado regulador en un sistema de control de mercado, de dirección o planificación centralizada. (TC 2010: f. 16)

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. 60°), 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-.

Por otro lado, el desarrollo del país tiene estrecha vinculación con la defensa de la soberanía nacional (CPP 1993: arts. 58°, 165° y 171°), en armonía con los intereses nacionales (CPP 1993: art. 38°), 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: 76)

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.

(b) 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 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 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 se 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 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 (CPP 1993: art. 63º), que favorecen la planificación estratégica aplicada en la relación para proteger los intereses nacionales.

(c) Síntesis: proceso de desarrollo nacional

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 2010: 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.

Por otro lado, tanto la defensa de la soberanía territorial como la orientación del desarrollo del país son conceptos jurídicos vinculados con el deber de todos los peruanos de proteger los intereses nacionales, criterios que dan consistencia al reconocimiento de los intereses marítimos nacionales por norma fundamental (CPP 1993: arts. 38°, 58° y 59°), a fin de crear las condiciones para su protección y planificación estratégica al más alto nivel del país.

### 7.3 CONCLUSIONES

- (a) 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.
- (b) 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-.
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) Existen fundamentos de economía y desarrollo nacional sustentados en la estrecha relación que vincula los conceptos jurídicos de defensa de la soberanía territorial marítima, y orientación del desarrollo marítimo del país, que se conjugan con el deber de todos los peruanos en proteger los intereses nacionales, para el reconocimiento de derechos e intereses marítimos nacionales por norma constitucional.

## CAPÍTULO 8

# GEOHISTORIA Y GEOPOLÍTICA

### **GEOHISTORIA MARÍTIMA: RELACIONES ESPACIALES DEL PODER EN LA HISTORIA MARÍTIMA**

*“El espacio de los Estados crece con la cultura”.*  
(Emilio Castañón, 1946)

Motiva abordar el tema de Geohistoria y Geopolítica, de un lado por “...la importancia que reviste el Mar Peruano como factor geopolítico preponderante en el desarrollo del país...” (IEHMP 1992: 1). De otro lado, por las palabras del almirante Miguel Grau (1877) cuando avizora en el contexto iberoamericano: “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;...”

Anima investigar y desarrollar la historia marítima y naval iberoamericana desde la perspectiva del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado al proceso de toma de decisiones nacionales e internacionales, toda vez que así se contribuirá a fomentar el conocimiento e identidad no sólo de nuestro país sino del sub continente iberoamericano, pues siguiendo el epígrafe con el pensamiento de Grau, los espacios de los Estados en la sub región se acrecentan con la cultura.

Este capítulo se centra en abordar la lectura de la historia marítima y naval desde el punto de vista estratégico y geopolítico y se presenta en tres partes, la primera empeñada en tratar aspectos conceptuales del tema y su evolución en el tiempo, luego se ocupa del aspecto metodológico, para finalmente arribar a conclusiones que pretenden orientar nuestro esfuerzo intelectual por contribuir a desarrollar el pensamiento estratégico y geopolítico basado en el estudio casuístico de la historia en general y marítima y naval iberoamericana en particular.

## 8.1 Conceptualizaciones

### (a) El espacio: estructura esencial

El primer paso para abordar el tema nos obliga necesariamente a ubicarnos en el marco conceptual del planteamiento que se propone, aspecto que ha sido desarrollado por la doctrina a través del aporte de estudiosos en la materia desde que se toma conciencia "... del papel fundamental que juega el espacio como estructura esencial en la vida de una colectividad, cabe verlo como la raíz de su posible ineficiencia, o frustración." (Castañón 1982: 7), esto explica que la raíz «Geo» se halla acoplada a palabras como política, economía, estrategia e historia, y que en el último caso es el tema que nos ocupa.

### (b) Determinismo y posibilismo

Hay dos aproximaciones al concepto de geohistoria con un enfoque estratégico y geopolítico. La primera, desde 1890 cuando se propone la ciencia geográfica por Ratzel en la escuela alemana, con una perspectiva sustentada en el determinismo geográfico por el estrecho vínculo entre el hombre y su medio, y la segunda, desde 1942 en la escuela francesa por Braudel que relaciona la geohistoria con el estudio de la dinámica entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, con el objetivo de la historia como punto de encuentro de las ciencias sociales que propugna el posibilismo del medio geográfico. (Braudel 2002: 59)

### (c) Relacionismo y transnacionalismo

Por otro lado, "en la consideración de la geopolítica como 'ciencia de las relaciones del medio geográfico y de la vida histórica con las formaciones estatales' (Vicens 1940: 12), [se] propone sustituir el posibilismo por el 'relacionismo', desechado el determinismo" (Reguera 1991: 10).

En geopolítica el aspecto geográfico de las relaciones internacionales, define el contenido de la disciplina porque remarca el objeto de su estudio: la estructura espacial del poder en el ámbito global, en ámbitos regionales o nacionales, y el de las sociedades históricas al interior de sus civilizaciones, y su carácter relacional. El transnacionalismo es una nueva corriente de pensamiento, que cuestiona el sistema de estados como estructura del sistema internacional, pues va más allá al incorporar una pluralidad de actores, tales como organizaciones internacionales, empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, unidades políticas sub-estatales e individuos en una sociedad cultural. (Barbé 2007: 66)

### (d) Poder y poderío

El pensamiento geopolítico ha evolucionado con nuevas concepciones del poder como objeto de estudio de la ciencia política, más amplias a sólo considerar el poder político del Estado, pues incorpora al estudio de la política manifestaciones

del poder de otros grupos de interés que se relacionan espacialmente, toda vez que el poder político materia de estudio de la geopolítica como disciplina principal comprende que “todo poder es político” (Duguit, citado por Duverger 1970: 30), llámese poder formal o poderío informal.

El pensamiento geopolítico es por naturaleza dialéctico, por ser un proceso de razonamiento con oposición de voluntades y visión de futuro; toda vez, que “... es el proceso utilizado por los líderes de la organización para crear una visión por ella, y para elaborar un plan maestro claro y conciso que permita concretar esa visión” (Kluyver 2005: 14). En esta dirección, “Vicens apunta un nuevo concepto, el de Geohistoria para referirse a la Geopolítica retrospectiva y reclama así para el historiador una última y sintética fase de tratamiento” (García 1999b).

En geohistoria la perspectiva de análisis dialéctico -en una última y sintética fase de tratamiento- está concebida en función interpretativa del contexto histórico que se estudia. Luego, geohistoria es un proceso de investigación histórica que tiene que ver no solo con diversos actores en las relaciones espaciales de poder y poderío, sino con nuevos espacios de relación -como son el tecnológico y el cultural-, donde las predicciones no tienen lugar porque la única previsión legítima es una retrospectiva en la historia. (Yturbe 1993: 226)

(e) Componente dinámico: dialéctico

El componente dinámico en geohistoria está en el ejercicio interpretativo -de análisis dialéctico de hechos históricos-, al estudiar hechos relevantes bajo el influjo activo del pensamiento estratégico en su contexto, limitados en el tiempo y el espacio a explicar el proceso histórico de un pasado cierto. Se distingue del componente dinámico de la geopolítica -por la especialización del proyecto político-, porque es prospectivo de futuros inciertos en su máxima expresión de actividad espacial, dado que estudia poderes y potenciales en un entorno donde lo único constante es el cambio. (Reguera 1991: 1)

El proceso de análisis geopolítico de elementos de información actuales y predictivos que permitirán expresar una visión espacial de futuro y como alcanzarla, permite distinguir el componente dinámico de la geopolítica respecto del propio de la geohistoria, porque no sólo relaciona variables fijas y dinámicas en un contexto actual sino que se proyecta a crear condiciones espaciales de una situación futura por alcanzar hasta materializarla -esto es, a desarrollar un proceso de pensamiento estratégico aplicado a una decisión política-.

(f) Geohistoria y geopolítica

La geohistoria es parte del análisis del proceso histórico de una sociedad cultural, y viene a ser un subproceso de análisis geopolítico del hecho histórico científicamente tratado -fijo e inmutable-, por tanto pertenece a la historia. Sin embargo, al emplear el método geopolítico para el estudio del hecho histórico sirve a la geopolítica como disciplina auxiliar en la toma de decisiones y previsiones que se rigen por la experiencia.

Geohistoria y geopolítica son conceptos diferentes por el factor tiempo pero interrelacionados por el factor espacial, en una constante común basada en la reiteración cíclica de experiencia provocada por la geografía, independiente del momento histórico y de la naturaleza de los protagonistas –sociedades culturales o históricas-. (Toynbee, citado por García 1999a: 3).

Cada concepto –geohistoria y geopolítica- responde a procesos diferentes del pensamiento estratégico aplicado en el tiempo, pero activamente influenciados por el espacio en el que se desarrollan. En geohistoria el proceso corresponde a un sistema cerrado al hecho histórico de ciclo abierto sin retroalimentación; en geopolítica el proceso es de un sistema abierto a la realidad sensible de ciclo cerrado con retro alimentación.

(g) Geopolítica marítima

La percepción militar en el ámbito marítimo tiene repercusiones en la política de un país, no sólo en lo militar, sino en lo diplomático, jurídico, económico y social, caracterizado por el ámbito geográfico de influencia. Las tesis de los teóricos anglosajones y franceses sobre el dominio del mar, representados por los almirantes Mahan y Castex, hacen posible plantear desde el punto de vista militar una concepción geopolítica marítima consistente con los intereses nacionales – tanto para la defensa como para el desarrollo del país-. (Reguera 1991: 22)

Geopolítica es la disciplina que estudia las relaciones espaciales del poder político –y todo poder es político-, por tanto califica la disciplina el ámbito geográfico que influye en lo político. Así, tendremos una política marítima en cuanto a decisiones y previsiones del poder político respecto al uso del mar en beneficio de una sociedad.

En el ámbito iberoamericano se han dado diversas concepciones geopolíticas con estrecha vinculación al espacio marítimo propio, expresadas a través del poder naval y los intereses marítimos de cada Estado –con visión de seguridad por el balance de poderes-, que cobran a futuro mayor importancia al actuar en forma conjunta por un interés compartido -con visión de integración y cooperación por armonía de intereses-, dado el actual proceso de globalización que hace cada vez más interdependientes a las naciones de interés. (Kelly y Child 1990: 2-5).

(h) Geohistoria marítima

Geohistoria marítima es disciplina de estudio aplicada a las relaciones de poder en el espacio marítimo -en un determinado contexto histórico-, que persigue el objetivo de la historia de contribuir al conocimiento de los hombres. Puesto: “Que lo esencial de la vida de los hombres se haya construido sobre los mares es una poderosa realidad” (Braudel 2002: 81). Tanto, “En la América portuguesa, el poder naval impidió que Portugal enviase tropas para recuperar Brasil” (Scheina 1987: 30), como en la independencia hispanoamericana la interacción de fuerzas navales y militares definieron las relaciones de poder en el espacio iberoamericano.

Entre nuestros estudios de geohistoria que han contribuido al mejor conocimiento e identidad de los intereses marítimos nacionales con repercusión en la formación de intereses iberoamericanos, cabe destacar el Estudio Geopolítico-Histórico de la influencia del istmo de Panamá en el Perú, "... este trabajo que parte del conocimiento histórico de las relaciones del Perú y Panamá, debe conducirnos analíticamente a ver si hicimos buen uso de ellas, si obedecieron a una política de provecho para el país, y reflejen un real beneficio para el pueblo peruano" (Arróspide 1986: 7).

## 8.2 Metodología

### (a) Antecedentes

La geohistoria es una nueva disciplina con un nuevo método del que participan por partes iguales los métodos geográficos y los históricos. A fin de plantear una propuesta metodológica de lectura de la geohistoria, el respectivo análisis debe distinguir entre geografía e historia, geopolítica y geografía política, así como entre geohistoria y geografía histórica.

#### (1) Geografía e historia

La geografía estudia lugares o espacios del mismo modo que la historia estudia los tiempos. La descripción de acuerdo con el tiempo es historia, de acuerdo con el espacio es geografía. La historia difiere de la geografía sólo en consideraciones de tiempo y espacio. La historia es un reporte de fenómenos que sucedieron uno tras otro en el tiempo; la geografía es un reporte de fenómenos uno al lado del otro en el espacio. (Córdova 2002: 17)

La geohistoria viene a sumar en un primer momento las metodologías de las dos ciencias: la geografía y la historia. En un segundo momento la geohistoria buscará modelos de actuación mixtos, fruto de una observación espacio-temporal y entrará en campos de investigación propios como son los medios y sistemas de producción dentro de su soporte espacial. (Orella 1995: 2)

#### (2) Geopolítica y geografía política

La geopolítica "siempre vida y movimiento, cambio y transformación" (Milá 2004: 5), se ocupa por igual del aspecto geográfico de las relaciones interestatales como de las relaciones internacionales. La geopolítica es disciplina de estudio de relaciones espaciales del poder político, a diferencia de la concepción determinística geográfica del Estado -sujeto único de estudio de las relaciones espaciales-. La geohistoria traspasa fronteras políticas en los espacios de estudio de las relaciones del poder pues vincula la sociedad cultural con el espacio y el tiempo en su contexto histórico.

La geografía política es disciplina estática en la configuración y distribución actual de los Estados en la superficie terrestre. La geografía histórica es

la geografía política de cada una de las épocas pasadas. La actitud del geopolítico es dinámica, la del geógrafo político es estática. (Orella 1995: 3)

### (3) Geohistoria y geografía histórica

La geografía histórica es la rama de la geografía humana que se ocupa del examen estático de las relaciones del hombre con el suelo que habita en un pasado más o menos remoto. La geohistoria se ocupa de las sociedades históricas o culturales como sujeto de estudio. La geografía histórica proporciona materiales a la geopolítica y sobre todo a la geohistoria. La geohistoria pretende asentar las bases generales de una comprensión correcta del factor geográfico y cultural en el proceso histórico de las comunidades humanas.

### (b) Consecuentes

#### (1) Método geohistórico por oposición

El aporte del concepto que identifica geohistoria con fenome tiene su origen en el rechazo a la concepción alemana de las “reivindicaciones naturales” en la medida que advierte que “la geopolítica corre peligro de ser utilizada por cualquier régimen totalitario triunfante”, aconseja como medida disuasoria “sustituir la palabra geopolítica por la de geohistoria”, y propone “sustituir el método geopolítico centrado en el espacio vital por el método geohistórico” que niega los fundamentos de la concepción geopolítica determinística. (Vicens, citado por Reguera 1991: 15)

Este método geohistórico se construye sobre la negación de los fundamentos de la geopolítica nacionalsocialista. Según esta concepción metodológica se debe aplicar el método geopolítico a la geohistoria por influencia activa del espacio en sociedades históricas o culturales.

#### (2) Método geohistórico por proceso

El método de lectura que se propone para la geohistoria consiste en aplicar el proceso geopolítico a un hecho histórico científicamente tratado, esto es, analizar un hecho histórico bajo el influjo del pensamiento estratégico y geopolítico. Por otro lado, al escribir la historia el geohistoriador asume como metodología propia la historiografía, en base al conocimiento de la naturaleza y de la historia precisa que quiere investigar, con métodos, procesos, técnicas y bibliografía propios de la historia.

La lectura de la historia desde una concepción geohistórica en función interpretativa o hermenéutica del hecho histórico tiene efectos de retroalimentación para quienes la escriben -esto es, en función historiográfica-,

toda vez que "... por medio de la historia [es] por donde el geohistoriador lo mismo que el investigador de cualquiera de las ciencias en su evolución debe abordar normalmente todas las ciencias humanas" (Orella 1995: 10).

El estudio de las mismas variables de análisis del método geopolítico aplicadas a un hecho histórico, hacen viable una mejor explicación del caso desde la perspectiva geopolítica en su respectivo contexto histórico, permitiendo comprender mejor el comportamiento del actor geopolítico al disponer de todos los factores que influyeron en el problema geopolítico de un hecho pasado, dado que podemos contar con fuentes abiertas de mucha información disponible que para un caso actual sería muy difícil de obtener. (Doig 2007: 347).

(c) Proceso del método

El método que se propone al estudio de la geohistoria, que pretende contribuir al conocimiento de los hombres en sus relaciones de poder en la historia marítima y naval con particular interés en la sociedad de naciones iberoamericanas, consiste en aplicar en retrospectiva el método geopolítico que se ajusta a seguir sus principios y aplicar el pensamiento estratégico en los respectivos factores a tener en cuenta para formular planteamientos geoestratégicos con criterios geopolíticos, a fin de definir estructuras espaciales de sistemas de eficiencia. (Castañón 1982: 22).

(d) Principios del proceso

Aplicar en retrospectiva el método geopolítico al estudio geohistórico, facilita tanto el proceso de interpretación de los criterios empleados en las decisiones estratégicas y políticas, como evaluar los resultados historiográficos.

La lista que se enumera conceptualmente parte de la propuesta en la escuela geopolítica peruana por Castañón, por tanto es abierta y no taxativa, toda vez que nuevos estudios de geohistoria marítima posibilitarán perfeccionarla o ampliarla. Los principios aplicables al proceso del método propuesto son:

- (i) **Centralidad:** Núcleo de cohesión. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede articular sistémicamente mejor dicho espacio.
- (ii) **Tensionalidad:** Relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de poder espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Cultural y Tecnológico.
- (iii) **Vialidad:** Líneas de interrelación. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.

- (iv) **Interactividad:** Interrelación de fuerzas. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia que configuran poderes espaciales.
  - (v) **Institucionalidad:** 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.
  - (vi) **Concentralidad:** Zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de poder o poderío del centro a la periferia.
  - (vii) **Convertibilidad:** Reconversión de zonas. Proceso gradual y constante de conversión de una zona en otra, que redimensiona el sistema de eficiencia.
  - (viii) **Previsibilidad:** Relaciones de causalidad. Proceso de relación causa-efecto, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.
  - (ix) **Excentralidad:** Líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio existentes entre dos o más sistemas de tensiones antagónicas en las relaciones espaciales.
  - (x) **Conflictividad:** Relación de contrarios. Contenido esencial de la relación espacial entre dos o más sistemas de tensiones antagónicas o intereses opuestos.
- (e) Fases del proceso

La estructura del proceso que se propone para el estudio de la geohistoria en cuanto a identificar relaciones espaciales de poder en la historia marítima, consiste en adaptar las fases del pensamiento estratégico al fenómeno marítimo contenido en la historiografía del hecho en análisis, toda vez que el pensamiento estratégico aplicado a la realidad marítima facilita determinar objetivos estratégicos, pues al resolver la relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones requeridas, define recursos propios a defender y bienes ajenos a obtener a fin de proteger y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo. (Doig 2009: 29)

En tal sentido, se configuran tres fases bien definidas para el método planteado:

- (i) **Experiencia:** Identificación de factores de poder, dependientes e independientes; y de criterios de decisión: potenciales, riesgos, desafíos y limitaciones.
- (ii) **Análisis:** Identificación de objetivos y estrategias.
- (iii) **Síntesis:** Interpretación de criterios y resultados.

### 8.3 CONCLUSIONES

- (a) El desarrollo de la geohistoria como disciplina de estudio de las relaciones espaciales del poder de una sociedad cultural en un determinado contexto histórico, debe contribuir a fortalecer la conciencia e identidad iberoamericana de naciones a fin de consolidar su formación como sociedad histórica en relación con su entorno.
- (b) Si geohistoria es ciencia geográfica en cuanto espacio natural y ciencia histórica en cuanto espacio cultural, espacios que influyen en las sociedades históricas en relación con su entorno, la investigación geohistórica de hechos relevantes de un pasado común debe contribuir al desarrollo histórico nacional e iberoamericano.
- (c) Si la geohistoria es disciplina vinculada a la geopolítica en cuanto ambas se rigen por el mismo método de estudio, al desarrollar el método de estudio de la geohistoria se contribuirá a perfeccionar el método geopolítico aplicado a la realidad nacional e iberoamericana.
- (d) Dado que la influencia del mar en la historia ha sido decisiva en la formación de las repúblicas iberoamericanas, así como en la tendencia a forjar una cultura con identidad propia, desarrollar la geohistoria como disciplina de estudio aplicada a las relaciones de poder en la historia marítima y naval favorecerá a consolidar una comunidad de intereses en la sub región.

## CAPÍTULO 9

# TÉRMINOS Y VOCABLOS

### LENGUAJE MARÍTIMO FORMALIZADO: EXPRESIONES Y CONTENIDOS

*“La palabra es el espejo de la acción”.*  
*(Solón de Atenas, 640 A.C.-558 A.C.)*

#### 9.1 Términos de estudio e investigación

Las palabras o grupos de palabras que se proponen en este catálogo de términos, son expresiones que sustancialmente contienen, integran y concretan planteamientos del pensamiento estratégico y geopolítico aplicado, con la finalidad de contribuir a formalizar el lenguaje empleado en el estudio e investigación científica de la realidad marítima.

**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.

**Ámbito Marítimo.-** Espacio físico perteneciente a la realidad nacional que interrelaciona el mar, ríos y lagos navegables, y en el que se realizan actividades correspondientes a los intereses marítimos nacionales y al poder naval nacional.

**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.

**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.

**Bien Común.-** Producto o resultado del que se disfruta y comparte con los demás, y del cual no es posible excluir a nadie. Fin supremo de la política de Estado, considerado como situación ideal por alcanzar, de manera que signifique el medio social propicio para la plena realización de la persona humana.

**Bienestar General.-** 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.

**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 de gobierno del Estado, con una mínima o insuficiente delegación de autoridad en los escalones administrativos jerárquicamente subordinados.

**Civilización.-** Estadio o espacio cultural propio de las sociedades humanas más avanzadas por el nivel de su ciencia, artes, ideas y costumbres.

**Comunicaciones Marítimas.-** Complejo de rutas de navegación oceánicas 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.

**Concentración.-** Aglutinación en un ámbito especial de 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 nula.

**Concentralidad.-** Propiedad de zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de dominio o poderío del centro a la periferia.

**Conciencia 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.

**Configuración.-** Ordenamiento espacial conceptualizado e intervencional al núcleo de cohesión.

**Conflictividad.-** Propiedad de resolución de conflictos. Proceso histórico de controversias sustentado en la relación espacial entre sistemas de tensiones dialécticas.

**Convertibilidad.-** Propiedad de reconversión de las zonas de poder. Proceso gradual y continuo que posibilita redimensionar un sistema espacial de eficiencia.

**Cultura Marítima.-** Aspecto particular de la cultura en general relativo al ámbito marítimo. 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.

**Democracia.-** Sistema político en el cual el poder supremo pertenece al pueblo y se ejerce a través de un sistema representativo y participativo adecuado.

**Desarrollo Sostenible.-** Noción que implica el uso y aprovechamiento de cualquier ecosistema sin perjudicar el posterior uso y aprovechamiento por parte de las generaciones futuras.

**Desarrollo Marítimo.-** Acción o efecto de progresar, crecer económica, social, cultural y políticamente por comunidades humanas vinculadas al mar.

**Descentralización Administrativa.-** 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. Constituye el establecimiento de organismos públicos, locales o regionales con facultades administrativas autónomas para un funcionamiento ágil y oportuno.

**Desconcentración Administrativa.-** Delegación de autoridad que se ejecuta dentro del aparato administrativo del Estado, particularmente desde su nivel central hacia sus niveles regionales y zonales.

**Disuasión 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 psicológicos y materiales.

**Doctrina de Acción Política.-** Conjunto de principios y reglas de aplicación general de la teoría política, destinados a orientar la acción del gobierno y evitar la improvisación y el excesivo proselitismo, para ejercer el poder político del Estado dentro de parámetros definidos.

**Doctrina Marítima.-** Conjunto de principios y su consecuente teoría, que aplicado al ámbito marítimo, teniendo en cuenta sus características y peculiaridades, generan métodos y procedimientos que orientan las acciones destinadas a alcanzar una finalidad específica. Es disciplina del conocimiento y la experiencia que estudia las expresiones culturales que influyen y fundamentan las actividades humanas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

**Ecología Marina.-** Parte de la ciencia de la ecología que estudia la relación entre seres vivos y entre éstos y su ambiente acuático o marítimo.

**Enfoque.-** Perspectiva metodológica que puede ser utilizada para el estudio de la realidad nacional.

**Entorno.-** Ambiente que condiciona una situación o estado de alguna persona o cosa. Conjunto de condiciones en las que se desarrolla un Estado.

**Espacio.-** Ámbito en el que se desarrollan actividades institucionales de un Estado. Espacio físico es el ámbito territorial de un Estado.

**Estado.-** Organización jurídico-político de la sociedad asentada en un determinado territorio, en la que el poder ejercido por un gobierno, está encargado de realizar el bien común.

**Estrategia Marítima.-** 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.

**Estrategia.-** Arte y ciencia de conducir los medios a la acción efectiva de manera decisiva y en las condiciones más favorables.

**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.

**Estudio 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.

**Fin supremo.-** Situación ideal, en el medio social, que el Estado desea alcanzar para lograr la realización plena de la persona humana.

**Frontera.-** 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.

**Fuerzas Competitivas Relativas.-** Tensiones dialécticas entre centro y periferia.

**Futuribles.-** Término que designa futuros posibles en un momento concreto.

**Geocultura.-** Estudio de las relaciones espaciales de interculturalidad que influyen en la política de Estado.

**Geoecología.-** Ciencia natural interdisciplinaria 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.-** 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.-** 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.

**Geopolítica.-** 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.

**Gobernanza 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.

**Holística.-** Enfoque teórico que pretende estudiar los diversos aspectos de la realidad como un todo interconectado.

**Identidad Nacional.-** 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.

**Institucionales.-** Propiedad de las instituciones de un país, sistemadas por actividades en seis conjuntos: jurídico, administración, economía, cultura, innovación y seguridad.

**Institucionalidad.-** 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.

**Integración.-** Acción y efecto de unir o constituir las partes de un todo.

**Interés.-** Expresión de un deseo generado por una necesidad material o espiritual, que pretende ser satisfecho por un bien objetivo por alcanzar.

**Intereses Marítimos.-** 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 la seguridad y al bienestar general.

**Intereses Nacionales.-** Expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad, material o espiritual, de carácter nacional.

**Interactividad.-** Propiedad de la dialéctica de tensiones. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia.

**Medio Ambiente.-** Espacio geoecológico en el que 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. En términos sociales, medio ambiente es la condicionalidad física de una sociedad en la que aquella reacciona, tal como el clima, topografía, altitud, suelo, subsuelo, y otros. El medio ambiente tiene gran influencia en la cultura y tipo de vida del grupo humano que en él se instala.

**Objetivo Institucional.-** Resultado que se establece para el cumplimiento de la misión de la institución, el mismo que se deriva de la visión institucional.

**Objetivo 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.

**Plan 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.

**Planeamiento 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.

**Política 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.

**Política 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.

**Política 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.

**Previsibilidad.-** Propiedad de las relaciones de causalidad. Proceso retrospectivo de correlación, que posibilita cronías 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.

**Realidad 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.

**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.

**Territorialidad.-** Consideración del límite geográfico de la soberanía de un Estado.

**Transpaís.-** Zona que corresponde al espacio interior de un país (hinterland).

**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.

**Zonas del Entorno.-** Anexión, protección, influencia, interés y núcleo de cohesión.

**Zonas Geoeconómicas.-** Áreas geográficas, en las cuales todos los procesos económicos y sociales se complementan en forma cohesionada. Conforman sociedades regionales con aspiraciones e intereses comunes, capaces de satisfacer integral o parcialmente sus necesidades, además de colocar su producción excedente en otras zonas del país y/o exportarlas; se configuran en fuentes potenciales de tensiones.

## 9.2 Vocablos de análisis y síntesis

Los vocablos que conforman este catálogo son palabras claves del texto, sistemadas con el propósito de facilitar la lectura y el proceso de análisis-síntesis de contenidos. Los números ubicados a la derecha de cada palabra, indican las páginas donde aparecen, con los significados que adquieren según el contexto.

**AEROESPACIAL.-** 18, 20, 28, 33, 37, 39, 40, 44, 50, 52, 54, 56, 57, 64, 88.

**AMAZÓNICO.-** 18, 20, 28, 33, 40, 44, 50, 52, 57, 64.

**ÁMBITO.-** 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 25, 29, 31, 34, 37, 40, 41, 42, 44, 47, 50, 54, 59, 63, 67, 70, 72, 76, 78, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89.

**ANDINO.-** 18, 20, 28, 33, 40, 44, 50, 52, 57, 64.

**ANTARTICO.-** 18, 20, 28, 33, 37, 39, 40, 44, 50, 52, 54, 56, 57, 61, 64.

**BENEFICIOS.-** 14, 64, 69.

**BIEN(ES).-** 14, 26, 27, 28, 29, 30, 40, 41, 49, 56, 64, 69, 70, 71, 74, 82, 84, 86, 88.

**CENTRALIDAD.-** 45, 81, 82, 85.

**CENTRO.-** 41, 42, 43, 45, 46, 48, 82, 85, 87, 88.

**CIENTÍFICA(S).-** 12, 14, 15, 16, 17, 26, 30, 31, 34, 47, 51, 65, 71, 77, 80, 84.

**CIUDADANÍA.-** 33, 38, 55, 58, 60, 71.

**CIVILIZACIÓN(ES).-** 41, 42, 59, 76, 85, 87, 88.

**COMERCIO.-** 21, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 46, 47, 48, 53, 65, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 85.

**COMÚN(ES).-** 26, 27, 28, 29, 36, 41, 49, 53, 65, 70, 71, 78, 83, 84, 85, 86, 90.

**COMUNIDAD(ES).-** 24, 28, 35, 39, 52, 56, 58, 71, 80, 83, 85, 86.

**CONCENTRALIDAD.-** 45, 82, 85.

**CONCIENCIA.-** 24, 25, 28, 29, 37, 38, 54, 55, 59, 71, 76, 83, 85, 86.

**CONFIGURAR.-** 32, 43, 45, 46, 49, 64.

**CONFLICTIVIDAD.-** 45, 82, 85.

**CONOCIMIENTO(S).-** 11, 12, 13, 14, 15, 16, 25, 29, 31, 35, 36, 37, 42, 52, 53, 54, 75, 78, 79, 80, 81, 86, 94.

**CONSTITUYENTE.-** 18, 19, 20, 21, 22, 23, 72.

**CONTROL(AR).-** 21, 38, 47, 72, 84.

**CONVERTIBILIDAD.-** 45, 82, 85.

**COOPERACIÓN.-** 12, 35, 37, 52, 53, 59, 66, 78.

**COORDINACIÓN.-** 21, 34, 35, 50, 52, 66.

**COSTUMBRE(S).-** 13, 46, 85.

**CULTURA(S)(LES).-** 12, 13, 17, 20, 24, 25, 28, 29, 30, 31, 33, 35, 37, 39, 42, 43, 45, 46, 47, 50, 51, 54, 56, 58, 59, 62, 65, 68, 71, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 89.

**DEBILIDADES.-** 36, 39, 52.

**DEMOCRACIA.-** 22, 23, 59, 86.

**DESAFÍOS.-** 34, 51, 82.

**DIALÉCTICA(S).-** 24, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 85, 86, 87, 88.

**DIFERENCIAS.-** 25, 26, 65.

**DIVERSIDAD.-** 12, 27, 29, 31, 39, 47, 56.

**DOMINIO.-** 19, 20, 37, 42, 45, 52, 54, 64, 78, 85.

**ECONOMÍA(S).-** 34, 35, 36, 43, 46, 51, 52, 53, 63, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 84, 88.

**ECOSISTEMA(S).-** 36, 39, 53, 56, 86.

**EDUCACIÓN.-** 11, 19, 25, 28, 29, 31, 32, 36, 37, 39, 47, 54, 56, 65, 71.

**ENERGÍA.-** 29, 36, 37, 53, 54.

**ESPACIO(S).-** 11, 18, 19, 20, 21, 23, 35, 37, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 51, 54, 62, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89.

**ESTRATEGIA(S).-** 13, 15, 16, 17, 24, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 38, 40, 41, 43, 44, 46, 49, 52, 53, 55, 63, 76, 82, 86, 87, 94.

**ESTRUCTURA(R)(S)(LES).-** 15, 16, 17, 18, 20, 23, 27, 28, 29, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 58, 63, 66, 76, 81, 82, 84, 85, 87, 88.

**ETAPAS.-** 29, 40, 42, 43, 44, 57.

**EXPERIENCIA(S).-** 11, 12, 13, 14, 17, 22, 25, 26, 40, 47, 57, 58, 60, 63, 65, 66, 77, 78, 82, 86.

**FENÓMENO(S)(LOGIA).-** 11, 13, 14, 15, 17, 24, 25, 28, 29, 36, 53, 63, 79, 82, 85, 86, 94.

**FOMENTO.-** 34, 37, 50, 53, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 66.

**FORTALEZA.-** 30, 31, 46, 47, 48.

**FUENTES.-** 24, 34, 42, 50, 69, 81, 90.

**FUERZAS.-** 27, 28, 31, 32, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 51, 64, 78, 81, 82, 87, 88, 89.

**FUNCIÓN(ES)(AL).-** 14, 15, 16, 17, 35, 44, 47, 51, 52, 70, 74, 77, 80, 84, 85, 86, 87.

**FUNDAMENTO(S).-** 12, 14, 15, 16, 17, 19, 42, 74, 80.

**GEOCULTURA.**- 41, 87.

**GEOECONOMÍA.**- 41, 87.

**GEOESTRATEGIA.**- 41, 43, 57, 87.

**GEOHISTORIA.**- 42, 43, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 87.

**GEOPOLÍTICA.**- 13, 15, 16, 17, 25, 26, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 55, 56, 57, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 87, 94.

**GESTIÓN.**- 21, 24, 27, 36, 37, 48, 53, 63, 89.

**GOBIERNO.**- 19, 20, 24, 28, 44, 60, 61, 65, 67, 84, 85, 86, 89.

**HECHO(S).**- 12, 13, 19, 22, 42, 45, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 85, 87, 89.

**HISTORIA.**- 12, 19, 21, 22, 42, 43, 45, 54, 59, 61, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83.

**IDENTIDAD(ES).**- 26, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 38, 39, 40, 46, 47, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 66, 71, 75, 79, 83, 88.

**INDUSTRIA(L).**- 13, 21, 26, 30, 31, 35, 46, 52, 65, 68, 70, 71.

**INFORMACIÓN.**- 14, 21, 34, 36, 37, 39, 47, 50, 53, 54, 56, 77, 81.

**INFRAESTRUCTURA.**- 34, 36, 47, 48, 52, 53.

**INNOVACIÓN.**- 15, 30, 34, 37, 39, 46, 47, 51, 54, 56, 68, 71, 88.

**INSTITUCIONALIDAD.**- 45, 82, 88.

**INTEGRACIÓN.**- 22, 23, 34, 35, 44, 50, 51, 52, 56, 58, 60, 74, 78, 88.

**INTERACTIVIDAD.**- 29, 45, 71, 82, 88.

**INTERCULTURALIDAD.**- 29, 33, 34, 37, 39, 50, 54, 87.

**INTERESES.**- 14, 15, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 94.

**JURÍDICA(S).**- 14, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 45, 50, 51, 73, 82, 88.

**JURISDICCIÓN.**- 19, 20, 23, 34, 50, 63, 64.

**LEGISLACIÓN.**- 38, 46, 51, 54.

**LENGUAJE.**- 14, 15, 84, 94.

**LIMITACIONES.**- 37, 44, 53, 82.

**MARCO.**- 19, 62, 65, 69, 72, 73, 74, 76.

**MATRIZ.**- 30, 31, 45, 46, 47, 48.

**MEDIO(S).**- 12, 21, 27, 28, 29, 34, 35, 36, 37, 42, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 64, 65, 66, 70, 71, 76, 79, 81, 84, 87, 88, 89.

**MERCADOS.**- 48, 49, 52, 70, 73, 74.

**METAS.**- 32, 49, 84, 87, 89.

**NECESIDAD(ES).**- 14, 16, 20, 22, 26, 30, 32, 33, 34, 36, 37, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 64, 67, 70, 72, 82, 84, 85, 88, 89, 90.

**OBJETIVO(S).**- 15, 16, 17, 21, 26, 27, 30, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 72, 76, 78, 82, 84, 87, 88, 89, 94.

**OBJETO(S).**- 11, 12, 13, 22, 25, 26, 33, 43, 49, 65, 76.

**OPORTUNIDADES.**- 30, 34, 46, 51, 64.

**ORDENAMIENTO.**- 21, 38, 41, 54, 64, 67, 72, 73, 85.

**ORGÁNICA.**- 11, 13, 14, 15, 17.

**PARTICIPACIÓN.**- 38, 54, 58, 59, 60, 61, 62.

**PERIFERIA.**- 41, 42, 43, 45, 46, 48, 81, 82, 85, 87, 88, 89, 90.

**PODER(ES).**- 18, 21, 22, 23, 27, 32, 40, 42, 43, 45, 46, 49, 56, 59, 60, 63, 64, 69, 72, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89.

**PODERÍO.**- 43, 45, 76, 77, 82, 85, 89.

**POLÍTICAS.**- 13, 19, 20, 21, 25, 27, 28, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 76, 79, 81.

**POSIBILIDADES.**- 18, 24, 25, 32, 33, 34, 39, 41, 42, 44, 48, 49, 50, 51, 56, 85.

**POTENCIALIDAD.**- 30, 32, 34, 46, 48, 51, 87.

**PREVISIBILIDAD.**- 45, 82, 89.

**PROCEDIMIENTOS.**- 12, 14, 15, 16, 17, 19, 73, 86, 89.

**PROCESOS.**- 14, 15, 16, 26, 28, 45, 65, 68, 69, 70, 78, 80, 82, 84, 88, 90, 94.

**PRODUCTOS.**- 69, 70, 71, 74.

**PÚBLICAS.**- 20, 33, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 72, 85.

**REALIDAD.**- 11, 12, 13, 17, 22, 25, 26, 28, 30, 32, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 57, 63, 66, 78, 82, 83, 84, 86, 88, 89.

**RECURSOS.**- 20, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 39, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 56, 59, 61, 64, 65, 68, 70, 71, 73, 74, 82, 87, 88.

**RÉGIMEN.**- 58, 59, 72, 73, 80.

**REGULAR(SE).**- 22, 23, 53, 65.

**RELACIONES.**- 13, 18, 19, 21, 24, 25, 26, 29, 31, 42, 43, 45, 48, 52, 58, 59, 61, 63, 64, 68, 69, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 87, 89.

**REQUERIMIENTOS.**- 14, 30, 32, 33, 34, 36, 37, 46, 49, 51, 52, 53.

**RESPONSABILIDAD.**- 12, 27, 58, 59, 61, 62, 73.

**RESULTADOS.**- 24, 39, 56, 81, 82, 89.

**RETOS.**- 18, 24, 25, 32, 33, 36, 37, 39, 41, 42, 48, 49, 52, 53, 56, 73.

**RIESGOS.**- 36, 52, 53, 82.

**SECTORIA(LES).**- 21, 65, 66, 89.

**SEMEJANZAS.**- 25, 65, 67.

**SERVICIOS.**- 26, 30, 31, 32, 34, 39, 47, 69, 70, 74, 88.

**SOBERANÍA.**- 18, 19, 20, 21, 23, 63, 64, 72, 73, 74, 89.

**SUPERVISIÓN.-** 33, 38, 49, 55.

**TECNOLOGÍA(S).-** 31, 34, 35, 36, 37, 47, 51, 52, 53, 54, 65.

**TENSION(ES)(ALIDAD).-** 14, 21, 26, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 64, 70, 81, 82, 85, 87, 88, 89, 90.

**TERRITORIO.-** 19, 20, 23, 41, 42, 58, 63, 64, 74, 86, 87.

**TIEMPO(S).-** 12, 19, 21, 32, 42, 43, 49, 61, 75, 77, 78, 79, 87.

**TRANSPORTE.-** 35, 36, 37, 39, 47, 51, 53, 54, 56, 64, 69, 70, 74, 88.

**USO.-** 24, 34, 37, 43, 50, 51, 54, 56, 63, 66, 69, 71, 74, 78, 79, 86, 94.

**VALORES.-** 11, 12, 16, 17, 22, 26, 27, 33, 39, 40, 49, 56, 57, 59.

**VIALIDAD.-** 45, 81, 89.

**VIGILANCIA.-** 21, 34, 37, 39, 47, 50, 54, 56.

**ZONA(S)(LES).-** 34, 35, 36, 39, 45, 50, 51, 52, 53, 56, 82, 85, 86, 87, 89, 90.

### 9.3 CONCLUSIÓN

Este Capítulo final aborda la interpretación de términos y vocablos de mayor uso en trabajos de estrategia y geopolítica marítima, por expresiones vinculadas en la relación continente-contenido respecto de tales estudios e investigaciones, con el empeño de contribuir a alcanzar el objetivo primordial en doctrina: la adopción de un efectivo lenguaje formalizado en favor de la enseñanza preparatoria del conocimiento del fenómeno marítimo, paso esencial para el empleo del método adecuado en los procesos estratégico y geopolítico marítimos, así como para la efectiva docencia de principios que sustentan las actividades marítimas en relación con los intereses nacionales.

## BIBLIOGRAFÍA

Ariño, Gaspar. (2004) *Principios de Derecho Público Económico. Modelo de Estado, Gestión Pública, Regulación Económica*. Editorial Comares, Granada.

Arróspide, Ramón. (1986). *Estudio Geopolítico-Histórico de la influencia del Istmo de Panamá*. Lima: IEHMP, CEEM.

Banco Mundial (BM). (2006) Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados, CIADI, Nueva York, 1965. Editado por el BM, Washington. Consulta 8/10/2010. en: <http://icsid.worldbank.org/ICSID/ICSID/RulesMain.jsp>

Barbé, Esther. (2007). *Relaciones Internacionales* (3ed.). Madrid: Tecnos.

Basadre, Jorge. (1961). *Historia de la República del Perú*. (5a. Ed.). Lima: Histórica. (1970). *Historia de la República del Perú*. (6a. Ed.). Lima: Universitario.

Banco Central de Reserva del Perú. (BCRP). (2013) Reporte de Inflación del BCR, Diciembre 2012. Consulta 8/10/2013. <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2012/diciembre/reporte-de-inflacion-diciembre-2012.pdf>

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.

Bruce, Andy y Landon, Ken. (2002). *El Pensamiento Estratégico*. México: Grijalbo.

Bulcourn, Pablo, y Nelson Cardozo. (2008). ¿Por qué comparar políticas públicas? Documento de Trabajo N° 3, Octubre 2008. Consulta 9/10/2013. [http://www.flacsoandes.org/web/imagesFTP/1252898778.politica\\_comparada\\_A.pdf](http://www.flacsoandes.org/web/imagesFTP/1252898778.politica_comparada_A.pdf) <http://www.politicacomparada.com.ar/>

CAEN. (2006). *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional*. Lima: Centro de Altos Estudios Nacionales.

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. En: *Agenda Internacional* - Año 10, no. 20, PUCP, IDEI, pp. 195-213.

Castañón, Emilio. (1946) Geopolítica e Historia. Tesis Doctoral 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.

- CEPAL. (2012). Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Perú. Unidad de Servicios de Infraestructura. Santiago: CEPAL. Consulta 8/10/2013. [http://www.eclac.cl/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso\\_Per%C3%BA.pdf](http://www.eclac.cl/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Per%C3%BA.pdf)
- CEPLAN. (2008). Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: CEPLAN.
- Chanamé, José y otros. (2009). Manual de Derecho Constitucional. Derecho, elementos e instituciones constitucionales. Arequipa: Adrus S.R.L.
- Congreso de la República del Perú (CRP). (1922). Ley N° 4466 del 23 Enero 1922. Lima: Autor. (1993). *Constitución Política del Perú*. (Edición Oficial). Lima: Editora Perú. Consulta 17/7/2013. <http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html> (1994). Ley O-CONGRESO-20-11-11.pdf
- Constitución Política del Perú (CPP) (1993). Lima: Edición Oficial. Consulta 8/10/2013: <http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html>
- Córdova, Hildegardo. (2002). *Naturaleza y Sociedad. Una introducción a la Geografía*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.
- D'Alessio, Fernando. (2008). *El proceso estratégico: un enfoque de gerencia*. México: Prentice Hall de Pearson.
- De Kluyver, Cornelis. (2005). *Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos*. Buenos Aires: Pearson Education S.A.
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE) (2012). Consulta 6/10/2013. [www.rae.es/drae](http://www.rae.es/drae)
- Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú (2001). *Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima*. Lima: Autor.
- Doig, Jean Jesu. (1985). "Fomento Marítimo". *Revista de Marina*. Lima, N°1, 65-70. (1993). "Análisis geopolítico". *Revista de Marina*, 5, 65-76. (2005). "Doctrina Marítima: Aproximación teórica para el diseño de un modelo de estudio estratégico-marítimo". *Revista de Marina*, 98(2), 15-27. (2007). "Geohistoria marítima". En IEHMP (Ed.). *Marino y Caballero Ejemplar*. Libro homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara (335-347). Lima: IEHMP. (2010a). "Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades". *Revista de Marina*, 103(1), 67-87. (2010b). "Geohistoria marítima: relaciones espaciales del poder en la historia marítima". *Revista de Marina*, 103(3), 107-119. (2010c). "Intereses marítimos: economía y desarrollo". *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 2010, 67-77. (2011). "Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado." *Revista de Marina*, 104(3), 39-47. (2012). "Constitución Política del Estado: retos y posibilidades. Rumbo a una efectiva política marítima integrada". *Revista de Marina*, 105(3), 37-45.
- Duverger, Maurice. (1970). *Instituciones Políticas y Derecho Constitucional*. Barcelona: Ediciones Ariel.
- Frieschket, Federico. (1978). Argentina: Editorial El Ateneo.

- Gallego, Fabio. (2004). *El Pensamiento Estratégico*. Barcelona: Paidós Ibérica S.A.
- García, Conrado. (1999a). Arnold J. Toynbee: Estudio de la Historia. *Comentarios Historiográficos*. Consulta 7/10/2013. <http://personales.ya.com/rpmg/cga/libcomhis/index.html>
- (1999b). Jaime Vicens Vives: Tratado General de Geopolítica. *Comentarios Historiográficos*. Consulta 7/10/2013. <http://personales.ya.com/rpmg/cga/libcomhis/index.html>
- Gigli, Flavio. (2006). «Michel Foucault: aportes para una nueva filosofía política». Neuquén: Universidad Nacional del Comahue, *Portal UI. Uruguay de las Ideas. Montevideo, abril 2006*. Consulta 15/10/2013. <[http://www.uruguaypiensa.org.uy/noticia\\_39\\_1.html](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 12/10/2013: <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: Macchi.
- Hill, Charles y Jones, Gareth. (2000). *Administración Estratégica. Un Enfoque Integrado*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana S.A.
- Hobbes, Thomas. (1980). *Leviatán o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil* (2a. Ed.). Traducción de Manuel Sánchez Sarto (1940). México: Fondo de Cultura Económica. (Versión original 1651)
- Hofer, Charles. (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).
- IEHMP. (1992). *Documentos de Creación y Estatuto del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima: IEHMP. CEEM. (2008). *Intereses Marítimos y Política de Estado. Separata CEEM*. Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM. (2012). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. (2ª. Edición). Lima: CEEM del IEHMP.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (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>
- Junta Interamericana de Defensa de la OEA. (1968). *Diccionario de Términos Militares en Español*. (Publicación T-294 de la JID). Washington: Autor.
- Kant, Immanuel. (1973). *Cimentación para la metafísica de las costumbres*. Buenos Aires: Editorial Aguilar. (Versión original 1785).
- Kelly, Philip y Child, Jack. (1990). *Geopolítica del Cono Sur y la Antártida*. Buenos Aires: Pleamar.

- Kresalja, Baldo y Ochoa, César. (2009) *Derecho Constitucional Económico*. Lima: Editorial PUCP.
- Milá, Ernest. (2004). Turquía en la UE. Argumentos geopolíticos para el no. Consulta 7/7/2010 <http://infokrisis.blogia.com/2004/111703-turquia-en-la-ue.-argumentos-geopoliticos-para-el-no.php>
- Ministerio de Defensa (MINDEF). (2005). Libro Blanco de la Defensa Nacional. Consulta 12/10/2013. [http://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo\\_III.pdf](http://www.mindef.gob.pe/menu/libroblanco/pdf/Capitulo_III.pdf)
- O'Loughlin, John. (2000). *Dizionario di geopolitica*. Trieste, Italia: Asterios Editore.
- OEA. (1948). *Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre*. IX Conferencia Internacional Americana. Bogotá: Autor. (2001). *Carta Democrática Interamericana*. Lima: Autor. Consulta 13/7/2013. [http://www.oas.org/charter/docs\\_es/resolucion1\\_es.htm](http://www.oas.org/charter/docs_es/resolucion1_es.htm) (2009). *Manual para la participación de la sociedad civil en las actividades de la OEA*. Publicación ISBN 978-0-8270-5428-8. Consulta 13/7/2013. [http://www.oas.org/es/sre/dai/sociedad\\_civil/Docs/Civil\\_Society\\_Manual\(Spanish\).pdf](http://www.oas.org/es/sre/dai/sociedad_civil/Docs/Civil_Society_Manual(Spanish).pdf)
- Organización Mundial del Comercio (OMC). (2013). Estadísticas del comercio internacional. El comercio de servicios comerciales. Consulta 8/10/2013. [http://www.wto.org/spanish/res\\_s/statis\\_s/its2012\\_s/its12\\_toc\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2012_s/its12_toc_s.htm)
- Orella, José. (1995). Geohistoria. *Lurralde*. Bilbao, San Sebastián: Universidad de Deusto. Consulta 7/10/2013. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur18/orella18/18orella.htm>
- PROMARPE. (1909). Carta del Comité Ejecutivo al Receptor de Correos. Lima, 17 Setiembre 1909. (1961). Discurso de Orden por el 50° Aniversario de PROMARPE por Quesada, Fortunato. *Revista Pro-Patria*. Lima, p. 24-25. (1990). Estatuto y Reglamento de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú. 1996. Lima: Autor. (2012). Moción de saludo: construcción Buque Escuela a Vela "Unión" del 15/12/2012. Consulta 15/7/2013. <http://promarina.blogspot.com/2012/12/mocion-de-saludo-construccion-buque.html>
- Ragin, Charles. (1987). *The comparative method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies*. California: University of California Press. Berkeley and Los Angeles.
- Real Academia de la Lengua Española (RAE). (2011). *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* (DRAE). Consulta 20/7/2013. <http://buscon.rae.es/drae/>
- Reguera, Antonio. (1991). Fascismo y Geopolítica en España. *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*. Barcelona: Universidad de Barcelona. Consulta 7/7/2010. <http://www.ub.es/geocrit/geo94.htm>
- Remiro, Antonio. (1997). *Derecho Internacional*. Madrid: McGraw-Hill.
- Rubio, Marcial. (1999). *El Sistema Jurídico. Introducción al Derecho*. Octava Edición. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Salgado, Jesús. (1973) *Logística General y Naval Operativa*. Madrid: Nuevas Gráficas S. A.
- Saloner Garth y otros. (2005). *Administración Estratégica*. México D.F.: Limusa Wiley.

Scheina, Robert. (1987). Iberoamérica. Una Historia Naval 1810-1987. Madrid: San Martín.

Tribunal Constitucional del Perú (TC). (2010) Sentencia al EXP N°0008-2003-AI/TC del 11.11.2003. Consulta 8/6/2013. en: <http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00008-2003-AI.html>

Thompson, William I. (1979). Indicios de un futuro viable. *Revista Facetas*, 12(3), 19-28.

UE. (2006). *Libro Verde. Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares*. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europeas, Unión Europea. (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 8/10/2013. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF> (2007). Libro Azul. Una política marítima integrada para la Unión Europea. COM (2007) 575 final. Bruselas: UE. Consulta 8/10/2013. <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 8/10/2013. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF> (2010). Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas: SEC (2007) 1278/2. Consulta 8/10/2010. en: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/ActionPaper/action\\_plan\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/ActionPaper/action_plan_es.pdf)

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). (2010). El Transporte Marítimo en 2009. (2012). Review of Maritime Transport 2012. Consulta 9/10/2013. [http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2009\\_sp.pdf](http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2009_sp.pdf) [https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Functad.org%2Fen%2FPublicationsLibrary%2Frmt2012\\_en.pdf](https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Functad.org%2Fen%2FPublicationsLibrary%2Frmt2012_en.pdf)

Vargas, Rubén. (1962). *Ramón Castilla*. Buenos Aires: Imp. López.

Wikipedia (2011). Mar de Grau. Consulta 8/10/2013. [http://es.wikipedia.org/wiki/Mar\\_de\\_Grau](http://es.wikipedia.org/wiki/Mar_de_Grau)

Yturbe, Corina. (1993). *El conocimiento histórico*. En Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Ed.). *Filosofía de la historia* (pp. 207-228). Madrid: Trotta.

Este libro se imprimió en los talleres gráficos de  
Iakob Comunicadores y Editores S.A.C.  
Situado en: Jr. Manuel Segura N° 775 • Lima 01  
R.U.C. 20524555701  
Diciembre, 2013



ISBN: 978-612-46560-8-8



9 786124 656088



MINISTERIO DE DEFENSA



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ