

**MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL  
ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ALTO MANDO  
MAESTRÍA EN POLÍTICA MARÍTIMA**



**Tesis presentada para obtener el grado académico  
de Maestro en Política Marítima**

**“Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional,  
orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e  
impulsar la identidad marítima”**

**Presentado por:**

**C. de N Mg. Federico Elías Navarro Ponce de León**  
<https://orcid.org/0000-0002-0918-4876>

**Asesor Metodológico**  
**Dr. Joaquín Lombira Echevarría**  
<https://orcid.org/0000-0002-9268-1821>

**Asesor Técnico-Especialista**  
**Calm. Mg. Jean Jesu Doig Camino**  
<https://orcid.org/0000-0002-5701-6762>

**La Punta, 2019**



**Repositorio ESUP**



Licencia: CC BY - NC 4.0

Este trabajo está sujeto bajo los siguientes términos:

Atribución - No comercial 4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Derechos: Acceso abierto





## **DEDICATORIA**

*A MI ESPOSA AMPARO, A  
MIS HIJOS FEDERICO Y  
MICAELA YA MIS PADRES,  
POR SU COMPRESIÓN Y  
APOYO.*

## **AGRADECIMIENTO**

A todos los señores oficiales, profesionales y especialistas que me apoyaron con su conocimiento y recomendaciones para el desarrollo del presente trabajo de investigación

## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
<b>Índice</b> .....	vi
<b>Listado de Tablas</b> .....	ix
<b>Listado de figuras</b> .....	x
Resumen.....	xi
Abstract.....	xii
<b>Introducción</b> .....	xiii
<b>CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	1
1.1 Situación problemática.....	1
1.2 Formulación del problema .....	6
1.2.1 Problema principal .....	6
1.2.2 Problemas secundarios.....	6
1.3 Objetivos de la Investigación.....	7
1.3.1 Objetivo general .....	7
1.3.2 Objetivos específicos .....	7
1.4 Justificación de la investigación.....	7
1.5 Limitaciones de la investigación .....	9
<b>CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO</b> .....	10
2.1 Antecedentes de la investigación.....	10
2.2 Bases teóricas.....	22
2.2.1 Conciencia marítima nacional .....	22
2.2.2 Identidad marítima.....	25

2.2.3 Política marítima nacional .....	28
2.3 Base normativa .....	31
2.4 Definiciones conceptuales .....	32
<b>CAPÍTULO III. METODOLOGÍA .....</b>	<b>37</b>
3.1 Diseño Metodológico... ..	37
3.2 Población y muestra .....	37
3.3 Variables, dimensiones e indicadores.....	38
3.4 Formulación de hipótesis .....	39
3.4.1 Hipótesis general.....	39
3.4.2 Hipótesis específicas.....	39
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	40
3.5.1 Descripción de las técnicas.....	40
3.5.2 Descripción de los instrumentos.....	40
3.6 Técnicas para el procesamiento de la información y prueba de hipótesis .....	41
3.7 Aspectos éticos .....	42
<b>CAPÍTULO IV. RESULTADOS.....</b>	<b>43</b>
4.1 Resultados de la investigación .....	43
4.1.1 Evaluación del efecto de no contar con una PMN durante el periodo 2010 al 2018, en la conciencia marítima nacional y la identidad marítima .....	47
4.1.2 Formulación de los lineamientos como parte de una PMN al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional.....	74
4.1.2.1 Resultados de los cuestionarios de entrevistas y del análisis documentario .....	74
4.1.2.2 Lineamientos propuestos.....	86
4.1.3 Formulación de los lineamientos como parte de una PMN al año 2030, orientados a impulsar la identidad marítima .....	88

4.1.3.1 Resultados de los cuestionarios de entrevistas y del análisis documentario .....	88
4.1.3.2 Lineamientos propuestos.....	98
4.2 Análisis de los resultados .....	101
4.2.1 Contrastación de hipótesis específicas .....	101
4.2.2 Contrastación de la hipótesis general .....	104
<b>CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>106</b>
5.1 Conclusiones .....	106
5.2 Recomendaciones .....	106
<b>Referencias Bibliográficas .....</b>	<b>107</b>
<b>Anexos</b>	
Anexo A: Cuestionario de entrevista.....	110
Anexo B: Formatos de consentimiento informado .....	112
Anexo C: Formatos de validación para la propuesta de lineamientos .....	123



**LISTADO DE TABLAS**

	<b>Pág.</b>
Tabla 1: Políticas Marítimas de otros países .....	8
Tabla 2: Categorías de análisis y dimensiones .....	38

## LISTADO DE FIGURAS

**Pág.**

Figura 1: Pilares centrales de la Política de Modernización de la gestión pública .....	22
---	----

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación, de enfoque cualitativo, tuvo por objetivo formular los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima.

Las técnicas para la recolección de datos fueron entrevistas dirigidas a especialistas y profesionales con experiencia en el área de la investigación, mediante un cuestionario estructurado pre establecido, con el fin de poder recabar información de interés profesional en base a sus experiencias, opiniones y puntos de vistas argumentados y que sirvieron de insumo para el análisis correspondiente.

Asimismo, se efectuó análisis de la información de documentos de temas relacionados al trabajo de investigación, con el fin de obtener datos de importancia y poder compararlas con la proporcionada a través de las entrevistas a especialistas y profesionales.

Como resultados de la investigación, a juicio de especialistas y profesionales, se concluye que el no contar con una Política Marítima Nacional ha sido un factor desfavorable en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima en la población peruana. Asimismo, que los lineamientos propuestos, como resultados del trabajo de investigación, fortalecerían la conciencia marítima nacional e impulsaría la identidad marítima.

**Palabras claves:** Política Marítima Nacional, Lineamientos, Conciencia Marítima e Identidad Marítima.

## ABSTRACT

The objective of this research, of qualitative approach, was to develop guidelines as part of a National Maritime Policy to 2030, oriented to strengthen national maritime awareness and to promote the maritime identity.

In order to collect information of professional interest based on experience, opinions and argued points of view, useful for the corresponding analysis, interviews with a pre-established structure questionnaire were addressed to experienced experts and professionals on research as part of a data collection technique.

Likewise, a document information analysis related to research was performed in order to obtain important data and to compare them to the information acquired from the above-mentioned interviews carried out to experts and professionals.

In conclusion, as a result of this research and according to experts and professionals it is determined that without a National Maritime Policy a national maritime awareness and maritime identity within Peruvian population could not be strengthened. Likewise, as a result of this research, the guidelines suggested would strengthen national maritime awareness and promote maritime identity.

**Key words:** National Maritime Policy, guidelines, Maritime Awareness and Maritime Identity.

## INTRODUCCIÓN

El ámbito marítimo (mar, ríos y lagos) para la historia de la humanidad ha sido de suma importancia por lo valioso para la vida y desarrollo de los pueblos, a través del uso y aprovechamiento de los recursos que este ámbito proporciona. Conforme han pasado los años y ha mejorado la tecnología, la utilización y explotación del ámbito marítimo ha aumentado para poder satisfacer las necesidades de poblaciones en crecimiento continuo.

El Perú se encuentra en la parte central y occidental de América del Sur y con una costa de 3080 km. de longitud que es bañada por el Océano Pacífico, cuenta con el lago navegable más alto del mundo y con ríos que desembocan en el Océano Pacífico y en el Lago Titicaca, siendo el río más importante del país el río Amazonas que desemboca en el Océano Atlántico.

Desde el origen de las civilizaciones prehispánicas la vinculación de los pueblos con el mar no es ajena al antiguo peruano. Las ciudades más importantes del país se han desarrollado, justamente, en las diferentes cuencas hidrográficas con que cuenta el país y esto debido a la gran fuente de alimento que representa y a la generación de comercio a través de sus aguas.

Por la importancia del ámbito marítimo en el país, es necesario que se establezcan políticas, objetivos y lineamientos que ordenen y den un correcto uso y aprovechamiento sostenible de los recursos vivos y no vivos. Sin embargo, a la fecha no se ha podido contar en el país con una Política Marítima Nacional que oriente el rumbo que deben seguir todas las actividades relacionadas al ámbito marítimo; así como, la articulación que deben tener los diferentes actores estatales y privados.

Es justamente el conocimiento que debe tener la población y las autoridades sobre la importancia que tiene el gran potencial del ámbito marítimo, a través de la conciencia marítima y del elemento esencial de vínculo de unión de los miembros de la comunidad marítima con el impulso de la identidad marítima, que nos permitirá comprender como país la gran necesidad que se tiene de contar con una Política Marítima Nacional.

## CAPÍTULO I

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

#### 1.1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

Actualmente en el país, no se encuentra aprobada una Política Marítima Nacional (PMN) que permita una orientación estratégica articulada desde el más alto nivel del Estado.

Al no contar con una PMN aprobada, que contenga los objetivos prioritarios y lineamientos precisos para saber cuál es la ruta que debe seguir los diferentes sectores para lograr un adecuado uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo nacional, afecta el desarrollo del país y el bien común de la sociedad; ya que, la población peruana no tiene interiorizado la importancia del gran potencial que tiene el ámbito marítimo.

Para la mejora de esta situación, es necesario establecer lineamientos como parte de una PMN, haciendo énfasis en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional para que la población sepa cuál es la importancia del uso sostenible del mar, ríos y lagos; y esto, sea el medio impulsor de la identidad marítima. De esta manera, mediante la identidad marítima se podrá obtener un vínculo de unión de la población y que a su vez, mejore la relación de los ciudadanos con los organismos responsables de las actividades del ámbito marítimo.

Por otro lado, la normativa existente vigente en el ámbito marítimo, normalmente es sectorial y sin mayores lineamientos de articulación entre los sectores que tienen actividades ligadas a este sector. Y esto es debido a que no existe una institución que ejerza la gobernanza en este amplio ámbito, lo que afecta el uso de los recursos y de los servicios que se brindan desde el Poder Ejecutivo a los peruanos y empresas cuyas actividades se vinculan con el ámbito marítimo.

Doig (2011), menciona que el “promover y proteger los intereses marítimos pasa por una planificación centralizada del desarrollo nacional, mediante una política integrada del Estado, aplicada en forma horizontal intersectorialmente y trasversal

intergubernamental entre los diversos niveles de gobierno para un desarrollo duradero sostenible”.

Con respecto a la dimensión legal, con respecto al presente trabajo de investigación, nos remitimos a los siguientes documentos:

La Constitución Política del Perú (Congreso de la República, 1993), establece en los siguientes artículos lo siguiente:

Artículo 54, establece que el territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre.

El dominio marítimo del Estado comprende al mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley.

En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo a ley y con los tratados ratificados por el Estado.

El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las 200 millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.

Artículo 165, establece que las Fuerzas Armadas (FF.AA.) están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea, los cuales tienen por finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial.

Artículo 171, establece que las FF.AA. y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país y la defensa civil.

Con la Ley 26821 (1997). Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los Recursos Naturales, se establece en los siguientes artículos lo siguiente:

Artículo 2, la presente Ley tiene como objetivo promover y regular el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, renovables y no renovables, estableciendo un marco adecuado para el fomento a la inversión, procurando un equilibrio dinámico entre el crecimiento

económico, la conservación de los recursos naturales y del ambiente y el desarrollo integral de la persona humana.

Artículo 3, se consideran recursos naturales a todo componente de la naturaleza, susceptible de ser aprovechado por el ser humano para la satisfacción de sus necesidades y que tenga un valor actual o potencial en el mercado, tales como:

- a. Las aguas: superficiales y subterráneas;
- b. El suelo, subsuelo y las tierras por su capacidad de uso mayor: agrícolas, pecuarias, forestales y de protección;
- c. La diversidad biológica: como las especies de flora, de la fauna y de los microorganismos o protistos; los recursos genéticos, y los ecosistemas que dan soporte a la vida;
- d. Los recursos hidrocarburíferos, hidro energéticos, eólicos, solares, geotérmicos y similares;
- e. La atmósfera y el espectro radioeléctrico;
- f. Los minerales;

En el Decreto Supremo N 027 -2007-PCM (Presidente Constitucional de la República, 2007), en el artículo 2 de las Políticas Nacionales, en el punto 12 en materia de Política de Seguridad y Defensa Nacional, menciona que “el Ministerio de Defensa y el Ministerio del Interior les corresponde fomentar el orgullo y la identidad nacional”.

De acuerdo con el artículo 16 del Decreto Legislativo N 1134, Ley de organización y Funciones del Ministerio de Defensa (Congreso de la República, 2012), menciona que,

la Marina de Guerra es una institución de las FF.AA., dependiente del Ministerio de Defensa (MINDEF), responsable de ejercer la vigilancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, y apoyar la política exterior del estado a través del poder naval, con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad nacional de la república.



De acuerdo al Decreto Legislativo N 1138, Ley de la Marina de Guerra de Perú (MGP) y su reglamento, en su artículo 3 ámbito de competencia, menciona que,

la MGP controla, vigila y defiende el dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre, de conformidad a la ley y con los tratados ratificados por el Estado, con el propósito de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la república. Interviene y participa en el control del orden interno, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política del Perú y leyes vigentes. Participa en el desarrollo económico social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda, así como en las acciones relacionadas con la defensa civil, de acuerdo a ley.

De acuerdo con el Decreto Legislativo 1138, Ley de la MGP, en su artículo 4 numeral 15, menciona que “la Institución cumple como parte de sus funciones el participar con los organismos de otros sectores en la formulación de los objetivos y políticas para el desarrollo de los intereses marítimos nacionales”.

El comandante General de la Marina (COMGEMAR) aprueba, orienta y dirige la política general de la MGP, en concordancia con lo establecido en el Decreto Legislativo N 1138; es por ello que COMGEMAR dispone las relaciones con otros organismos públicos y privados, sobre aquellos objetivos vinculados al uso del ámbito acuático, conservación y difusión del patrimonio histórico cultural institucional, todo esto a través de la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR).

Mediante Decreto Supremo N.118–2017-PCM de fecha 6 de diciembre del 2017, se creó la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), donde la Marina de Guerra asume la secretaria técnica, siendo el objeto de esta comisión,

el seguimiento y la fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos a fin de proponer una Política Marítima Nacional (PMN) y su permanente actualización, y sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo nacional.

Con respecto a la dimensión política, desde la conformación de la COMAEM, esta comisión viene laborando un proyecto de PMN de manera consensuada; sin embargo, a la fecha aún no se cuenta aprobada, por lo que es importante en este trabajo formular lineamientos como parte de una PMN orientados al fortalecimiento de una conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima.

La elaboración del Texto de Política Nacional Marítima, ha demandado un esfuerzo multisectorial importante con reuniones y coordinaciones, bajo el asesoramiento continuo y permanente del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), tomando para ello, como referencia, el Decreto Supremo N° 029-2018-PCM la Guía de Políticas Nacionales publicada en setiembre del año 2018, por dicho organismo, donde se establece la metodología y el esquema a seguir en la elaboración de las Políticas Nacionales.

El Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN),

es un organismo técnico especializado que ejerce la rectoría efectiva del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico conduciéndolo de manera participativa, transparente y concertada, contribuyendo así al mejoramiento de la calidad de vida de la población y al desarrollo sostenible del país. Este centro confecciono en el 2018 una guía de políticas nacionales con el fin orientar a la formulación de políticas nacionales; así como, contribuir a una mejor atención a la ciudadanía mediante una gestión orientada a resultados, el planeamiento estratégico, la rendición pública y periódicas de cuentas y la transparencia.

A la fecha, el Texto de la PMN, sea validado y consensuado por todos los sectores componentes de la COMAEM, alcanzando su aprobación por consenso en la Octava Sesión Ordinaria de la COMAEM, efectuada el 12 de julio del 2019 en la Sala de Acuerdo Nacional de la Presidencia del Consejo de ministros; sin embargo, como se mencionó anteriormente aún no es aprobada.

Con respecto a la dimensión social, un sector de la población peruana, desconoce la importancia del ámbito en la economía del país y de las actividades relacionadas con este medio como: el comercio marítimo, donde se desarrolla la mayor actividad de comercio exterior y que tiene principal impacto en la economía del

país; el uso y explotación de los recursos vivos y no vivos del ámbito marítimo, para el consumo directo e indirecto de la población; el desarrollo de la industria de construcciones y reparaciones navales, que generan una cantidad importante de puesto de trabajo directos e indirectos; la investigación en el campo de la ciencia marítima, para la protección de los recursos marítimos; entre otras actividades.

El conocimiento de todas estas actividades, más algunas que no se han considerado y otras que el futuro pueda desarrollarse, son importantes para la conciencia marítima nacional y la identidad del poblador peruano con su ámbito marítimo.

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

La formulación del problema del presente proyecto de tesis, ha sido planteada en función a la situación problemática descrita en el párrafo precedente, clasificándolo en problema principal y problemas secundarios:

### **1.2.1 Problema principal**

¿Cómo formular los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima?

### **1.2.2 Problemas secundarios**

Los problemas secundarios del presente trabajo y que derivan del problema principal son los siguientes:

1. ¿Cómo ha afectado, durante el periodo 2010 al 2018, el no contar con una Política Marítima Nacional, en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima?
2. ¿Cómo formular los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional?
3. ¿Cómo formular los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a impulsar la identidad marítima?

### **1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

Cada objetivo general o específico han sido planteados para responder a las preguntas de los problemas generales o específicos respectivamente y los cuales se mencionan a continuación:

#### **1.3.1 Objetivo general**

Formular los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima.

#### **1.3.2 Objetivos específicos**

Los objetivos específicos de la investigación son los siguientes:

1. Evaluar cómo ha afectado, durante el periodo 2010 al 2018, el no contar con una Política Marítima Nacional, en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima.
2. Formular los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional.
3. Formular los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a impulsar la identidad marítima.

### **1.4 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

La presente investigación es necesaria para poder formular los lineamientos como parte de una PMN al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima.

A nivel mundial los países que cuentan con la ventaja geográfica de contar con mar, desarrollan políticas marítimas con el fin de lograr un buen uso de este medio y de esta manera gestionar y controlar sus actividades en el ámbito marítimo.

El mar peruano se extiende a lo largo de 3080m km en la costa, con una profundidad de 200 millas marítimas y una gran riqueza natural debido a la corriente peruana de Humboldt y la del niño. Es por ello, lo importante de contar con una política integrada, con objetivos y lineamientos basados en los intereses marítimos nacionales.

De acuerdo a la tabla 1 se puede visualizar que países de la región, como por ejemplo Brasil, Chile, Ecuador, Colombia y México, cuentan con PMN, donde se plasman los lineamientos para el desarrollo de las diferentes actividades políticas, económicas, sociales y culturales relacionadas al ámbito marítimo, así como la protección del medio ambiente.

Tabla 1

*Políticas Marítimas de otros países*

<b>Año</b>	<b>País</b>	<b>Políticas</b>
1994	Brasil	Política Marítima Nacional
2007	Colombia	Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros
2008	México	Política Nacional de Mares y Costas de México
2011	Ecuador	Política Nacional Espacio Marítimo
2010	Chile	Política Oceánica Nacional

Fuente: propia.

En la actualidad el país no cuenta con una PMN, es por ello, se crea la COMAEM, mediante el Decreto Supremo N° 118-2017-PCM publicado el 7 de diciembre del 2017, con el objetivo de:

realizar el seguimiento y fiscalización de las políticas sectoriales, regionales y locales, y la emisión de informes técnicos, a fin de proponer una Política Nacional Marítima y su permanente actualización, así como sobre otros aspectos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de interés nacional.

Es así, la importancia de que en esta PMN se consideren lineamientos para el fortalecimiento de una conciencia marítima e identidad marítima nacional, con el fin de que el poblador peruano interiorice la importancia que tiene el gran potencial del ámbito marítimo para el desarrollo económico y bienestar de la población.

El aporte de la presente tesis es poder analizar, evaluar y proponer los lineamientos necesarios, para fortalecer la conciencia marítima nacional y de esta manera demostrar a la ciudadanía la importancia del ámbito marítimo en la contribución al desarrollo del país.

Asimismo, se trata de fomentar a las organizaciones privadas y públicas a nivel nacional, relacionadas con el ámbito marítimo, a que consoliden e incentiven a su

entorno de influencia, la identidad y cultura marítima con el fin de crear conciencia marítima.

A través del secretario técnico de la COMAEM, que organizacionalmente lo asume en la Marina de Guerra el director de Intereses Marítimos, se pondrá a consideración de la comisión la propuesta con el fin de que sea evaluada por especialistas y profesionales y de esta manera sea insumo importante para la elaboración de la PMN y del Plan Estratégico en que derive.

### **1.5 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN**

En el presente trabajo de investigación se utilizó el enfoque cualitativo con un diseño de investigación/acción con el fin de analizar, evaluar y proponer los lineamientos necesarios para fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima, como parte de una PMN al año 2030; no habiéndose registrado limitación u obstáculo alguno durante el proceso de investigación académica efectuado.

Sin embargo, está limitada en su acción toda vez que su aplicación en cuanto a los lineamientos propuestos no sea implementado, ya que será remitido al DIRINTEMAR como Secretario Técnico de la COMAEM, con el fin de que lo ponga en consideración y evaluación de la mencionada comisión y de esta manera pueda ser insumo en la elaboración de la PMN y del Plan Estratégico que derive.

El factor tiempo fue una limitación importante, por lo que existió la necesidad de coordinar espacios disponibles de los entrevistados de acuerdo a su disponibilidad, estando el suscrito supeditado a estas circunstancias.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Razuri (2019), presentó un trabajo de tesis para obtener el grado académico de doctor en ciencias marítimas, que tuvo como objetivo analizar los factores que influyen sobre la identidad marítima. El enfoque de la investigación fue mixto.

Como resultado de la investigación, el autor mencionó que la identidad marítima debe ir por una visión integral y holística, que debe estar enfocada y dimensionada de acuerdo con la multiculturalidad del país y no ser una imposición de políticas de adoctrinamiento, los intereses marítimos deben estar integrados en las políticas de Estado.

El trabajo de tesis concluyó que el conocimiento en temas marítimos influye significativamente en la identidad marítima, en los alumnos de ingeniería marítima y docentes de la Universidad Tecnológica del Perú – 2018, a un nivel de confianza del 95%; asimismo, sobre la misma muestra, a un nivel del 95% de confianza concluye que de los procesos de interacción continua estudiados, sólo tienen una influencia sobre la identidad marítima el lugar donde vivió la niñez, donde vivió la adolescencia, el tipo de colegio donde estudió primaria y el tipo de lugar donde estudió secundaria.

Las recomendaciones de este trabajo de investigación indica que para fomentar la identidad marítima en el Perú se debe llevar el mar al corazón de la sociedad para que ésta la asuma como parte de ella y no se lleve a la población a relacionarse con el mar de una forma doctrinaria.

Pérez (2017), presentó un trabajo de tesis que tuvo como objetivo analizar el establecimiento de una PMN, con la finalidad de poder mejorar el manejo estatal de este importante recurso. El enfoque metodológico utilizado fue cualitativo.

Como resultado de esta investigación, el autor propuso las siguientes áreas prioritarias dentro de los alcances de una PMN: seguridad y defensa de la soberanía marítima nacional, desarrollo nacional sostenible, medio ambiente marino, comercio

marítimo y desarrollo social donde se sub divide en fortalecimiento de la conciencia marítima, evolución de las zonas costeras e inserción de la sociedad en la acción estatal marítimo.

En el trabajo de tesis se concluyó que la PMN es un instrumento de gestión estatal que debe estar caracterizada por principios de estabilidad, adaptabilidad, coherencia, coordinación, claridad y especificidad. Además, menciona que, para ordenar y controlar mejor sus espacios marítimos, los Estados están tomando como tendencia positiva el aprobar PMN.

Las recomendaciones de este trabajo de tesis sugieren que el Perú, con una relevante participación del Ministerio de Relaciones Exteriores, podría elaborar una PMN en coordinación y participación activa de otras entidades. Asimismo, al ser un país marítimo, debería reconocer la problemática existente en torno a los asuntos del ámbito marítimo y seguir desempeñando un rol activo en los foros internacionales y que le sirvan estos eventos para mejorar la gestión integrada nacional de su mar para la actualización del enfoque, leyes, reglamentos y medidas técnicas.

Montalvo (2017), presentó un trabajo de tesis que tuvo como objetivo plantear un estudio sobre las actividades del programa de conciencia marítima que la Armada del Ecuador ha desarrollado desde 1983 para conseguir infundir en la población ecuatoriana una conciencia marítima. El enfoque metodológico utilizado fue cualitativo.

El resultado de esta investigación, contó con la participación del personal del programa de conciencia marítima de la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada de Ecuador y donde el autor desarrolló una metodología de investigación en el ámbito del análisis organizacional, gestión por procesos y la evaluación de resultados, para analizar y evaluar los logros, resultados y falencias del programa.

En el trabajo de tesis se concluyó que el programa de conciencia marítima de la Armada del Ecuador se constituye como una herramienta para la educación ambiental del entorno marino costero nacional, de carácter único a nivel nacional. Si bien, existen programas de educación ambiental, ninguno de ellos se centra en la necesidad de conocer y valorar el mar. De ahí que, realizar esta investigación sobre los resultados de un programa que cuenta con amplia trascendencia era una necesidad válida.



Asimismo, la evaluación del programa, resultó beneficiosa para la Armada de Ecuador al poder plantear alternativas para la mejora del mismo, mejoras que consideren aspectos importantes para la recolección y validación de datos.

Indica también que el programa de conciencia marítima se desarrolla en el interno de una institución militar que busca en su vínculo con la ciudadanía mejorar la calidad de vida de los habitantes. La acción del programa se centra en la educación y en la difusión del conocimiento sobre el mar, sus usos y su conservación, para así generar en toda la ciudadanía prácticas amigables con el ambiente, al mismo tiempo que inserten en su mente la necesidad de protección como defensa del espacio acuático, desde el punto de vista de soberanía y relevancia nacional, que permite al país acercarse al mundo de manera estratégica.

Las recomendaciones de este trabajo de tesis indican que la evaluación no es solamente la toma de pruebas de conocimiento, sino más bien, es el proceso de adquirir un conocimiento determinado, que sirve para la gestión del programa y para su impacto. La evaluación debe ser parte de la cultura organizacional, ya que la consecución del objetivo es de toda la organización, saber el qué y cómo medir las acciones desarrolladas, sirve a todo nivel, desde quien realiza las actividades hasta el director general.

Las actividades desarrolladas por el programa se orientan a la satisfacción del cliente y cuenta con productos de calidad, materiales con información válida, veraz y didáctica que permiten el conocimiento, pero al no existir un sistema de medición no se puede conocer si los efectos esperados fueron generados. Ya que la medición del programa se centra en el presupuesto, los participantes y el número de acciones realizadas.

Padilla (2015), presentó un trabajo de tesis que tuvo como objetivo describir la evolución de las funciones que desempeñan la MGP y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) para el desarrollo y protección de los intereses marítimos. El enfoque metodológico utilizado es cualitativo.

Como resultado de esta investigación, el autor propuso que, para difundir la conciencia o cultura marítima en la población, la MGP debe de mantener su presencia a lo largo del territorio nacional, utilizando diferentes medios con los que cuenta y las redes sociales institucionales.

A nivel Estado, se requiere contar con un solo ente rector que administre los temas marítimos, con la finalidad de generar sinergia entre las partes y cumplir con objetivos que provengan de una PMN integrada.

Por tal motivo, Padilla (2015), menciona que las acciones que contribuirán a desarrollar y proteger adecuadamente los intereses marítimos a nivel nacional deberán de partir de lo siguiente:

establecer una política marítima integral, la política marítima deberá de enmarcarse en los siguientes aspectos, evaluación de los recursos naturales vivos y no vivos, investigación científica, tecnológica e innovación marítima, protección y conservación del medio ambiente marítimo, conciencia marítima y desarrollo humano, manejo Integral de zonas costeras, vigilancia y control marítimo, comercio marítimo (transporte marítimo, puertos y aduanas), industria de la construcción y reparaciones navales, turismo, recreación y deportes náuticos, industria pesquera, hidrocarburos y minería, derecho del mar y derecho marítimo internacional y derecho marítimo nacional y marco jurídico sectoriales e institucionales que regulan el ámbito marítimo.

El trabajo de tesis Padilla (2015), concluye que:

la evolución de las funciones que desempeña la MGP para el desarrollo y protección de los intereses marítimos se encuentran enmarcadas de acuerdo con ley, en su ámbito de competencia en donde se establece el control, vigilancia y defensa del dominio marítimo, fluvial y lacustre; ya que la institución, es la única entidad estatal que cumple de acuerdo a ley con la protección y desarrollo del bien público seguridad y defensa en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre.

Dentro de su organización, la MGP, gestiona el desarrollo y protección de los intereses marítimos a través de dos direcciones: la DIRINTEMAR, que efectúa las acciones para el desarrollo de los intereses marítimos que se encuentran orientadas en el aprovechamiento de las fortalezas institucionales y la DICAPI mediante la protección de los intereses marítimos que se encuentra sustentada de acuerdo a la ley de la MGP y la ley de fortalecimiento de la autoridad marítima nacional(AMN) y en las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las recomendaciones planteadas por el autor fueron que la MGP debe de liderar la PMN, ya que de acuerdo a ley protege la soberanía y los intereses marítimos de la nación, así como el fortalecer las funciones que desempeña la MGP para el desarrollo y protección de los intereses marítimos, a través de la DIRINTEMAR.

Asimismo, en relación con el desarrollo y protección del dominio marítimo y por consiguiente con los intereses marítimos, es necesaria una adecuada articulación de los diferentes organismos estatales, que permita lograr la coordinación multisectorial permanente e integral, bajo la dirección de la MGP a través de la DICAPI.

Aste (2015), presentó un trabajo de tesis, de enfoque cualitativo, que tuvo como objetivo determinar cuáles fueron los aspectos más importantes sobre la estructura institucional del país, que se deben tener en cuenta para la adopción de una gran estrategia marítima integrada en el Perú. Asimismo, describió las políticas marítimas de enfoque integrado, implementadas en algunos países de América y Europa, así como en la Unión Europea; y efectuó un análisis comparado enfocado en la estructura institucional y el marco de gobernanza asumidos por dichos países, para determinarlos aspectos que podrían ser aplicados en nuestro país.

Como resultados de esta investigación, el autor propuso impulsar campañas con los diferentes sectores de la sociedad que tienen relación con las actividades marítimas, para lograr que en el Acuerdo Nacional y el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), se incluya el tema del desarrollo de los intereses marítimos nacionales, como una de las políticas de Estado, para garantizar su permanencia en el tiempo y trascender gobiernos.

Que la MGP adecue la DIRINTEMAR, la Dirección de Hidrografía y Navegación (DIHIDRONAV) y la DICAPI, repotenciándolas con recursos humanos adecuados en cantidad y competencias, así como los recursos económicos necesarios con el fin de que se encuentren preparadas para la implementación de la Comisión Multisectorial a ser creada y la futura adopción de una PMN y una gran estrategia marítima integrada; asimismo, que la institución planifique y lidere una campaña de fortalecimiento de la identidad y conciencia marítima en todos los sectores de la población, así como sensibilización de quienes tienen relación con las actividades marítimas, incluyendo las autoridades a cargo de las decisiones en los sectores del gobierno.

Que la comisión multisectorial a ser creada, este conformada por funcionarios del más alto nivel, como lo han hecho la mayoría de los países que han adoptado una PMN integrada, por ser este órgano principal de planificación y coordinación.

El trabajo de tesis concluye en que existe una visión fragmentada del tema marítimo de allí que la política marítima no haya sido considerada en las políticas del Acuerdo Nacional ni en los planes de largo plazo del CEPLAN.

Que, con la creación de una comisión multisectorial, planteada por la MGP, la DIRINTEMAR, la DICAPI y la DIHIDRONAV, asumirían responsabilidades importantes, para las cuales requieren preparación y recursos que actualmente no poseen.

Los procesos de formulación e implementación de las PMN integradas en la mayoría de los casos han sido largos, con diferentes aproximaciones y focos de interés; sin embargo, la mayoría coincide en los siguientes principios básicos: el uso integral y sostenible del mar y sus recursos, la ordenación territorial, el desarrollo económico sostenible, la protección del medio ambiente marino, el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional, el reconocimiento internacional en los asuntos marítimos y la gobernanza marítima.

Los países que han adoptado por una PMN o una Estrategia Marítima Integrada han creado, en el marco de la gobernanza marítima, una comisión multisectorial conformada por funcionarios del más alto nivel del gobierno en su estructura institucional, como órgano principal de planificación y coordinación.

Por último, la adopción de una estrategia marítima integrada requiere un trabajo muy bien planificado de fortalecimiento de la identidad y conciencia marítima en todos los sectores de la población.

Bravo (2015), presentó un trabajo de tesis que tuvo como objetivo desarrollar lineamientos de política que se deben considerar aplicar al recurso humano ligado a las actividades marítimas en el campo socio cultural, con el fin de contribuir a fortalecer el Poder Marítimo. El enfoque metodológico utilizado fue cualitativo.

Como resultado de esta investigación el autor señaló que el factor más importante relacionado con la consolidación de un poder marítimo sólido y funcional, es la imprescindible necesidad de diseñar una PMN que establezca una gobernanza

entre el Estado, la sociedad civil y los diferentes espacios donde se desarrollan las actividades marítimas, con especial énfasis en la formación del recurso humano bajo principios y valores que respeten la cultura propia de cada región natural, así como se impregne en los niños y jóvenes en todas las etapas de su formación académica la condición del Perú país marítimo, andino, amazónico, bioceánico y con presencia en la Antártida, promocionando en los niveles universitarios, técnico, de artes y oficios todo lo relacionado con las actividades mencionadas, sin duda que en este emprendimiento por naturaleza y función la MGP cumple un rol promotor que lo viene desarrollando bajo un esfuerzo articulado con otras entidades públicas y privadas ligadas al quehacer marítimo.

En este contexto formula las recomendaciones de una política marítima integrada, una inversión pública y privada sostenible por reinversión continua, una integración externa e interna por alianzas estratégicas y geopolíticas y el desarrollo de la persona humana por aprendizaje continuo sobre conocimientos y cultura vinculada al Mar de Grau y sus afluentes ríos y lagos.

El trabajo de tesis concluyó que el Perú no tiene una PMN que articule a los sectores de la administración pública involucrados en este ámbito, ni a los actores del sector privado para obtener una acción conjunta coherente y sólida que redunde en beneficios para el desarrollo nacional. Caso emblemático en el país es la carencia de una flota mercante nacional, tanto para el tráfico marítimo internacional como para el cabotaje, que sea coherente con su condición de país marítimo.

Menciona también que al ser el Perú un país marítimo con una gran riqueza que demanda de un recurso humano capacitado académica y técnicamente en diferentes ramas del saber ligadas a las más variadas disciplinas relacionadas con lo marítimo, requiere que el sistema educativo aumente la oferta de carreras y cursos que atienda la demanda cada más exigente de la actividad marítima.

Brousset (2017), presentó un artículo que tuvo como objetivo mencionar que en la Armada Peruana, se entiende que la conciencia marítima es el conocimiento profundo que tiene la población de un país marítimo, sobre su patrimonio marítimo y las posibilidades para el uso, la explotación y la protección de los recursos disponibles de ese bien, constituido no solo por el mar, sino también por ríos y lagos, con el fin de que la nación alcance su desarrollo y sustente la seguridad nacional.

Como resultado del artículo Brousset (2017), menciona que,

la conciencia marítima se logra a través de un proceso en los distintos niveles de la sociedad, para lograr el desarrollo armónico de las actividades relacionadas con los intereses marítimos, dentro de los objetivos y políticas definidos por el Estado, en coordinación con aspectos culturales, educativos, informativos, históricos, deportivos, de acción cívica y otros de interés, con el fin de cultivar la identidad y cultura marítima.

Asimismo, menciona que esto se logra con el desarrollo humano, mediante una apropiada educación que, bajo la tutela del Estado, convoque a participar a todos los actores de la comunidad, en razón de sus actividades, en los siguientes frentes: el sistema cultural y educativo de nivel primaria, secundaria y universitario, público y privado, con programas curriculares y extracurriculares; mediante la acción cívica, para materializar las relaciones cívico marítimas y una adecuada difusión de la historia marítima, el desarrollo de actividades culturales e investigación científica, así como la protección del patrimonio histórico cultural y subacuático.

El mencionado artículo concluyó que es necesario internalizar en nuestra población que el Perú es un país marítimo, amazónico y antártico, para lo cual debemos arraigar el conocimiento sobre nuestra vasta geografía acuática y la potencialidad que se tiene para el uso y usufructo de estas capacidades marítimas, a fin de contribuir al fortalecimiento del bien común, la seguridad y la identidad nacional. Debemos promover, difundir, fortalecer y profundizar la conciencia marítima nacionala través de los centros básicos de formación escolar, especialización técnica y universitaria y perfeccionamiento de posgrado.

También menciona que nuestro objetivo nacional debería ser: fortalecer la conciencia marítima nacional con el desarrollo humano como medio impulsor de la identidad marítima, mediante la aplicación de políticas de educación y otras pertinentes, así como la capacidad de la población local, para favorecer la gestión y el aprovechamiento racional, diverso y productivo de los recursos de nuestros espacios marítimos, fluviales y lacustres, de manera que coadyuve al fortalecimiento de la gobernanza marítima nacional.

Doig (2016), presentó un artículo que tuvo como objetivo que mediante el pensamiento dialectico aplicado a la realidad nacional, se contribuiría a formar el criterio geopolítico y estratégico, remarcando la importancia del espacio en los intereses nacionales para el diseño y la construcción de una política marítima de Estado integrada.

Como resultado del artículo el autor indica cuales son los productos esperados en el proceso estratégico y geopolítico aplicado a la realidad nacional como: “la visión de futuro sustentable, un proceso efectivo de integración nacional por cohesión intercultural y una estructura espacial eficiente”.

En el mencionado artículo, Doig (2016), concluyó que” el impulsar una PMN integrada y el crear una comisión multisectorial de asuntos marítimos adscrita a la Presidencia del Consejo de ministros (PCM), podría existir la posibilidad de consolidar una logística portuaria eficaz a nivel nacional”.

Doig (2014), presento un artículo que tuvo como objetivo abordar el análisis del concepto de geopolítica en forma integrada con otros de origen similar y analizando el proceso de pensamiento geopolítico aplicado al ámbito marítimo.

Como resultado del artículo se puede observar que, con un enfoque de política marítima integrada, mediante el análisis de la realidad nacional y aplicando el pensamiento geopolítico al ámbito marítimo, aborda el estudio de los intereses marítimos nacionales.

Doig (2014), en el mencionado artículo concluye que “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”.

Díaz (2014), presento un artículo que tuvo como objetivo pretender analizar cuáles son los hechos que influyen en la situación dada, como nación marítima, de cómo contribuir con los intereses marítimos del Perú, planteando una relación de hechos basados en el legado de Miguel Grau en la historia marítima del país, sobre la educación y formación de la juventud que liderara a mediano y/o corto plazo nuestra realidad marítima y sobre el proceso de la PMN para contribuir a nuestro futuro.

Como resultado del artículo se puede observar que analiza cada uno de los puntos planteados en el párrafo anterior y donde sobre el hecho de como el legado de Miguel Grau en la historia marítima del país contribuye con los intereses marítimos y menciona también el significado y trascendencia de Grau no solo como patrimonio naval, sino como patrimonio nacional; y que personifica al arquetipo de valores y actitudes del Perú.

Sobre la educación y formación de la juventud que liderara a mediano y/o corto plazo nuestra realidad marítima, indica que es importante gestionar el conocimiento en los futuros líderes del ámbito marítimo, con el compromiso de ejercer docencia y trabajar para un cambio cultural en el que nuestras creencias y percepciones nos lleven a un mejor conocimiento de nuestra realidad marítima.

Y sobre el proceso de la PMN para contribuir a nuestro futuro, indica que la política marítima es el poder del Estado para satisfacer los intereses marítimos nacionales, para establecer y lograr los objetivos marítimos nacionales, del proyecto nacional y del proyecto de gobierno y poner normas que orienten su logro.

El mencionado artículo concluye que Grau nos compromete a ser competentes en el saber, querer y poder para usar nuestro poder marítimo de internalizar y consolidar nuestra conciencia y cultura marítima a nivel nacional y de contribuir con nuestros intereses marítimos. Asimismo, nos indica que la educación permitirá a nuestra sociedad tener una cultura marítima fuerte, con creencias y percepciones más precisas sobre la realidad marítima y de esta manera reforzar nuestra cultura y conciencia marítima.

Por último, la importancia que en la PMN se plasme la necesidad pública y de interés nacional, el lograr por ejemplo que el Callao sea un puerto Hub y la promoción y reactivación de la marina mercante nacional. Esta condición permitirá contribuir con los intereses marítimos del Perú en su calidad y condición de nación marítima.

Doig (2011), presento un artículo que tuvo como objetivo,

pretender 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. Asimismo, 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.

Como resultado del artículo se puede observar que:

los intereses marítimos nacionales se materializan en diversas actividades relacionadas con el mar, ríos y lagos navegables, que tienen por características común su sectorización, al regularse en la administración pública por áreas ministeriales, y su fragmentación en la conducción política del Estado por los diferentes niveles de gobernanza al interior del país, local, regional y nacional, que intervienen en su promoción y protección.

Promover y proteger los intereses marítimos pasa por una planificación centralizada y ejecución descentralizada del desarrollo nacional, mediante una política integral del Estado, aplicada en forma horizontal intersectorialmente y transversal intergubernamental entre los diversos niveles de gobierno para un desarrollo duradero, porque el Estado planifica por medio de la política pública y al intervenir sobre la sociedad civil y el mercado de la economía.

El mencionado artículo concluye que una propuesta de PMN formulada para nuestra realidad nacional, se resumen en cuatro objetivos: sostener constitucionalmente la PMN, promover calidad de vida en la comunidad marítima nacional, usar sosteniblemente el mar y fomentar la identidad marítima.

Asimismo, Doig (2011), menciona que,

conviene a los intereses nacionales contar con una oficina permanente de asuntos marítimos en la PCM, para que coordine con el Congreso de la Republica a través de una Comisión Ordinaria de Asuntos Marítimos y brinde el soporte político y técnico a una Comisión Interministerial de Asuntos Marítimos.

Doig (2010), presentó un artículo que tuvo como objetivo estudiar los intereses marítimos nacionales en cinco componentes: comercio, recursos, industria, innovación y cultura marítima. Y que estos tienen procesos y relaciones conceptuales de sus componentes esenciales vinculados con la economía y por tanto con el desarrollo del país.

Como resultado del artículo se puede observar que Doig (2010), menciona que,

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 política marítima de integración subregional o regional, sustentada en la planificación estratégica del desarrollo nacional. Asimismo, 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, en el proceso de desarrollo nacional.

El mencionado artículo concluye que:

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. 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.

Y que 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.

## 2.2 BASES TEÓRICAS

Con Decreto Supremo 002-2013-PCM (2013), se aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública (PNMGP) al 2021, donde se indica que la gestión pública moderna está orientada al logro de resultados que impacten de manera positiva en el bienestar del ciudadano y el desarrollo del país; por lo que, el primer pilar de la PNMGP como se muestra en la figura 1, establece que se desarrollen políticas públicas nacionales y el planeamiento, para una gestión pública orientada a resultados.



**Figura 1.** Pilares centrales de la Política de Modernización de la gestión pública.  
Fuente: PNMGP al 2021.

Es así que surge la necesidad de que se establezca una PMN, que de los objetivos y lineamientos para orientar el mejor uso y aprovechamiento del ámbito marítimo, para lograr el bienestar del ciudadano y el desarrollo del país, a través del fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima.

### 2.2.1 Conciencia Marítima Nacional

Para el presente trabajo de investigación se está utilizando la definición del MGP MARCOMAR (2015), que la conciencia marítima es,

el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo, sobre las posibilidades que se tienen para el uso, explotación y protección de los recursos disponibles en el mar, ríos y lagos, con el fin de alcanzar su desarrollo y la seguridad nacional.

El Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro “Fundamentos de Doctrina Marítima” (2016), define la conciencia marítima como:

el 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, lagos en el ámbito marítimo nacional.

**a. Uso de los recursos en el ámbito marítimo**

Se podría decir que el primer uso que le da el ser humano al ámbito marítimo fue la extracción de recursos vivos como fuente de alimentación.

En la actualidad, los diferentes usos que se le dan al ámbito marítimo son para contribuir a conseguir el mayor beneficio económico en la nación, podemos entonces mencionar algunas formas desarrolladas en el uso del mar: comercio marítimo, industria de construcciones y reparaciones navales, explotación de los recursos no vivos, conservación y explotación de los recursos vivos, investigación científica y tecnológica y desarrollo humano.

De acuerdo a la Organización Marítima Mundial (OMI), “el comercio marítimo es la forma más significativa del uso del mar, se realiza a través del transporte marítimo que representa aproximadamente el 80 % del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo”. De acuerdo a Doig (2016), en el caso del país, más del 90% del comercio de exportación e importación, se efectúa por vía marítima.

El uso del ámbito marítimo a través del comercio marítimo se realiza en tres aspectos principales (Instituto de Estudios Históricos Marítimos - Hacia una Política Marítima Nacional, 1990):

- 1) El transporte marítimo, se materializa a través del intercambio en el ámbito marítimo de mercaderías.
- 2) Los puertos, donde sale y llega la carga del comercio marítimo.

- 3) Las aduanas, que son las puertas oficiales de ingreso y salida del comercio exterior.

**b. Explotación de los recursos en el ámbito marítimo**

La explotación correcta de los recursos marítimos, nos abre muchas posibilidades como la de empleos directos e indirectos, mediante la elaboración y transformación a diferentes productos con valor agregado a los mercados de consumo.

En el caso de explotación de recursos renovables, puede concebirse en un sistema de actividades principales que estarían dadas por (Instituto de Estudios Históricos Marítimos - Hacia una Política Marítima Nacional, 1990):

- 1) Prospección, se realiza la búsqueda de los recursos, su localización y cuantificación, así como la fijación de niveles de captura que eviten la depredación de las especies.
- 2) Acuicultura, en la que se realizan los diversos cultivos de especies que permiten, en condiciones favorables, este tipo de producción.
- 3) Extracción, mediante el cual se deben tomar los recursos de su medio ambiente, en las mejores condiciones posibles para el uso que deben destinarse.
- 4) Transformación, en la que se procesan los diversos recursos, permitiendo su mejor y más amplia utilización.

La explotación de los recursos marítimos no renovables, tienen que ser empleados dentro de una concepción sistemática mediante el cual se obtengan los mayores beneficios, tanto a los recursos minerales cuanto, a los energéticos, para ello se consideran los siguientes grupos de actividad (Instituto de Estudios Históricos Marítimos - Hacia una Política Marítima Nacional, 1990):

- 1) Prospección, donde se realiza la búsqueda, localización y cuantificación de los minerales, combustibles, entre otros.

- 2) Extracción, mediante el cual se explota los recursos minerales, petróleo, gas, nódulos polimetálicos, cloruro de sodio, fosfatos, entre otros.
- 3) Transformación, cuando se procesan los derivados de petróleo, separación de minerales, sal, fertilizantes, entre otros.

**c. Protección de los recursos en el ámbito marítimo**

La protección de los recursos marítimos renovables y no renovables, nos obliga a pensar, que su utilización indiscriminada e irresponsable, nos puede llevar a su extinción.

Es por ello, que para el tratamiento de recursos renovables se debe proyectar la posibilidad de cultivarlos en gran escala, a través de acuicultura, por ejemplo, tal como se hace en muchos países aprovechando las características geográficas y ambientales con que cuenta el país.

La AMN tiene la atribución dentro de sus funciones ejercer la protección de los recursos del ámbito marítimo. (Ley de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, 2012).

El Programa para las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), cuenta con objetivos de desarrollo sostenibles que se adoptaron para poner fin a la pobreza, proteger al planeta, garantizar de que todas las personas vivan en paz y prosperidad para el 2030. Como parte de los objetivos, está el objetivo 14 que textualmente dice “Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”.

### **2.2.2 Identidad Marítima**

Para el presente trabajo de investigación se está utilizando el concepto del MGP MARCOMAR (2015), donde se menciona que la Identidad marítima es,

la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una comunidad marítima de mantenerse unidos por un vínculo social, jurídico y político, sobre la base del sentido de pertenencia a un país marítimo, sustentado en raíces históricas de costumbres, tradiciones, intereses y aspiraciones comunes.

De acuerdo al Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro “Fundamentos de Doctrina Marítima” (2016), se menciona que 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.

**a. Integrantes de la comunidad marítima**

“Los integrantes de la comunidad marítima es el conjunto de personas vinculadas por características o interés comunes al mar, ríos y lagos navegables” (MGP MARCOMAR, 2015).

De acuerdo al Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro “Fundamentos de Doctrina Marítima” (2016), “los integrantes de la comunidad marítima son el conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes al mar”.

**b. Vínculo social de los integrantes de la comunidad marítima**

El vínculo social de los integrantes de la comunidad marítima peruana y de la conexión de esta con el mar, es milenaria con representaciones en los cerámicos de las culturas Pre Incas, y se representa en la alimentación, en las líneas de comunicaciones y el comercio; sin embargo, este vínculo está limitado al poblador de la costa o ribereño.

Según el Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro Hacia una Política Marítima Nacional (1990), “el vínculo social de los integrantes de la comunidad marítima, contribuye a la formación integral del ser humano, fortaleciendo su desarrollo físico y moral, promoviéndosele conciencia marítima y creándole hábitos que benefician a la sociedad”.

**c. Vínculo jurídico de los integrantes de la comunidad marítima**

Según el Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro Fundamentos de Doctrina Marítima (2016),

existe una vinculación relevante entre intereses y política de un Estado pues comparten un elemento común muy especial: la identidad nacional, protegida por el Estado según la Constitución Política del Perú, art. 2.19 y 2.21; donde se menciona que se reconoce y protege la identidad étnica, cultural y de nacionalidad. Esta identidad es el resultado de un proceso de construcción social continua y permanente, producto a su vez de la interrelación del individuo y su comunidad nacional.

De acuerdo con el Instituto de Estudios Históricos Marítimos - Fundamentos de Doctrina Marítima (2016),

los aspectos jurídicos existentes están referidos a las normas nacionales e internacionales que regulan las actividades del medio marítimo. Una de las inquietudes en el campo jurídico, es el mantener al día conceptos y reglamentaciones vigentes de tratados, convenios, normas nacionales y de organizaciones internacionales en el campo marítimo, para hacer mejor uso de ellas en provecho de la comunidad marítima y del país.

Es importante por parte de la comunidad marítima el conocimiento del derecho internacional marítimo y la convención sobre los derechos del mar, para poder hacer uso, explotación y preservación de manera adecuada de los recursos marítimos.

**d. Vínculo político de los integrantes de la comunidad marítima**

El vínculo político con los integrantes de la comunidad marítima se debe dar a través de la PMN, ya que, con el fin de utilizar efectiva y racionalmente el mar, ríos y lagos navegables y sus recursos, de acuerdo con los intereses nacionales, se necesita que de forma integrada y coordinada, se orienta el desenvolvimiento de las actividades marítimas de los diferentes actores y en los diversos sectores.



### e. Sentido de pertenencia de la comunidad marítima a un país marítimo

De acuerdo al Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro Fundamentos de Doctrina Marítima (2016),

el sentido de pertenencia es un proceso de interiorización en la población y en cada uno de los pobladores de una región respecto de la importancia del medio acuático en su vida de relación, proceso realizado por años, en donde las personas han ido conociendo el mar, identificándose con él y aprendiendo a utilizarlo para su mayor beneficio, el de su familia y su nación.

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 interés individuales y colectivos.

### 2.2.3 Política Marítima Nacional

Para el presente trabajo de investigación se está utilizando la definición del MGP MARCOMAR (2015), que la política marítima es

el conjunto articulado de directrices que orienta el desenvolvimiento de las actividades marítimas de los diferentes actores y en los diversos sectores, de forma integrada y coordinada, con el fin de utilizar efectiva y racionalmente el mar, ríos y lagos navegables y sus recursos, de acuerdo con los intereses nacionales.

El Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro Hacia una Política Marítima Nacional (1990), define la política marítima como “el 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”.

**a. Utilización efectiva y racional de los recursos naturales vivos y no vivos en el ámbito marítimo**

El Perú es muy privilegiado en lo que se refiere a recursos naturales vivos y no vivos en el ámbito marítimo, su ubicación geográfica, en donde concurren factores naturales que crean el ambiente propicio para la masiva presencia de fitoplancton, favorece la riqueza ictiológica de nuestro mar.

La utilización efectiva y racional de los recursos naturales vivos contribuye significativamente en la alimentación de la población en base al consumo de productos hidrobiológicos, así como la creación de puestos de trabajos directos e indirectos, en industrias de exportación de productos del mar elaborados y procesados.

En el caso de los recursos no vivos son numerosos, muchos de ellos se presentan en la forma de sales en solución, como el bromo, el sodio y el magnesio; otros como depósitos de azufre, fosforita, magnetita, etc., en la plataforma continental los depósitos en los fondos oceánicos representados por los nódulos polimetálicos con importantes contenidos de cobalto, manganeso, níquel, hierro, cobre y elementos raros y valiosos como el uranio, titanio, plutonio, etc.; también yacimientos en el subsuelo marino de carbón, azufre, y el petróleo y gas asociado, sobre todo en el zócalo continental.

De los minerales mencionados los que vienen siendo más explotados son el petróleo y el gas, y que representan una reserva importante para el país.

**b. Investigación científica, tecnológica e innovación marítima**

La importancia de la Investigación científica, tecnológica e innovación marítima, es evidente y se manifiesta en las diferentes actividades relacionadas al uso del mar, contribuyendo a su perfeccionamiento y mejor utilización. Los grupos principales de actividades que se realizan en estos campos son los siguientes según el Instituto de Estudios Históricos Marítimos en el libro “Hacia una Política Marítima Nacional” (1990):

- 1) Investigación ambiental, para conocer y preservar el medio ambiente marino. En este tipo se encuentra la oceanografía e hidrografía.

- 2) Investigación de los recursos, para conocer y explotar adecuadamente los recursos disponibles en este ámbito. En este tipo se encuentran las investigaciones minero marina e hidrobiológica.
- 3) Investigación aplicada, para emplear de la mejor manera los conocimientos científicos y tecnológicos que se aplican en las diferentes actividades relacionadas con el ámbito marítimo.

**c. Protección y conservación del medio ambiente marítimo**

Las fuentes naturales de contaminación del ambiente marítimo provienen de descargas procedentes de tierra que se componen de desechos industriales, relaves mineros y desechos orgánicos; asimismo, existe la contaminación por parte de embarcaciones acuáticas, todas estas formas de contaminación afectan el medio ambiente marítimo.

De acuerdo a la ley Decreto Legislativo 1147 (2012). Ley de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la AMN es la encargada de,

prevenir y combatir contaminación, y la protección del medio ambiente acuático, evaluando y aprobando los instrumentos de gestión ambiental en el ámbito de su competencia, de acuerdo con lo regulado en la normativa ambiental nacional, el sistema nacional de evaluación de impacto ambiental y lo dispuesto por el Ministerio del Ambiente.

**d. Manejo integral de las zonas costeras y ribereñas**

Como parte del manejo integral de las zonas costeras y ribereñas, la AMN dispone la suspensión total o parcial, temporal, de las actividades del ámbito marítimo, por razones de riesgo de la vida de las personas y del medio ambiente, incluyendo el cierre y apertura de los puertos para instalaciones portuarias.

La AMN participa en el proceso de recepción y despacho de naves, así como del zarpe y arribo de embarcaciones que ingresen o salgan de los puertos, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de lo que el Perú es parte.

**e. Vigilancia y control marítimo**

De acuerdo a la ley Decreto Legislativo 1147 (2012). Ley de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) – Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la AMN es la encargada de “ejercer el ruteo, control y vigilancia del tráfico de naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general en el medio acuático, incluyendo el canal de acceso y las áreas de fondeo de los puertos”.

La DICAPI en su condición de AMN, es la encargada de

reprimir las actividades ilícitas en el ámbito acuático, ejerciendo la policía marítima, fluvial y lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de lo que el Perú es parte; asimismo, vela por la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.

**f. Lineamiento de Política Nacional**

De acuerdo a la Guía de Políticas Nacionales (2018), “los lineamientos establecen los medios para la consecución de los objetivos prioritarios y deben ser planteados en el marco de las alternativas de solución seleccionadas y en consecuencia, corresponder con el tipo de intervención e instrumento o instrumentos seleccionados”.

Asimismo, que para la adecuada formulación de los lineamientos de una política nacional se deberá considerar lo siguiente: deben guardar coherencia con los objetivos, deben ser complementarios para evitar redundancias y deben marcar la ruta estratégica para alcanzar los objetivos.

## **2.3 BASE NORMATIVA**

Constitución Política del Perú (Congreso de la República, 1993).

Decreto Supremo N 027 -2007-PCM (Presidente Constitucional de la República, 2007). Define y establece las Políticas Nacionales de obligatorio cumplimiento para las entidades del Gobierno Nacional.

Decreto Legislativo N 1134 (Presidente Constitucional de la República, 2012). Ley de organización y Funciones del Ministerio de Defensa.

Decreto Legislativo N 1138 (Presidente Constitucional de la República, 2012). Ley de la Marina de Guerra de Perú.

Decreto Legislativo N 1147 (Presidente Constitucional de la República, 2012). Ley de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Decreto Supremo 002-2013-PCM (Presidente Constitucional de la República, 2013). Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública (PNMGP) al 2021.

Decreto Supremo N 118–2017-PCM (Presidente Constitucional de la República, 2017). Crea la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).

Decreto Supremo 029-2018-PCM (Presidente Constitucional de la República, 2018). que aprueba el Reglamento de las Políticas Nacionales.

Ley N° 23856 (Presidente Constitucional de la República, 1984), Ley con que se declara al Dominio Marítimo como Mar de Grau.

Ley 26821 (Presidente Constitucional de la República, 1997). Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los Recursos Naturales.

Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del CEPLAN 00047-2018/CEPLAN/PCD, que aprueba la Guía de Políticas Nacionales

Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del CEPLAN 00057-2018/CEPLAN/PCD que modifica la Guía de Políticas Nacionales

## **2.4 DEFINICIONES CONCEPTUALES**

En el presente trabajo de investigación se presentan una serie de definiciones, importantes de conceptualizar por lo que a continuación se detallan:

### **Ámbito Marítimo**

Espacio físico que pertenece a la realidad marítima (océano, ríos, lagos y espacio aéreo) en el que se realizan las actividades correspondientes a los intereses marítimos y al poder naval (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Comercio Marítimo**

El comercio marítimo constituye una de las principales actividades marítimas de interés nacional, porque resulta la razón de ser de gran parte de la actividad acuática, de la existencia del transporte marítimo, de buques, marina mercante, puertos, terminales, construcciones navales, autoridades, servicios portuarios, organismos internacionales, sistemas de conferencia, etc., por lo tanto, es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, desarrollo riqueza; inclusive, la razón de existencia de un Poder Naval, para garantizarlo y protegerlo (IEHMP-Fundamentos de Doctrina Marítima, 2016).

### **Comunidad Marítima**

Conjunto de personas vinculadas por características o interés comunes al mar, ríos y lagos navegables (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Conciencia Marítima Nacional**

Es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo, sobre las posibilidades que se tienen para el uso, explotación y protección de los recursos disponibles en el mar, ríos y lagos, con el fin de alcanzar su desarrollo y la seguridad nacional (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Desarrollo sostenible**

Se basa en tres factores: sociedad, economía y medio ambiente, para satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones del futuro, para atender sus propias necesidades. (Asamblea General Cuadragésimo segundo periodo de sesiones, ONU 1987).

### **Dominio Marítimo**

Definido en el artículo 54 de la Constitución Política del Perú, a la parte que comprende el mar adyacente a nuestras costas, así como el lecho y el subsuelo marino

y el espacio aéreo, hasta una distancia de 200 millas medidas desde las líneas de base que contempla la ley. En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo a la ley y los tratados ratificados por el Estado.

El dominio marítimo, es una institución privativa del derecho peruano, para caracterizar al espacio marítimo nacional o “Mar de Grau”, el mismo que forma parte del territorio del Estado, constituyendo el complemento natural del espacio terrestre y aéreo, desde una perspectiva geográfica, política, económica, social, y ecológica (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Gobernanza marítima**

Es el arte o manera de gobernar, cuyo objetivo es el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado. (Secretaría Técnica de la COMAEM, 2019).

### **Identidad Marítima**

Es la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una comunidad marítima de mantenerse unidos por un vínculo social, jurídico y político, sobre la base del sentido de pertenencia a un país marítimo, sustentado en raíces históricas de costumbres, tradiciones, intereses y aspiraciones comunes (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Identidad Nacional**

Es la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una sociedad o civilización de mantenerse unidos por un vínculo jurídico y político llamado nacionalidad, sobre la base del sentido de pertenencia a un país sustentado en raíces históricas de ancestral cultivo de costumbres, tradiciones, razas, religiones, idiomas, ideas, intereses y aspiraciones comunes, donde la diversidad sostiene su mayor fortaleza como Estado nacional (IEHMP - Fundamentos de Doctrina Marítima, 2016).

### **Intereses Marítimos**

Son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar y proteger nuestro ámbito marítimo constituido por el océano y aguas continentales, así como aquellas zonas de interés más allá de nuestro dominio marítimo, aprovechando sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de gobernanza del estado (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Organismos Internacionales**

Son instituciones de carácter multinacional que agrupan a un conjunto de países en torno a intereses comunes (IEHMP - Fundamentos de Doctrina Marítima, 2016).

### **Poder Marítimo**

Es parte del poder nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del bienestar y la seguridad de la nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo (IEHMP - Fundamentos de Doctrina Marítima, 2016).

### **Poder Naval**

Es el necesario complemento militar del Poder Marítimo Nacional; está constituido por las Fuerzas Navales, que incluyen los medios de a flote, aeronavales, Infantería de Marina y Operaciones Especiales, los establecimientos navales terrestres, así como la infraestructura de comando y control (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Política Marítima Nacional**

Es el conjunto articulado de directrices que orienta el desenvolvimiento de las actividades marítimas de los diferentes actores y en los diversos sectores, de forma integrada y coordinada, con el fin de utilizar efectiva y racionalmente el mar, ríos y lagos navegables y sus recursos, de acuerdo con los intereses nacionales (MGP MARCOMAR, 2015).



### **Realidad Marítima**

Es la totalidad de situaciones o condiciones y capacidades que se encuentran en un momento determinado, los elementos componentes de los intereses marítimos, incluidas sus actividades, aprovechamiento de sus recursos y uso de los medios requeridos. Es percibida por la población en diverso grado y medida, según su propia experiencia y la perspectiva que se situé (MGP MARCOMAR, 2015).

### **Realidad Nacional**

Es la totalidad de situaciones o condiciones multirrelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas, cuantitativas, actuales y potenciales que presenta la nación en un determinado momento, como producto de su desenvolvimiento histórico (IEHMP - Fundamentos de Doctrina Marítima, 2016).

### **Recursos Marinos**

Se pueden dividir en dos categorías: productos marinos no renovables y productos marinos renovables. Los productos marinos renovables son aquellos que si son racionalmente explotados pueden ser inagotables, porque pueden volver a reproducirse, de lo contrario pueden extinguirse. Los productos marinos no renovables son aquellos que no pueden ser restituidos y que un futuro se agotaran como los minerales y petróleo (IEHMP - Fundamentos de Doctrina Marítima, 2016).

### **Transporte Marítimo**

Factor importante para el desarrollo nacional pues el 90% del comercio exterior en la mayoría de los países se realiza por el mar. Asimismo, es un importante productor de divisas. El transporte marítimo es el medio más económico para el transporte de carga a grandes distancias. Es una actividad integradora de las naciones (IEHMP - Fundamentos de Doctrina Marítima, 2016).

### **Uso y aprovechamiento sostenible de los recursos y ecosistemas**

Implica que las actividades económicas que se desarrollan a partir de los recursos y ecosistemas no ocasionan una disminución a largo plazo de ninguno de sus componentes, manteniendo su potencial para satisfacer las necesidades y pretensiones de las generaciones presentes y futuras. (FAO, 1999).

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1 DISEÑO METODOLÓGICO**

Según lo establecido por Hernández, Fernández y Baptista (2014), para el presente trabajo de investigación se utilizó el enfoque cualitativo con un diseño de investigación/acción; ya que, se pretende formular los lineamientos como parte de una PMN al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima.

El presente trabajo analizó, evaluó y formuló los lineamientos necesarios para fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima, como parte de una PMN al año 2030; sin embargo, la propuesta no será implementada, por ser este tema de nivel nacional y multisectorial, debiendo ser sometido a juicio de especialistas y profesionales.

Como se menciona en el párrafo anterior, los resultados de la presente investigación no se implementarán, ya que serán remitidos al director de Intereses Marítimos como secretario técnico de la COMAEM, con el fin de que lo ponga en consideración y evaluación de la mencionada comisión y de esta manera pueda ser insumo en la elaboración de la PMN y del Plan Estratégico que derive.

#### **3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA**

Para las tesis de enfoque cualitativo, las muestras seleccionadas no son, por lo general, representaciones de una población; si no que, son porciones que se eligen bajo criterios específicos, con la intención de profundizar en la comprensión del problema de investigación. Por lo que la muestras en la presente tesis son muestras dirigidas, no probabilísticas, pues no se realizan análisis estadísticos.

Como criterio inicial para la selección de la muestra, por ser este trabajo una investigación cualitativa del tipo no probabilístico o también denominada muestra dirigida, estuvo orientada de la siguiente manera:

Primero, se identificaron a aquellos especialistas y profesionales con conocimiento del tema y que trabajan o trabajaban en instituciones y organismos ligados al ámbito marítimo; en tal sentido, se eligieron en relación con su ámbito de desarrollo profesional y en algunos casos, de las entidades públicas que conforman la COMAEM.

Y segundo, se seleccionaron a oficiales de la Marina de Guerra, con experiencia y conocimiento en el campo de investigación que desempeñan o desempeñaron empleos afines al ámbito marítimo.

### 3.3 VARIABLES, DIMENSIONES E INDICADORES

Las variables o categorías de análisis, que se presentan en la tabla 1, son conceptualizadas de acuerdo al MACOMAR (2015).

Tabla 2

*Categorías de análisis y dimensiones*

No	Variable o Definición Categoría de análisis	Conceptual	Dimensiones
1	Política Marítima Nacional	Es el conjunto articulado de directrices que orienta el desenvolvimiento de las actividades marítimas de los diferentes actores y en los diversos sectores, de forma integrada y coordinada, con el fin de utilizar efectiva y racionalmente el mar, ríos y lagos navegables y sus recursos, de acuerdo con los intereses nacionales. Manual de conceptos y terminología sobre la realidad marítima (MACOMAR).	
2	Conciencia marítima nacional	Es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo, sobre las posibilidades que se tienen para el uso, exploración y protección de los recursos disponibles en el mar, ríos y lagos, con el fin de alcanzar su desarrollo y la seguridad nacional. Manual de conceptos y terminología sobre la realidad marítima	

(MACOMAR).

3 **Identidad  
marítima**

Es la expresión de libre voluntad o deseo de los integrantes de una comunidad marítima de mantenerse unidos por un vínculo social, jurídico y político, sobre la base del sentido de pertenencia a un país marítimo, sustentado en raíces históricas de costumbres, tradiciones, intereses y aspiraciones comunes. Manual de conceptos y terminología sobre la realidad marítima (MACOMAR).  
Fuente: propia .

---

### **3.4 FORMULACION DE HIPÓTESIS**

#### **3.4.1 Hipótesis general**

Los lineamientos propuestos en la presente investigación, de aplicase como parte de una Política Marítima Nacional, a juicios de los especialistas y profesionales consultados, fortalecería la conciencia marítima nacional e impulsaría la identidad marítima.

#### **3.4.2 Hipótesis específicas**

1. El no contar con una Política Marítima Nacional, a juicio de los especialistas y profesionales consultados, ha afectado desfavorablemente en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima.
2. Los lineamientos propuestos en la presente investigación, de aplicarse como parte de una Política Marítima Nacional, a juicio de los especialistas y profesionales consultados, fortalecería la conciencia marítima nacional.
3. Los lineamientos propuestos en la presente investigación, de aplicarse como parte de una Política Marítima Nacional, a juicios de los especialistas y profesionales consultados, impulsaría la identidad marítima.

### **3.5. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

La recolección de datos resulto importante para el presente trabajo de investigación, ya que de la obtención de los datos de los especialistas y profesionales, sirvió como insumo principal para poder analizar la información y su entendimiento.

#### **3.5.1 Descripción de las técnicas**

Para el presente trabajo de investigación se utilizaron como técnicas para la recolección de datos el análisis documental y la entrevista.

Las entrevistas fueron dirigidas a especialistas y profesionales que tienen experiencia o hayan trabajado en el área de la investigación. Dichas reuniones se desarrollaron en base a un cuestionario estructurado pre establecido, con el fin de poder recabar información de interés profesional que sirviera de insumo para el análisis correspondiente. El mencionado cuestionario de entrevista puede ser visualizado en el anexo A.

Asimismo, se efectuó análisis de la información de documentos de temas relacionados al trabajo de investigación, con el fin de obtener datos de importancia y poder compararlos con la proporcionada a través de las entrevistas a especialistas y profesionales.

### **3.5.2 Descripción de los instrumentos**

Durante el desarrollo del trabajo de investigación, se pudo identificar que se requería efectuar la recolección de datos a través del análisis documental y técnica de entrevistas; utilizando como instrumento para el análisis documental una guía de análisis documental de contenidos y para las entrevistas los cuestionarios de entrevistas. Estas herramientas fueron previamente estructuradas y validadas por los asesores técnicos y metodológicos.

La guía de análisis documental de contenidos tenía como objetivo dar un orden facilitando el análisis documentario durante el proceso de investigación y de esta manera se pudiese extraer información que sirviera para el desarrollo del mismo.

El cuestionario de entrevista tuvo como objetivo recabar información de interés de profesionales y especialistas que laboran, laboraron o han realizado algún tipo de investigación sobre la materia del trabajo. Este instrumento fue confeccionado durante el desarrollo de la investigación, en base de los aspectos más relevantes, la categoría de análisis y sus dimensiones.

## **3.6 TÉCNICAS PARA EL PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN Y PRUEBA DE HIPÓTESIS**

El presente trabajo de investigación es de enfoque cualitativo, por lo que el procesamiento de la información fue a partir del análisis de las experiencias, opiniones y puntos de vistas argumentados por los participantes en las entrevistas realizadas a los

especialistas y profesionales que laboran, laboraron y tienen experiencia en el ámbito de estudio.

Con la información procesada se contó con la información adecuada para poder responder al problema principal y los específicos del trabajo de investigación, así como el cumplimiento de los objetivos y por último, probar o validar las hipótesis planteadas.

Para la validación de los resultados de la investigación, consistente en, los lineamientos propuestos para el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y de la identidad marítima, se remitió la información a cada uno de los especialistas y profesionales entrevistados en la etapa de investigación y en adición, por ser un actor importante en el ámbito de estudio, se efectuó la validación con el Sr. Contralmirante Rodolfo SABLICH Luna Victoria, Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú y Secretario Técnico de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).

Asimismo, con el fin de verificar la correcta confección de los lineamientos propuestos por parte de un profesional con experiencia en políticas públicas, se efectuó la validación con el Mg. Eduardo Williams CALVO Buendía, que ejerció el cargo de Asesor de la Presidencia del Consejo Directivo del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y miembro de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).

El mencionado profesional realizó estudios de bachillerato y maestría en ciencias ambientales en la Universidad Comenius de Bratislava, Checoslovaquia y estudios de doctorado en economía en la Universidad de Nitra, Eslovaquia; asimismo, es profesor de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, profesor de Postgrado en la Universidad Nacional de Ingeniería y Universidad Nacional Federico Villarreal. Es miembro de la Junta Directiva del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) desde 1997, el que recibió el Premio Nobel de la Paz en el año 2007. Ha sido consultor del Banco Mundial, del Banco Interamericano de Desarrollo, de la Secretaría de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y de la Organización de la Naciones Unidas para la alimentación y agricultura (FAO), entre otros.

### **3.7 ASPECTOS ÉTICOS**

El mencionado trabajo de investigación es de carácter ordinario por lo que no es necesario la confidencialidad de la información; asimismo, se cumplió con lo establecido en el capítulo V “De la integridad académica y la seguridad de la información” del manual para la elaboración y evaluación de los trabajos de investigación final de los programas académicos de la Escuela Superior de Guerra Naval.

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS**

#### **4.1 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN**

Para el presente trabajo de investigación de enfoque cualitativo, se entrevistaron a especialistas y profesionales de diferentes áreas del ámbito marítimo nacional, así como, se realizó el análisis documental sobre el tema.

Como se mencionó las entrevistas se dirigieron a especialistas y profesionales con conocimientos y experiencia en el área de la investigación, con un cuestionario estructurado pre establecido, con el fin de poder recabar información de interés profesional basado en experiencias, opiniones, conocimiento y puntos de vistas argumentados, los cuales sirvieron de insumo para el análisis correspondiente.



Para la elección de los especialistas y profesionales a ser entrevistados, se optó por considerar un profesional por algunas de las áreas del ámbito marítimo nacional, con el fin de poder abarcar la mayor cantidad de enfoques y conocimientos sobre el tema de investigación y de esa manera se pueda obtener una mayor información.

Los entrevistados seleccionados fueron ONCE (11) especialistas y profesionales que desempeñan o desempeñaron cargos que tienen relación con el ámbito marítimo nacional y cuentan con las competencias y experiencia adecuada para proporcionar la información optima, como parte del trabajo de investigación. A continuación se listan los especialistas y profesionales que fueron entrevistados:

- a. Mg. Vicealmirante Víctor POMAR Calderón, ejerció los cargos de Jefe del Estado Mayor General de Marina - Miembro del Alto Mando Naval, Presidente del Directorio del Servicio Industrial de la Marina (SIMA PERÚ) y ex Director General de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima Nacional, ostenta el grado de Magíster en Estrategia Marítima y Magíster en Política Marítima, el mencionado profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación representa al área de seguridad – MGP, de la Industria Marítima Nacional y de la autoridad en el ámbito marítimo.
- b. Mg. José QWISTGAARD Suarez, Asesor de Transporte Acuático de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ejerció el cargo de Director General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y miembro de la COMAEM, el mencionado especialista y profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación representa al área de transporte acuático y de elaboración de la PMN en la COMAEM.
- c. Mg. Rosario QUIROZ Ramírez, Asesora Legal de la Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental del Ministerio del Ambiente (MINAM), ejerció el cargo de asesora legal del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria del Ministerio de la Producción y formó parte del equipo del área legalde residuos industriales de la Agencia de Residuos de Cataluña, España, ostenta el grado de Magíster en Derecho Ambiental por la Universidad del País Vasco, España, la mencionada especialista y profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación representa al área medio ambiental y de elaboración de la PMN en la COMAEM.

- d. Mg. Contralmirante Francisco YABAR Acuña, Director del Museo Naval del Callao, ejerció los cargos de Jefe de Estudios del Colegio Interamericano de Defensa y Director de la Escuela nacional de Marina Mercante (ENAMM), ostenta los grados académicos de Magister en Historia, Magister en Relaciones Internacionales y Magister en Estrategia Marítima; es miembro de la Real Academia de la Historia, de la del Ejército y de la Marina, el mencionado especialista y profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación representa el área académica e histórica del ámbito marítimo nacional.
- e. Mg. Oficial de Marina Mercante – Ingeniero Carlos BORJA García, Director Académico de Pre Grado y Jefe del Programa Académico de Maquinas de la Escuela Nacional de Marina Mercante, ejerció cargos como Marino Mercante en compañías extranjeras como V-Ships y HARREN & PARTNER, ostenta el grado académico de Magister en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera y Egresado del Doctorado de Ciencias Marítimas, el mencionado profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación, representa el área de académica y de Marina Mercante.
- f. Ingeniero Naval Martin SENKOWITSCH Céspedes, jefe de Flota de la Empresa Pesquera Diamante, ejerció cargos de Superintendente de Operaciones de Flota y Jefe de Mantenimiento de Flota, acumulando diecisiete años de experiencia laboral dirigiendo la operación y mantenimiento de flotas marítimas y fluviales, el mencionado profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación, representa el área de la pesquería nacional.
- g. Mg. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos, Jefe del Servicio Naviero de la Marina, ejerció los cargos de Sub-Director de Información de la Marina y de Director de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas, ostenta el grado de Magister en Estrategia Marítima y es egresado de los programas de Maestría de Ciencia Política con mención en política comparada y de Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo, el mencionado profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación, representa el área de comercio marítimo.
- h. Capitán de Navío Jorge VIZCARRA Figueroa, Jefe de la Secretaría Técnica de la COMAEM, es egresado del Programa de Maestría en Administración y de la

Maestría de Política Marítima, el mencionado profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación, representa el área de la elaboración de la PMN y de la Marina de Guerra del Perú en la COMAEM.

- i. Mg. Ernesto MORALES Erroch, Catedrático del Programa de Alto Mando Naval-Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval y Catedrático Universidad Nacional Mayor de San Marcos, ejerció el cargo de Sub-Director de la Dirección de Desarrollo y Formación de Capacidades Humanas en el Instituto Nacional de Defensa Civil, ostenta el grado académico de Magister en Historia Política, el mencionado especialista y profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación, representa el área académica en análisis político-estratégico e historia del ámbito marítimo.
- j. Dr. Mariano GUTIERREZ Torero, es Ingeniero Pesquero, Director Científico del Instituto Humboldt de Investigación Marina y Acuícola (IHMA) y Presidente del Grupo de Trabajo sobre el Monitoreo del Hábitat en la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero para el Pacífico Sur, ejerció los cargos de Director General de Investigaciones Pesqueras y Director de Tecnologías de Detección en el IMARPE, Jefe de Investigación Pesquera en Tecnológica de Alimentos S.A. y Oficial del Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo del Proyecto para el Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt, ostenta el grado de Doctorado en Acuicultura y con Maestría en Ciencias del Mar, su experiencia laboral como docente es Profesor de Acústica Submarina en la Universidad Nacional Federico Villareal, Profesor de Evaluación Acústica de Recursos Pesqueros en la Universidad Mayor de San Marcos y Catedrático en Ingeniería de Flota en la Escuela de Post grado de la Escuela Nacional de Marina Mercante. Miembro de la Orden de la Ingeniería Peruana y Miembro Numero del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (IEHMP), el mencionado especialista y profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación representa el área académica y técnica del ámbito marítimo nacional.
- k. Ing. Oscar LAZO Calle, es Especialista de Gestión de Zonas Marino Costeras en el Ministerio de Ambiente (MINAM), cuenta con una importante experiencia en la acuicultura con pesca artesanal y la planificación de las zonas costera, ostenta el grado académico de Ingeniero, el mencionado especialista y profesional por sus competencias y para fines del trabajo de investigación representa al área técnica

medio ambiental del sector marítimo, planificación de zonas costeras y de la elaboración de la PMN en la COMAEM.

Asimismo, se efectuó análisis de información de documentos de temas relacionados al trabajo de investigación, con el fin de obtener datos de importancia y poder articularlos con la proporcionada a través de las entrevistas a especialistas y profesionales.

De las entrevistas realizadas y del análisis documentario se recabó la información, la cual fue procesada, con el fin de poder responder al problema principal y los específicos del trabajo de investigación, así como verificar el cumplimiento de los objetivos y posterior validación de las hipótesis planteadas.

En el anexo B, se encuentran firmados los formatos de consentimiento informado, donde los especialistas y profesionales entrevistados aceptan la publicación de sus respuestas del cuestionario de entrevista y los términos y formas en que aparecerán redactadas en la investigación.

A continuación, se podrá apreciar cómo la información obtenida en las entrevistas y análisis documentario, se relacionan y cumplen con los objetivos específicos del presente trabajo de investigación:

#### **4.1.1 Evaluación del efecto de no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018, en la conciencia marítima nacional y la identidad marítima.**

Para realizar la evaluación del efecto de no contar con una PMN, en la conciencia marítima nacional y la identidad marítima, se partió de los resultados obtenidos de las siguientes preguntas formuladas en el cuestionario de encuestas:

- ¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en los conocimientos de la población sobre la utilización de los recursos en el ámbito marítimo, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?
- ¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en los conocimientos de la población sobre la explotación de los recursos en el ámbito marítimo,

el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

- ¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en los conocimientos de la población sobre la protección de los recursos en el ámbito marítimo, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?
- ¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en la voluntad de unión por vínculo social de los integrantes de la comunidad marítima, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?
- ¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en la voluntad de unión por vínculo jurídico de los integrantes de la comunidad marítima, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?
- ¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en la voluntad de unión por vínculo político de los integrantes de la comunidad marítima, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

A continuación, se desarrollarán los resultados obtenidos en cada una de las entrevistas:

- a. Mg. Vicealmirante Víctor POMAR Calderón, jefe del Estado Mayor General de Marina-Alto Mando Naval, presidente del Directorio del Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y director general de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima Nacional.

Hoy en día los países marítimos, como es el caso del Perú, tienen la necesidad y obligación de establecer una PMN, que regulen y protejan el uso del Mar. En ese contexto, las políticas marítimas son políticas de Estado que trascienden los períodos de gobierno, siendo uno de sus aspectos de vital importancia el de transmitir a la población el conocimiento de las potencialidades del mar para el desarrollo del país; es así, que la falta de una PMN en el Perú a través de los años ha sido un factor negativo para que se puedan desarrollar estrategias y que otras políticas relacionadas no coadyuven ni contribuyan a la mejor utilización de nuestro Mar.

El hecho de no tener una PMN, ocasiona que exista un alto riesgo de que los recursos que se pueden obtener del mar sean explotados en forma no controlada sin una planificación técnica adecuada para hacer sostenible en el tiempo la disponibilidad de éstos.

Por el contrario, el establecer una PMN, obliga a que se pueda conocer la problemática que afecta o impide el mejor desarrollo de las actividades relacionadas, del cuidado y protección del medio marino o la investigación y estudio del mar, esta identificación permitirá establecer lineamientos efectivos que conduzcan a que se pueda alcanzar una situación ideal en la que se incluye una explotación sostenible en el tiempo.

En el aspecto de protección, el ejercicio de la Autoridad Marítima ha sido de gran importancia al mantener su presencia y vigilando el cumplimiento de las normas vigentes relacionadas al mar; la población relaciona las actividades de la MGP con la protección de la soberanía nacional y la protección del mar y sus recursos; en ese sentido, el establecer la PMN y su difusión adecuada en los diferentes campos, permitirá que se adopten medidas y políticas que fortalezcan la gestión de las autoridades responsables de la protección de los recursos marinos, entre ellos la Autoridad Marítima.

La PMN desarrolla un diagnóstico de la situación del país relacionada al mar, para luego establecer que se desea alcanzar a través de los objetivos estratégicos; en ese sentido, a través de ella se puede identificar que tanto está unida la población nacional como comunidad marítima desde el punto de vista social. Al no tenerse una PMN solo se tiene una idea o vaga percepción de la identidad marítima, por consiguiente, con este desconocimiento no se pueden tomar acciones concretas y efectivas para elevar este concepto.

Las actividades que originan el desarrollo de un país se incrementan y fortalecen cuando existe una “seguridad jurídica”, si este concepto se lleva hacia el ámbito marítimo se puede apreciar que en el país existe una legislación débil por el desconocimiento de la problemática existente por parte de los entes involucrados. La AMN debido a su obligación como

representante del Estado ante la comunidad internacional, principalmente ante la OMI es el único exceptuado de dicha situación; sin embargo, los otros sectores del estado requieren constantemente hacer una revisión de la legislación que les compete para el desarrollo de sus actividades sectoriales. En ese sentido, la PMN durante el seguimiento de su cumplimiento y evaluación permitirá establecer las normas jurídicas que se requieran.

El ámbito político en el país se caracteriza por carecer de buenos partidos políticos, con alcance a la población y que prioricen la necesidad que tienen los pobladores del Perú, por consiguiente ante la problemática del uso incorrecto del mar, el accionar de la política peruana relacionada a incrementar la identidad marítima ha sido nula, solamente se percibe algún acercamiento cuando existe algún interés particular de algún sector o grupo, de tal forma, que buscan la intervención de los políticos para conseguir sus objetivos, es así que el hecho de existir una PMN hará que se identifique verdaderamente cuales son las necesidades reales de la intervención política para conseguir los objetivos que realmente contribuyan a incrementar el nivel de identidad marítima en la población del Perú.

- b. Mg. José QWISTGAARD Suarez, Asesor de Transporte Acuático de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Para estructurar una política, debe tenerse como base el conocimiento de la población, en el ámbito marítimo existe solo el conocimiento del aprovechamiento, pero no de las condiciones que se tiene que tener previo a la entrada del manejo del recurso de lo que hay en el mar y de las posibilidades marítimas. Lo que falta es la base académica, las universidades tienen todos los aspectos, pero no tienen aspectos fundamentales que tengan relación con las ciencias del mar; las ciencias marítimas y toda la arquitectura técnica, como el desarrollar buenas naves, buenos proyectos en el mar y cuando no hay todo eso, lo que se hace es traer del extranjero la tecnología.

Entonces, lo que nos falta es una base académica y luego de lograrlo deberíamos llegar a tener eruditos en todo este arte; así como, maestros y

doctores, porque nuestro mar es único en el mundo, no hay un mar como el peruano. El mar peruano es estudiado por los Estados Unidos desde hace más de 50 años, ¿por qué lo estudian?, porque tiene una dimensión única, lo que sucede acá no sucede en otra parte del mundo. El mar peruano es una sopa que tiene muchos nutrientes y en tal abundancia que nosotros mismos nos hemos equivocado, como concepto, a explotar la anchoveta.

La anchoveta es el insumo básico de toda la cadena alimenticia y nosotros pescamos la anchoveta, entonces la pregunta es ¿cómo vamos a pescar la anchoveta que es la capa inicial de toda la cadena alimenticia? Hay que estudiar esa parte, porque uno tiene que hacer las cosas para que el mar peruano siga siendo él que es, sostenible a lo largo del tiempo.

El Instituto del Mar del Perú (IMARPE), es un organismo técnico que tiene una formación para preservar el recurso marítimo, pero que debería tener otra concepción, porque como es un organismo técnico solo llega a presentar recomendaciones; por lo que, debería tener un nivel más alto.

Hay una serie de recursos y si uno se pone a ver el listado de todo lo que hay, nosotros estamos explotando solo la capa superficial y en esta capa superficial llega la anchoveta donde el único país que exporta arena de pescado es el Perú.

La política marítima sobre la conservación de los recursos, se ha incrementado en los últimos tiempos en las cuotas de pesca; sin embargo, la organización para hacer la explotación de todo este recurso no tiene una buena estructura que fije como meta ver qué productos debe y están dejándose de explotar, porque hoy en día toda nuestra industria pesquera está basada solamente en el recurso de anchoveta y esa es una de las cien especies que puede haber. Hay que hacer un estudio sobre el mar, porque hay especies que ya no están y hay especies que han venido de otros lugares a poblar el mar, ese seguimiento de conocimiento técnico no llega a la población, entonces ahí viene el tema de falta de información.

Estamos desarticulados en todos los espacios, en el aspecto tecnológico que es una base, en el aspecto económico y en el aspecto jurídico. Entonces vamos a abrir ahora un espacio jurídico, cuando las



normas de una sociedad no están basadas en un concepto jurídico elevado, todas las normas que se dan son normas parches para salvar una situación, pero no mirando a un largo plazo, uno de los aspectos en este punto es generar espacios para que puedan los profesionales ejercer el derecho marítimo, este derecho está ausente, recién hay algunos inicios cuando hay otros países que esto del derecho marítimo lo tiene muy extendido. Nuevamente tenemos que tocar a la academia para que nos conduzca adecuadamente.

Todas las sociedades tienen como base el marco jurídico para desarrollarse, el marco jurídico es como las reglas de convivencia de una sociedad y en nuestra sociedad tenemos todos los conceptos jurídicos desarrollados y todos están en crecimiento, pero lo que no se ha iniciado y no se ha extendido adecuadamente, justamente, es el derecho marítimo que es el que debe ser y debe generar la base para desarrollar todos los conceptos que van más allá de la conciencia marítima.

Por qué la conciencia marítima es un producto, es el producto final, un país tiene o no tiene conciencia marítima, pero en qué se basa esta conciencia marítima, cual es la estructura de esta conciencia marítima, eso es lo que falta desarrollar.

Conciencia marítima es pensar en el mar, pensar como preservarlo, pensar cómo desarrollarlo y pensar como explotarlo, entonces desarrollemos esa estructura, primero con una estructura lógico-jurídica de defensa del mar peruano, porque la conciencia marítima es defender lo que tienes, no como utilizar lo que tienes, primero tienes que defenderlo para conservarlo, porque es un patrimonio que lo heredas

Los lineamientos de una política muchas veces son del conocimiento de una élite muy pequeña, cuando esto no se promueve a nivel nacional y no se logra calar en la población, no se habrá hecho política dirigida a la conciencia marítima. Uno tiene que tener un producto y medir los lineamientos para ver qué tan bien lo estamos haciendo, porque si solamente se da la política marítima y se le pone en un libro, pero no se difunde

adecuadamente, entonces no se logra calar dentro de la población y no se va generar esa conciencia marítima deseada.

- c. Mg. Rosario QUIROZ Ramírez, Asesora Legal de la Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental del Ministerio del Ambiente.

El no contar con una Política en el ámbito marítimo, afecta el conocimiento de la población en la utilización de los recursos, debido a que se desconoce las prioridades del Estado, así como cuáles son los servicios que se han determinado como prioritarios por atender para mejorar la vida de la población.

Adicionalmente, no se tiene una visión integral del ámbito marítimo, lo que permitiría focalizar mejor las intervenciones tanto pública como privada, lo que sin duda ayudaría a optimizar la utilización de los recursos, así como mejorar la transparencia de información de cara a los ciudadanos. Ello ha contribuido a que no se tenga una visión a largo plazo del desarrollo y la sostenibilidad del ámbito marítimo.

Respecto de la explotación de los recursos naturales en el ámbito marítimo, se tiene información proporcionada por las entidades a cargo de la regulación de las distintas actividades como pesquería, hidrocarburos, áreas naturales protegidas, entre otras (el Ministerio de la Producción, el Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio del Ambiente a través del SERNANP); sin embargo, la información a la que puede acceder la población en muchos casos se encuentra desactualizada o no refleja los detalles de las operaciones realizadas en una actividad o proyecto específico. Asimismo, es frecuente apreciar que en muchas ocasiones las intervenciones del Estado a través de sus diversas instituciones con funciones en la zona marino-costera, se realiza de manera desarticulada, lo que dificulta aún más fortalecer la conciencia marítima en la población y generar confianza de la información brindada por el gobierno, así como en sus decisiones.

Por el contrario, si contamos con una política nacional en el ámbito marítimo, proporcionaría lineamientos y estándares de obligatorio cumplimiento por parte del Estado, y su implementación se traduciría en

intervenciones concertadas y acertadas de sus distintas entidades en el ámbito mencionado. Adicionalmente, es importante que brinde la mayor información fidedigna y transparente, sobre los proyectos que involucren la explotación de los recursos naturales, así como involucrar a la población en la toma de decisiones de manera responsable, lo que fortalecerá su confianza en el Estado y sus instituciones, así como su conciencia marítima.

Se debe trabajar en la percepción de la población sobre la labor de protección del Estado sobre los recursos naturales del territorio. Si bien en las últimas décadas hemos tenido grandes avances en la protección del medio natural (ecosistemas y sus servicios), desde el punto normativo, hasta el institucional como la creación del Ministerio del Ambiente en el año 2008, la creación de organismos especializados como el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenible (SENACE) y el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), y el fortalecimiento del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (SINEFA); aún no ha calado en la población, la imagen de un Estado protector de los intereses nacionales y que en la toma de sus decisiones, prime el interés general sobre el particular, y una de las principales causas de ello, es el alto nivel de corrupción de funcionarios públicos que dieron luz verde a proyectos de inversión para la explotación de los recursos, que en la mayoría de los casos no cumplían con el marco normativo para la protección de los recursos, entre otros aspectos.

Teniendo en cuenta lo señalado, la PMN, hubiera contribuido en brindar al Estado y a la población la visión integral y a largo plazo del ámbito mencionado, lo que contribuiría a tener un claro y mejor panorama, para que las intervenciones públicas, privadas y de la sociedad civil, se realicen teniendo en cuenta la protección de los recursos naturales, y que, en caso de su explotación y uso, ésta se realice de manera sostenible, lo que garantizará no solo una mejor condición de vida de la población, sino que asegura un mejor manejo de los recursos naturales y así evitar su depredación y agotamiento.

Contar con una PMN favorecería la articulación del Estado para desarrollar en la población el vínculo de cooperación y de participación

responsable, en la toma de decisiones que afecten a la comunidad. En ese sentido, teniendo una población educada, con acceso a información y asesoría, se fortalece la conciencia de la población, y no solo para el ámbito marítimo, sino en general.

En muchas ocasiones hemos observado que algunas organizaciones de la sociedad civil, lejos de responder al interés general, tienen agendas particulares, las mismas que se quieren lograr agitando a la población que se encuentra desinformada, con la finalidad de evitar el desarrollo de proyectos o actividades, sin tener razones lógicas para ello. Además, a la falta de información y de educación de la población, se suma el descontento y desconfianza que tienen los ciudadanos en las decisiones que toman las diversas entidades del gobierno. Por lo tanto, los principales temas a trabajar en conjunto es la educación y la participación responsable de la comunidad en la toma de decisiones, porque se debe resaltar que todos somos Estado, y como población también tenemos responsabilidades en el desarrollo de nuestro país.

No se puede negar la importancia que tiene el contar con un marco jurídico adecuado y que responda a solucionar los problemas actuales en diversos ámbitos. Sin embargo, nos encontramos frente a marcos normativos en muchos casos confusos y/o con vacíos, que genera incertidumbre tanto en la actuación de las autoridades (cuando hay conflicto de competencias o falta de ella), así como en los privados y la sociedad civil, al no contar con normas claras para el ejercicio de las distintas actividades que se pretenden desarrollar en el ámbito marítimo.

Como se mencionó líneas arriba, en última década se ha notado el esfuerzo y la preocupación del Estado para fortalecer el marco normativo sobre la protección de los recursos naturales (incluyendo los del ámbito marítimo), como los reglamentos sectoriales de gestión ambiental, las normas que forman parte del SINEFA, las diferentes directrices emitidas por el Ministerio del Ambiente, en su calidad de ente rector del sistema nacional de gestión ambiental; sin embargo, todo ello aún no es suficiente para tener como resultado un marco normativo lo suficientemente fuerte como para lograr el equilibrio entre impulsar el desarrollo económico sostenible en el

medio marino costero, la adecuada protección de los recursos naturales y lograr la satisfacción ciudadana, a través de una participación concienzuda en los distintos procesos públicos de toma de decisiones, fortaleciendo así la conciencia ciudadana de que todos somos Estado.

En el aspecto político, se debe destacar el gran número de actores políticos que tienen en sus manos la toma de decisiones que repercuten en las diversas actividades del ámbito nacional, e incluso internacional (la participación del Perú en los diversos tratados, convenciones o actividades con la comunidad internacional).

Pero no siempre existe coordinación entre estos actores, o participan de manera conjunta en beneficio de la población y del país, sino que defienden intereses particulares o están inmersos en actos de corrupción, que como ya se ha señalado, generan desconfianza y disconformidad en la población, lo que se traduce en conflictos sociales, y poca participación ciudadana, o cuando la hay, que ésta sea ejercida de manera irracional, como se puede apreciar en las manifestaciones sociales vinculados a actividades extractivas por ejemplo, que vienen acompañados de actos vandálicos, como quema y destrucción de infraestructura pública, sin ponerse a pensar que ellos mismos se ven perjudicados; la reacción desproporcionada de la población, se debe en la mayoría de los casos a la insatisfacción que se tiene con las decisiones políticas, la intervención de las entidades públicas, la información poco fiable que pueda brindar el gobierno, y la imagen venida a menos de nuestros representantes políticos acerca de defender los intereses del país y que prime el bienestar de la población.

- d. Mg. Contralmirante Francisco YABAR Acuña, director del Museo Naval del Callao.

Siempre es necesario contar con una política clara, que muestre objetivos alcanzables, siendo necesario transmitir a la población hacia dónde vamos con respecto a nuestro mar. El peruano medio sabe que el mar es parte del Perú sobre todo por los eventos de carácter en soberanía que ha

habido en los últimos años y que pusieron sobre el tapete la importancia del mar.

Hay varios puntos que el Estado tiene que tener claro en como guiarlos y que es una labor de los estudiosos y que tienen que ponerse de acuerdo, ya que, no solamente es un asunto de soberanía, es un asunto de manejo de recursos y es un asunto de manejo de políticas, de uso de la vía de comunicación y el mar es una gran vía de comunicación que hay que conquistar porque no es nuestro medio, es un elemento ajeno del hombre, nosotros somos de tierra y para eso utilizamos la mejor tecnología para poder movernos con seguridad.

La política marítima del Perú tiene que estar direccionada para que el Mar sea un medio de comunicación de la mejor manera posible y convertir al Perú por características geográficas, en punto obligado de recalada del comercio marítimo y hemos intentado hacerlo mejorando al Callao hace años y el comercio, pero eso se hace con una política clara de Estado y con muchísima información al pueblo.

Por ejemplo, ¿quiénes son los que se preocupan en el Perú de especializar profesionales relacionados al trabajo en el ámbito marítimo? y la respuesta es la Marina, que es la única que lo hace a través de la Escuela Nacional de la Marina Mercante y que tiene la única maestría en administración marítima y una licenciatura en administración marítima, eso significa, que tenemos profesionales capacitados para el manejo de la carga portuaria, de la administración del negocio marítimo, pero debería haber más en una sana competencia.

Nadie está en contra de la explotación de los recursos, pero tiene que ser una explotación racional y el Perú cuenta con elementos científicos que nos pueden decir que, cuando y como pescar, por suerte contamos con IMARPE que lo hace y lo hacen bien. La explotación de los recursos naturales renovables necesita una política clara, pero sobre todo dedicarnos a defender las 200 millas y más allá.

El no contar con una PMN clara, puede que no genere los recursos económicos necesarios, que deriven del Estado, para las instituciones

encargadas de manera científica del cuidado y monitoreo de los recursos biológicos renovables en toda la costa del Perú. IMARPE debe tener decantando de una PMN clara, un fortalecimiento más adecuado.

Asimismo, deberíamos generar nosotros nuestros propios científicos para el estudio de los recursos hídricos, porque, así como existe el que dicta la política, también el que estudia los productos y los controla, son sumamente importantes.

Por otro lado, nos damos cuenta de que por falta de una PMN no estamos dando los recursos necesarios para la DICAPI, para que verdaderamente pueda controlar todo nuestro ámbito marítimo.

No hay un eslogan oficial que diga “Perú país marítimo” y desde ya, al no vernos nosotros como un país marítimo y más bien como un país andino y creer que solamente los andes son las riquezas del país, limita nuestro espacio de interés. Históricamente, la primera civilización del Perú es una civilización marítima llamada Caral que nació en el mar e incluso los últimos Incas, los mochicas y chimús eran navegantes. El Perú es un país que si bien es cierto es andino, debe mirar al mar, ya que sin el mar no puede generar comercio, ni puede trasladar sus recursos, que nos da vida porque nos alimenta.

Hay ciertos profesionales que se han preocupado en estudiar el dominio marítimo que es un pendiente que tenemos en el aspecto jurídico, la pregunta, ¿Es o no el Perú un país con un mar territorial de 200 millas?, lamentablemente este tema se utiliza políticamente y por ello el temor de firmar o no la Convención del Mar (CONVEMAR), por la posibilidad que les digan traidores a la patria.

En el aspecto político, el Acuerdo Nacional no contempla claramente lo que el Perú quiere, en el sentido de ser o no un país que participe de la CONVEMAR o nos quedamos con el mar territorial de las 200 millas donde nadie nos va hacer caso. Políticamente no se discute y esto debería discutirse como parte del Acuerdo Nacional y en los foros políticos para determinar los lineamientos que se van a seguir, recogiendo todas las voces y así el gobierno presente una solución oficial, porque todos rehúyen a pesar

de las recomendaciones y no se toma la decisión y esto se tiene que discutir políticamente y lamentablemente no es parte de la agenda de nadie.

- e. Mg. Oficial de Marina Mercante – Ingeniero Carlos BORJA García, director Académico de Pre Grado y Jefe del Programa Académico de Maquinas de la Escuela Nacional de Marina Mercante.

El no contar con una PMN en donde se detalle de forma explícita la importancia del porque y para qué y el cómo se suele explotar los recursos hidrobiológicos, así como, el beneficio y sus desventajas afecta de forma directa en el conocimiento de la población; ya que, de esta manera no se pueden encontrar opiniones y apreciaciones a favor o en contra, de tal forma de que se discutan y se pueda llegar a un consenso común, en la búsqueda por tomar decisiones en beneficio de la región y la nación.

Por otra parte, al no existir una información de forma prolifera, repercute en los estudiantes quienes se encuentran dentro de la educación marítima y portuaria, en tal sentido, al hablar de la utilización de los recursos en el ámbito marítimo, constituye un conjunto de términos técnicos los cuales pueden ser explicados por especialistas que para fomentar conciencia en la población en general, deberían mantener ciertas estrategias para que toda la población pueda ser conocedora de los aspectos teóricos que se relaciona con la utilización de los recursos.

Asimismo, el no contar con una PMN no solo repercute en asuntos de conocimientos en la población, ya que muchas veces pueden haber planes o acciones que contribuyan al fomento de dichas capacidades en la población más; sin embargo, no suelen ser significativas, entonces el acrecentar conciencia marítima bajo dicho aspecto no solamente va a deberse respecto a una PMN, ya que, son aspectos cuyos lazos formativos deben elegirse desde la educación primaria y secundaria brindadas como parte de desarrollo académico de todo ciudadano.

La afectación en el conocimiento de la población sobre la protección de los recursos no depende necesariamente de una PMN, sino, más bien en estrategias, medios y recursos que aseguren mediante indicadores observables y empíricos que la población está siendo observada como



objetivos generales. Muchas veces se suele pensar que un plan o programa para concientizar va a ser efectivo de nombre y no nos fijamos que va ser efectivo.

El vínculo social en los ciudadanos es fundamental para desarrollar conciencia marítima, siempre y cuando existan referentes de opinión, ya sea personas jurídicas o naturales quienes tengan la experiencia necesaria para actuar como precursores de incitar dichas actitudes de amor e identificación marítima en la población. Por lo general, la población no suele interesarse en asuntos relacionados a los recursos provenientes del lecho marino, ni mucho menos les interesa y solo si su trabajo depende de alguna actividad económica marítima.

Desde mi perspectiva como miembro activo de la comunidad marítima, el no contar con una PMN adecuada ha afectado de manera profunda al sector marítimo peruano, en primer lugar, podemos considerar que durante los últimos años no habido una correcta normativa que permitiera una adecuada ejecución de las actividades marítimas, es importante hacer mención que dichas normas presentan ambigüedad, lo cual se presta para una interpretación abierta de una misma ley para muchas cosas. En tal sentido, muchas personas que se dedican o que se ven inmersas en las actividades marítimas, han sacado beneficios y provecho propio a través de actividades ilícitas.

Por otra parte, es de vital importancia hacer mención que, en el ámbito marítimo nacional existe una falta de especialistas en derecho marítimo, afectando tanto directamente al sector de la comunidad marítima nacional. Asimismo, no podemos dejar de lado el papel que juega los órganos jurídicos públicos en el fomento y actualización de las normas que rigen en el sector marítimo que muchos casos son indiferentes a esta problemática.

El tema político es fundamental, ya que determina las acciones sobre las cuales se rigen los ciudadanos respecto a las actividades que realizan. El no contar con una filosofía adecuada que oriente y establezca lineamientos que oriente a la PMN, hace que la comunidad no se encuentre integrada ni mucho menos familiarizada con los aspectos que se buscan en políticas de

productividad y competitividad respecto a las actividades comerciales que logren que los pueblos se desarrollen con una perspectiva económica sostenible en beneficio a la población.

- f. Ingeniero Naval Martin SENEKOWITSCH Céspedes es, jefe de Flota de la Empresa Pesquera Diamante.

El no contar con una PMN ha afectado de manera considerable, por ejemplo, cuando se conversa e interrelaciona con personas, se nota que hay un desconocimiento total del sector marítimo, muchas veces en ámbitos muy importantes y que aportan mucho a la economía nacional como es en el caso de la pesca, puntualmente de consumo humano indirecto que es la pesca de anchoveta que aporta una gran parte del PBI.

En cuanto al cuidado del medio ambiente también se nota un desconocimiento total del daño que se le puede hacer al mar con costumbres, digamos, que no son amigables con el medio ambiente y que no se tiene conciencia de lo que se está haciendo y es a lo referido a la contaminación del mar por la cantidad de desperdicios y desechos que se tiran a los ríos, justamente por una falta de cultura y educación de la gente.

Asimismo, la falta de una PMN afecta la extracción, porque si bien es cierto hay políticas que la norman, estas son políticas de sectores puntuales, por ejemplo, el Ministerio de la Producción regula las actividades extractivas de manera bastante cercana y en detalle en lo referente a las actividades de la pesca industrial que es un sector muy controlado, en el Perú. Sin embargo, este control no existe en la pesca artesanal, que si bien es cierto extraen recursos en menor cantidad, son considerablemente mayor cantidad de embarcaciones.

Al no haber una PMN que englobe y que abarque todos los sectores extractivos pesqueros, deja muchas actividades fuera de control, eso en cuanto a controles por sectores de pesca, comparando el sector industrial con artesanal. La carencia de una PMN también tiene limitado el desarrollo de ciertos sectores o de ciertas pesquerías en particular, que se podría dar impulso al desarrollar ciertas pesquerías que les daría ingresos económicos considerables al país, me refiero por ejemplo a la pesca de atún.

Las pesqueras peruanas no tienen interés de extraer el atún porque no es un sector pesquero competitivo, por ejemplo, el pago que se hace por el galón de combustible es el mismo dólar por galón que se paga en tierra. Como parte de la falta de PMN, es no poder cumplir lo que la ley obliga a las empresas extranjeras que extraen el atún, por ejemplo, estas empresas que tienen permisos para operar atún en el litoral peruano, la ley dice que ellos tienen que dejar el 30% de lo que extraigan para ser procesados en el Perú y como no hay empresas que procesen estos recursos, solo se les obliga que paguen por el recurso pescado. Definitivamente, sería diferente que dejen el atún en el Perú y a raíz de esto, se desarrolle toda una industria para manejar este recurso para darle trabajo al pescador mismo, si no también, a toda la gente que va trabajar en el procesamiento de este recurso en toda la industria.

En el Perú por falta de políticas, por ejemplo, la gente compra y consume recursos marinos y no sabe de dónde viene dicha pesca, si es extraído legalmente o ilegalmente de zonas protegidas o son especies que están controladas y bajo vedas. En el caso de Europa, por ejemplo, toda la pesca que se extrae de manera formal e industrial es trazable, ósea tiene una trazabilidad que comienza desde la embarcación que extrae y pasando por todo la cadena de frío, la cadena de procesamiento, la comercialización y termina en el destino final, esto se ejemplariza en la pesca formal que realiza una embarcación donde el capitán firma un documento que autoriza a comercializar la pesca y ese certificado se va hasta el destino final y que en este caso es exigido en los mercados europeos.

Hay ciertos sub sectores de la pesquería que no están siendo desarrolladas, que no cuentan con el apoyo necesario y con el interés de los sectores industriales, por ejemplo, hay pesquerías que podrían generar muchísimos más recursos y de manera sostenible si es que se manejaran de una manera más ordenada, con mayores controles, con interés más profesionales y con muchos mayores recursos; y no solo, simplemente limitándose a intereses artesanales, no permitiéndose de esta manera que se desarrollen inclusive algunas industrias que son muy bien utilizadas en otros países, por ejemplo, la generación de combustibles de origen animal o

vegetal en este caso los biocombustibles generados a partir de algas, justamente por desconocimiento de la gente.

El efecto de no contar con una PMN genera desorden que permite el fortalecimiento de algunos sectores antidemocráticos, los cuales aprovechan para buscar sus intereses personales, generando temas de corrupción y esto debido a una falta de políticas, de controles y de desconocimiento sobre la importancia de la pesca en el desarrollo económico nacional.

- g. Mg. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos, jefe del Servicio Naviero de la Marina

En términos concretos es bien difícil poder medir un efecto en la población, deberíamos tener encuestas a nivel nacional de cuanto es el conocimiento que tiene la gente de los beneficios que significan para un país tener el perfil de costa que tenemos nosotros, en cuanto a transporte, alimentación, actividades culturales, deportivas, etc., son muchos los beneficios que trae consigo el hecho de tener una costa tan amplia como tenemos nosotros.

Sin embargo, no le hemos dado la importancia que debe tener el mar como ese gran espacio que nos comunica con el mundo, no quiere decir que no lo hemos hecho, pero tal vez, deberíamos mantenerlo mejor no depredándolo, explotando más los perfiles de costa, contemplando el mar por temas de salud emocional y disfrutando lo significa estar al costado del mar.

El modelo económico que tiene hoy día el país ha permitido tener una gran afluencia de buques de entrada y salida en el puerto del Callao, lugar donde se concentra la mayor cantidad de carga que sale al extranjero; sin embargo, la gente debe saber que este modelo beneficia al país, en cuanto a la exportación e importación de productos que se hace a través del mar.

El no contar con una política adecuada e integrada, ha originado diferentes disposiciones o normas contradictorias, que han permitido que algunas entidades nacionales e internacionales exploten nuestro mar más allá de lo que la biomasa o lo que recomienda los entes técnicos sobre la

conservación del mar. Podría decirse que la falta de control tiene un efecto en la población y eso es porque no se dan los medios adecuados, porque se da menos importancia al mar que a otras cosas, porque no está en el plano político, ni en el debate político y esto es muy propio de nuestra idiosincrasia. No nos centramos en las cosas trascendentales, si no en lo anecdótico y esto hace el discurso político.

Con respecto a la explotación de los recursos marinos, hoy en día hay más acciones sobre el mar que hace 30 años, por ejemplo, el decretar vedas es un impacto positivo, tal vez, en las autoridades y los entes técnicos sobre el cual el mensaje ha generado una conciencia cada vez mayor y que ha tenido un rebote también en el ente superior como el Ministerio de la Producción, los cuales han ido entendiendo, en el tiempo, que los recursos del mar son agotables, por lo que vienen dictando disposiciones. Esto probablemente no haya tenido una participación directa en la población y donde se está fallando, justamente, es en el tema de los mensajes que deben calar en la gente y que se entienda que lo que hace el Estado a través de sus entes controladores es necesario para la conservación de sus recursos; pero sin embargo, el Estado no tiene una buena política de comunicación.

La gente no recibe información adecuada, no tiene una buena educación que ya es otro tema, en la PMN es donde se tendría que contemplar una educación cívica sobre la conservación y el buen uso del mar, ríos y lagos.

El efecto en la protección de los recursos marítimos es en términos de alimentación, la población no recibe los beneficios del mar, porque no respetan las vedas, existe una falta de tecnificación en la pesca artesanal, las condiciones de los muelles no son las más adecuadas y el producto de lo antes mencionado es la falta de educación e información. Lo que podemos decir, entonces, es que existe una falta de educación marítima y hay que educar a la gente para que sea consciente de que tenemos unos de los mares más ricos del mundo que tiene que ser conservado y tener una conciencia marítima como resultado.

En el ámbito social la comunidad marítima la integran una serie de actores, entre ellos actores políticos que tienen responsabilidades en el Estado; asimismo, se puede decir que no hay una buena interacción entre privados y públicos de esta comunidad, suele suceder que algunos sectores de la sociedad civil tienen posiciones encontradas con la sociedad política porque es el que establece las reglas, las cuales muchas veces no son bien recibidas, sobre todo por los gremios del rubro de la pesca, es difícil que esa labor de controlador autoridad versus el empresario, por ende siempre va haber una relación complicada, pero sí creo que debería haber una integración y mayor participación.

No se podría hablar de vínculo jurídico de una comunidad, si es que las personas que están llamadas a conformarlas no son conscientes de que la forman, evidentemente una comunidad debe tener cosas en común para estar relacionados como objetivos, reglas, practicas comunes, entre otras. Si estos actores, como gremios y autoridades son conscientes de que son una comunidad, el segundo paso sería sentirse parte de esta comunidad, que implica evidentemente trazar líneas de colaboración, de comunicación, de relación y que permitan alcanzar objetivos comunes, que la parte marítima tenga un impacto positivo en el PBI, que mejoremos niveles de producción de la harina de pescado, de explotación científica, de la búsqueda de yacimientos petroleros, ese tipo de cosas. Evidentemente con el liderazgo de alguien, pero un liderazgo integrador y no caudillistas, se podría lograr todo esto.

Con respecto al vínculo político el Estado tiene que tener el liderazgo y compartirlo con personas que no estén ligadas a la gestión pública y que tengan capacidad de articular, entonces evidentemente sería interesante hablar de una comunidad marítima; sin embargo, no puede haberla mientras no hayan objetivos comunes, no hayan vasos comunicantes y no haya una relación fluida en los gremios.

El Instituto de Estudios Históricos Marítimos hace años viene impulsando los intereses marítimos a través de sus conferencias o congresos del mar, pero básicamente son las mismas personas que participan, la pregunta sería, ¿no debería haber congresos sobre el mar todos los años?

donde asistan personalidades y todas las personas que tienen que decir algo vayan. En este caso, la confluencia es importante, ¿cómo hay comunidad si no confluyen?, entonces el ámbito académico sería el congreso del mar, donde se incluya a los empresarios, gremios, la MGP, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), la COMAEM, entre otros; siendo el tema de la comunidad marítima amplio, pero no fluye, ¿dónde está el gran centro de convenciones del mar?, no existe.

- h. Capitán de Navío Jorge VIZCARRA Figueroa, Jefe de la Secretaría Técnica de la COMAEM.

El contar con una PMN hubiese ayudado considerablemente en lograr un conocimiento en la población, las empresas públicas y privadas y en los stake holders, que de alguna u otra manera tienen influencia en la utilización, explotación y protección de los recursos en el ámbito marítimo.

Asimismo, el no contar con la PMN, no ha permitido un desarrollo adecuado de nuestra infraestructura portuaria, pese a estar en una posición geoestratégica ventajosa en América del Sur, existiendo hasta nuestros días una macrocefalia evidente en el puerto del Callao, no solo en el ámbito portuario, sino incluso en el ámbito de la defensa.

Otro efecto del no contar con PMN es la falta de desarrollo del cabotaje marítimo, entre nuestros puertos, lo cual permitiría la reducción de los costos y deterioro de la carretera panamericana. Pero para ello, es necesario una articulación, entre toda la cadena de producción.

Por otro lado, nos hemos estancado a explotar principalmente la anchoveta, para convertirla en harina de pescado que al final termina de comida para animales en Europa y resulta ilógico que no se haya podido darle un valor agregado a esta especie, y venderla como tipo anchoa o en otra presentación. Pero no solo eso, sino que nuestra flota pesquera están orientados básicamente a ello, dejando de lado otras especies de alto rendimiento como el atún. Una PNM y su plan estratégico, hubiesen permitido el desarrollo de estas otras actividades, con sus consecuentes ingresos al PBI e incremento de los puestos de trabajo, no solo en la actividad pesquera mismas, sino en toda la cadena logística que ello implica.

En la actualidad, el mar está llegando a niveles de contaminación, que de no hacerse nada pueden alcanzar la desaparición paulatina de especies, de la misma manera que desaparecieron en algunos ríos; como por ejemplo el río Rímac. Hasta hace algún tiempo, todos los desagües de las ciudades, en el país, iban directamente al mar, sin ningún tipo de tratamiento, y no había ningún tipo de concientización con respecto a su contaminación; sin embargo, la población está tomando conciencia de ello, pero hemos perdido valiosos años, que con una PNM y su plan estratégico, hubiésemos podido ahorrar.

En este sentido la educación reviste una importancia trascendental, ya que el poblador peruano en general no cuenta con un nivel de conciencia marítima adecuado, no consideran al mar como un medio para desarrollarse y alcanzar su bienestar, esto se debe principalmente a que no hay dentro de la currícula escolar, alguna temática que desarrolle esta conciencia, que cree desde los primeros años esta visión positiva hacia el mar; y menos aún en las universidades que no cuentan con carreras afines con el medio marino.

El tema jurídico es otro punto que no ha permitido un adecuado desarrollo del ámbito marítimo, existiendo un sin número de disposiciones sectoriales que generan superposición de funciones, que derivan doble trámite al usuario, así como la doble sanción por faltas.

Existen algunos sectores, donde el tema de ordenamiento mediante una PNM, no lo ven con buenos ojos, y es que mientras más desordenado este el tema, existe cierta capacidad de maniobra para mover determinadas influencias.

El tema de la CONVEMAR es otro tema a tener en consideración, dado que esta es considerada la Constitución de los Océanos y el Perú no forma parte. De ella deriva por ejemplo la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, en los que tampoco formamos parte, pese a que el Perú cuenta con una gran dependencia minera.

Hay diferentes políticas que han salido, pero no reflejan necesariamente la actitud del Estado para desarrollar el ámbito marítimo, basta con analizar la nueva política de productividad y competitividad en la



cual se enfoca en las actividades productivas del ámbito continental y dejando de lado las del ámbito marítima, por ende, una política marítima complementaria a esta política, haciendo sinergia y pudiendo desarrollar estas actividades del ámbito marítimo sería importante.

En tal sentido, el contar con una PNM, nos hubiera permitido alcanzar o ir en la dirección que el país requiere; así como, el desarrollo de un planeamiento estratégico multisectorial que permita su aplicación en el campo.

- i. Mg. Ernesto MORALES Erroch, Catedrático del Programa de Alto Mando Naval y Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval.

El Estado es quien administra los intereses de la nación y es el gestor de los recursos y objetivos del país, es el llamado a diseñar las políticas que permiten al conjunto de los individuos y grupos que integran la nación, el identificar los recursos y potencialidades que posee y conocer cuáles son, como en el caso marítimo.

Al no existir una PMN, nuestra población y los grupos de interés que la integran, carecen de objetivos, de desinterés pasando por el olvido y complicidad en el mal uso de los recursos y potencialidades marítimas.

Por lo tanto, el mar se percibe como una frontera por ser habitada, algo lejano de lo cual, en el mejor de los casos, obtener algún producto que satisfaga una necesidad y no como un territorio integrado.

El efecto de no contar con una PMN, va por la falta de conocimiento de la población sobre la protección de los recursos en el ámbito marítimo, que ha incidido perniciosamente en desconocer, alejarse de su adecuado manejo o uso, constriñendo a uno de dos grandes rubros toda acción: o lo tradicional-anecdótico, o la explotación compulsiva. Ello en un entorno de ciudadanía, opinión pública, que ni participa ni reclama al no percibirse como algo que sea gravitante en la heredad nacional más allá de actividades de pesca de consumo o para la industria harinera o como depósito de relaves y desagües.

Los planes elaborados por las organizaciones políticas carecen de cualquier componente o elemento relativo a la concepción de política marítima, su desarrollo e implementación. Por lo que es notoria la desvinculación entre sociedad, ciudadanía e individuos con respecto al ámbito marítimo.

Se ha desincentivado la existencia sostenida de investigadores e investigaciones que aborden la temática desde una visión de conjunto, lo cual incide en que, más allá de lo enunciación relativa a la vaguedad de la defensa del territorio marítimo o de promover su adecuada explotación, no llegan a establecer qué harían como administradores y gestores del bien común.

- j. Dr. Mariano GUTIERREZ Torero, director Científico del Instituto Humboldt de Investigación Marina y Acuícola (IHMA) y Presidente del Grupo de Trabajo sobre el Monitoreo del Hábitat en la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero para el Pacífico Sur.

No contar con una PMN equivale a promover un desarrollo sin planificación o guía estratégica. Es así, como los diversos sectores a cargo de asuntos marítimos (son varios ministerios y más de 70 entidades en total) desempeñan sus funciones sin que sea obligación dar cuenta de las gestiones que cada uno realiza en su ámbito. De este modo se ha extendido un manto de desconocimiento sobre el uso que se da a los recursos marinos vivos y no vivos.

En el período 2010 a 2018, ha habido algunas mejoras como por ejemplo la creación de la Comisión Multisectorial de Gestión Ambiental del Medio Marino – Costero – COMUMA (y años después el COMAEM), que ha establecido la necesidad de contar con un sistema de indicadores sobre el desempeño del Estado en cuanto a la gestión de los recursos marinos. Se propuso en concreto y se aprobó, el Ocean Health Index como método de monitoreo, pero transcurridos 5 años aún no se implementa debido a la falta de una voluntad expresa de parte de las instituciones, también por falta de financiamiento y sobre todo por la falta de una PMN que oriente esos esfuerzos.

Lamentablemente la carencia de conocimientos de la población impide evaluar su percepción respecto a la carencia de una PMN. En este caso específico son las universidades y otros centros académicos los llamados a realizar investigación social, económica y ecológica respecto a la protección o uso sostenible de los recursos marinos. Sin embargo, esas investigaciones no se llevan a cabo porque hay una marcada carencia de información, que muchas veces existe, pero que no está disponible a pesar de contarse con una ley de transparencia desde el año 2005. Si bien se están abriendo unos espacios de sensibilización relacionados con el consumo de pescado o el turismo costero, aún estamos lejos de poder determinar cabalmente cuál es el estado de nuestros ecosistemas (excepción hecha de algunos recursos bien monitoreados como la anchoveta o la merluza).

Es ampliamente mencionado que los peruanos vivimos de espaldas al mar, pero también a los ecosistemas en general, no solo se trata del escaso sentido de pertenencia que tenemos con el mar. Pero la carencia de un documento estratégico como la Política Marítima impide que los diversos sectores puedan cooperar y colocar recursos para el desarrollo de una gestión transversal e informada que cumpla con los lineamientos antes indicados. Como se ha dicho, ha habido algunas mejoras en los años recientes, pero aún no es suficiente, el reto mayor es modificar la mentalidad –que es un reto educativo– que nos impide ser colectivamente solidarios. Esa falta de solidaridad explica en parte la alta informalidad de las actividades económicas en el país.

La pregunta de ¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en la voluntad de unión por vínculo jurídico de los integrantes de la comunidad marítima, el no contar con una Política Marítima Nacional?, la puedo responder relatando cuál es la opinión que en general tienen los pescadores artesanales del país respecto al Estado: el Estado (gobierno) nos es indiferente, nunca nos han prestado atención y no tiene interés en solucionar nuestros problemas. Esta opinión, en algunos casos injusta, es en todo caso el reflejo de un Estado que no ha sido capaz de estar presente allí donde se le necesita. Ejemplos al respecto sobran en todos los ámbitos. En conclusión, es la falta de una guía, una política, es lo que en el caso del mar

ha determinado que, por ejemplo, no seamos capaces de determinar con exactitud cuál es el valor económico de la pesca, del transporte marino, turismo etc.

El país vive un prolongado período de polarización política, que entre otros aspectos ha enmascarado los problemas que se han generado en el ámbito marino. Al menos en el sector pesquero las leyes que sustentan la pesca son ya muy antiguas: la ley de pesca es de 1992 y su reglamento es del año 2001. Los ministros que han pasado por la cartera de Pesquería y de Producción en todos estos años no quisieron emprender la tarea de reformar la ley porque, simplemente, demanda un tiempo del cual ellos carecen, pero también para no abrirse flancos de discusión.

Pero contar con una PMN debería permitir que haya determinadas tareas que se debe cumplir cada cierto tiempo, como, por ejemplo, redefinir los objetivos de gestión, evaluar el desempeño económico, el desempeño laboral, los efectos ecosistémicos, etc. (todo lo cual está totalmente ausente al menos en el ámbito marino).

- k. Ing. Oscar LAZO Calle, es Especialista de Gestión de Zonas Marino Costeras en el Ministerio de Ambiente (MINAM).

La población y las empresas, solo se enfocan en su sector como la pesca, el turismo y el petróleo. Básicamente, en muchos casos se actúa como si solo existiera una actividad, la que uno realiza.

Lamentablemente la falta de conocimiento de la población peruana en el tema de explotación de los recursos del ámbito marítimo, origina que intenten extraer la mayor cantidad de recursos, hasta que se agoten en el menor tiempo posible y obtengan la mayor ganancia.

Un punto complicado en la protección de los recursos del ámbito marítimo, es la expansión urbana en las zonas costeras. La mejora en las condiciones económicas a nivel nacional origina que se genere un avance en la construcción de urbes en la costa (que por lo regular empieza por la invasión de terrenos); sin embargo, no se planifica donde se van a tratar las aguas residuales y los residuos sólidos generados. Finalmente, se cree que la

zona marino costera puede soportar a toda la población en esta zona y que el ambiente puede absorber todos los impactos.

La falta de una PMN ha generado desconocimiento de las potencialidades del ámbito marítimo, la población en general no conoce, no se le enseña, las oportunidades de desarrollo que el ámbito marítimo tiene y la importancia para su desarrollo. Otro de los temas que se desconoce, son las leyes y normas vinculadas a las actividades marítimas; es decir, los actores solo conocen sus normas sectoriales y no las normas de otros sectores.

Asimismo, no se ha sabido trasladar los intereses nacionales a los niveles locales y esto ha generado protestas por actividades extractivas en las zonas marinas costeras.

#### 1. Análisis documentario

El análisis documentario se desarrolla en base a la información procesada de los documentos mencionados en el punto 2.1. antecedentes de la investigación del Marco Teórico del presente trabajo de investigación y de los documentos de las referencias biográficas.

Vizcarra (2019), menciona que como resultado del trabajo que viene realizando la COMAEM se definió el problema público en el ámbito marítimo como,

el deficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo, dado que se evidenció que existen políticas sectoriales no articuladas en los diferentes niveles de gobierno, con duplicidad de funciones, que en muchos casos generan conflictos de competencia y descoordinaciones en los planes de desarrollo sostenibles, así como un inadecuado ordenamiento territorial marítimo y costero, entre situaciones no deseadas, que no permiten el desarrollo adecuado de las actividades en el ámbito marítimo.

Asimismo, Vizcarra (2019), menciona que,

el uso actual del mar, sus posibilidades y sus recursos nos enfrenta con la relevante necesidad de diseñar una PMN multisectorial, asumiendo que es necesario un cambio de mentalidad y de gestión del medio marino, con un enfoque holístico y no sectorial de toda la problemática identificada.

Por lo antes mencionado, se puede afirmar que es muy importante contar con una PMN para que la población conozca el gran potencial de uso y aprovechamiento que tiene el ámbito marítimo y que el no tenerla ha ocasionado un efecto en la conciencia marítima nacional y la identidad marítima, ya que las personas no se encuentran mentalizadas con la importancia del ámbito acuático en el desarrollo y bien común del país. Esto se pueda evidenciar desde el nivel más alto de las autoridades del país, al no contar actualmente con una PMN aprobada que contenga los objetivos prioritarios y lineamientos precisos para saber cuál es la ruta que debe seguir los diferentes sectores para lograr un adecuado uso y aprovechamiento sostenible del ámbito marítimo nacional.

Es necesario que el poblador peruano sepa que la gran mayoría del comercio exterior del país se realiza mediante el comercio marítimo, lo cual representa un papel muy importante dentro de la economía nacional. Por lo mencionado, se puede decir que el comercio exterior es una de las actividades marítimas principales de interés nacional. Asimismo, el comercio marítimo permite el intercambio de todo tipo de productos de bienes y servicios, los cuales se requieren para el desarrollo de la producción nacional.

De acuerdo a la Comisión de Estudios Estratégicos-Marítimos del IEHMP (2017),

la ocupación efectiva de nuestro mar y la racional explotación de sus riquezas y facilidades deben constituir un objetivo nacional y formar parte de la estrategia de desarrollo y de proyección del ser nacional, en los árboles del tercer milenio y del siglo XXI.

Es importante mencionar que, con un fortalecimiento de la conciencia marítima nacional, la población podrá interiorizar la importancia del uso

sostenible del mar, ríos y lagos; así como, optimizar la preservación y explotación de los recursos renovables y no renovables. De acuerdo a Brousset (2017), “nuestro objetivo nacional debería ser: fortalecer la conciencia marítima nacional con el desarrollo humano como medio impulsor de la identidad marítima, mediante la aplicación de políticas de educación y otras pertinentes”.

La identidad marítima es un componente importante de los intereses marítimos, porque expresa el vínculo de unión, en el aspecto social, político y jurídico, que debe tener la población en sentido de propiedad y de bien común con respecto al ámbito marítimo nacional. Este vínculo de unión debe de ser basado en la historia, cultura, educativo, deportivo y cultural del país.

De esta manera, mediante la identidad marítima se podrá obtener un sentido de fidelidad de la población y que, a su vez, mejore la relación de los ciudadanos con los entes responsables del control y protección en el ámbito marítimo.

La gobernanza marítima es otro aspecto que se ha visto afectado por una falta de PMN, ya que al no estar claro cuáles son los objetivos prioritarios y lineamientos para un correcto uso, explotación y protección de los recursos marinos, lo que ha originado un desequilibrio entre el Estado, la población y los empresarios dedicados al sector marítimo. El desequilibrio en el aspecto normativo, por ejemplo, se puede apreciar en el estricto control que se le exige a la pesca industrial; sin embargo, no pasa lo mismo con la actividad extractiva de la pesca artesanal.

De acuerdo con la Comisión de Estudios Estratégicos-Marítimos del IEHMP (2017),

la acción del Estado en el dominio marítimo comprende aspectos como el ejercicio de la soberanía, pesca, minería, hidrocarburos y la energía; el control de la navegación; la vigilancia en la mar, etc.; que, en conjunto, son actividades que forman parte de los intereses marítimos de un Estado.

#### **4.1.2 Formulación de los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional.**

##### **4.1.2.1 Resultados de los cuestionarios de entrevistas y del análisis documental.**

Para obtener los resultados de los cuestionarios de entrevistas para la formulación de los lineamientos, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional, se partió de las siguientes preguntas formuladas:

- ¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para desarrollar en la población los conocimientos sobre la utilización de los recursos en el ámbito marítimo, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional?
- ¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para desarrollar en la población los conocimientos sobre la explotación de los recursos en el ámbito marítimo, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional?
- ¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para desarrollar en la población los conocimientos sobre la protección de los recursos en el ámbito marítimo, ¿orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional?

A continuación, se desarrollarán los resultados obtenidos en cada una de las entrevistas:

- a. Mg. Vicealmirante Víctor POMAR Calderón, Jefe del Estado Mayor General de Marina - Alto Mando Naval, Presidente del Directorio del Servicio Industrial de la Marina (SIMA PERÚ) y Director General de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima Nacional.
  - Regular las actividades productivas y de extracción para asegurar la sostenibilidad. Más aún que, como se sabe en el Perú existe una



gran industria alrededor de la pesca desde hace muchos años y más recientemente el impulso de las actividades acuícolas, por otro lado existe también las actividades de extracción de petróleo principalmente en la zona marítima norte del país, debiendo ser muy cuidadosos en establecer lineamientos que aseguren la no contaminación del mar producto de estas actividades.

- Las Política Marítima de los países es el marco regulador de mayor jerarquía mediante el cual se deben establecer estrategias relacionadas al Mar que posteriormente permitirán desarrollar líneas de acción para que los diferentes sectores del país puedan ejecutarlas en el cumplimiento de su misión y objetivos establecidos en los planes de gobierno, por consiguiente los lineamientos que se deben establecer en la política marítima para la utilización de los recursos deben alcanzar a todos los campos (educación, productivo, científico, comercial, recreativo-deportivo, turístico, seguridad) de la vida del país, siendo que cada uno de ellos, de acuerdo a su interés, identificará en el mar el tipo de recurso que éste proporciona evitando también interferencias entre las actividades de los sectores. Para el caso de la utilización del mar los lineamientos deberían orientarse principalmente hacia las actividades de comercio, educación, turístico, deportivo-recreativo, científico.
- Los lineamientos a ser considerados para incrementar el conocimiento de los pobladores sobre la protección de los recursos en el mar, deben orientarse principalmente a reforzar las funciones de las autoridades, particularmente de la AMN, es importante mencionar que ya se tiene un avance al respecto al haberse promulgado el D.L. 1147, en el que establece el fortalecimiento de las FF.AA. en las competencias de la AMN - DICAPI; sin embargo, este es aún una norma que debe reforzarse con la interacción de otros sectores y principalmente la asignación de los recursos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

b. Mg. José QWISTGAARD Suarez, Asesor de Transporte Acuático de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

- Generar cátedra a nivel académico para poder desarrollar la conciencia marítima. El Estado tiene por ejemplo, el congreso con sus legisladores y el ejecutivo con toda la parte de sus ministerios y no hay un organismo o una organización que se encarguen de conducir todos estos aspectos. La Marina es una apasionada del tema, ha hecho muchos esfuerzos, pero todo termina en el ámbito institucional, le falta trascender más allá.
- Restructurar nuestras currículas educativas, se necesita ahondar más en el tema marítimo, tenemos que desde niños defender lo que tenemos, el Perú tiene un mar único, eso tiene que internalizarse, porque es un patrimonio que se tiene que fortalecer en la autoestima de la gente y a los niños tenemos que inculcarle los valores de preservación del mar peruano, ya que forma parte de una comunidad internacional.
- Incentivar el transporte marítimo, para que la gente pueda navegar, pueda trasladarse, hoy día es más económico y menos peligroso el transporte marítimo que el transporte por otros medios. Esta falta de contacto con el mar, es lo que a nosotros nos desarticula. El Estado tiene que apoyar el transporte marítimo, desarrollando por ejemplo terminales de pasajeros en los diferentes puertos.

c. Mg. Rosario QUIROZ Ramírez, Asesora Legal de la Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental del Ministerio del Ambiente.

- Trabajar con la población, a través de la coordinación del sector público-privado, para brindar capacitaciones sobre el uso racional de los recursos naturales; así como informar sobre la optimización de los recursos públicos, con la finalidad de gestionar el presupuesto del Estado en aquellas actividades y proyectos

prioritarios, en el marco de la aplicación de los lineamientos de la PMN.

- El gobierno debe asegurar el acceso de la población a información pública sobre las actividades y proyectos que impliquen la explotación de los recursos naturales, resaltando la información sobre las acciones que deberán cumplir los distintos responsables de la actividad, para el uso racional de los recursos; por otro lado, informar las medidas de protección de los ecosistemas con alto valor ecológico. Asimismo, se deberá informar de qué manera participa la ciudadanía en estos procesos, en sus diferentes etapas, incentivando una participación efectiva, informada y responsable, lo que fortalece la conciencia marítima nacional.
  - Marco normativo e institucional, claro y fortalecido para hacer frente la protección de los recursos naturales del ámbito marítimo, así como el uso racional y sostenible de estos recursos.
  - Hacer partícipe a la población sobre las decisiones que se tomen en el ámbito marítimo, tanto para las actividades económicas que se desarrollen, así como en las actividades de protección de los recursos naturales que se lleven a cabo por entidades públicas y privadas.
- d. Mg. Contralmirante Francisco YABAR Acuña, director del Museo Naval del Callao.
- Generar la participación en el ámbito de la investigación de las universidades; ahora, con los elementos de investigación que han llegado como el B.A.P CARRASCO, los alumnos universitarios deberían de participar.
  - Difundir la labor que se realiza en el ámbito marítimo, no solamente por los medios del Estado, si no por los medios de comunicación privados que tienen a veces mejor llegada, la difusión es importantísima para que todos se involucren y se enorgullezcan.

- Reforzar la DICAPI para el control y conservación del medio ambiente, no hay otra solución constitucional, porque sin medios adecuados no puede cumplir con estas funciones; ya que, las 200 millas de dominio marítimo son extensas. Pero no solo es una responsabilidad naval, es una responsabilidad de la sociedad en su conjunto, en este caso el ámbito dedicado a la pesca, porque la industrialización de los recursos que se pescan genera contaminación si es que se explota mal y el otro asunto importante es como preservar el recurso y no solamente con vedas, si no con el hecho de no contaminar.
  - Educar en los colegios, para un logro mayor, difundiendo la conciencia marítima. La pregunta es ¿Cuántos museos Marítimos hay en el Perú?, y la respuesta es cero; el único sitio donde hay algo relacionado es en el Museo Naval, pero no hay un museo marítimo, no hay un museo de recursos naturales, siempre es parte de otra cosa. Pero los elementos de difusión no pueden ser una charla en un colegio, tenemos que como parte de una PMN determinar cómo vamos hacer una difusión permanente y creo que el mar se merece un museo y una universidad exclusiva.
  - Asignar los recursos económicos para que DICAPI, en la parte de protección de los recursos, para que así, cumplan de mejor manera su misión. Cuentan con profesionales que intelectualmente están preparados y lo hacen, pero no tiene una voz política, se ciñen solo a los reglamentos internacionales y nacionales.
- e. Mg. Oficial de Marina Mercante – Ingeniero Carlos BORJA García, director Académico de Pre Grado y Jefe del Programa Académico de Maquinas de la Escuela Nacional de Marina Mercante.
- Difundir información mediante plataformas virtuales, los cuales hoy en día toda la población tiene acceso, es esencial para el desarrollo en la población de los conocimientos sobre la utilización de recursos en el ámbito marítimo.

- Realizar eventos y conferencias, que sean comentadas por organizaciones dedicadas a la investigación de carácter científico, podrían acrecentar y fomentar la conciencia marítima.
  - Realizar simposios y actividades netamente científicas académicas con el fin de contribuir al fomento de información útil para la población, con respecto al fortalecer la conciencia marítima nacional, tomando como consideración aspectos formativos sobre la explotación de los recursos en el ámbito marítimo.
  - Explotar la tecnología informativa de canales informativos y virtuales a través de redes sociales podrían ser útiles para cumplir con todos los objetivos que se pretendan respecto a estos asuntos del ámbito marítimo.
- f. Ingeniero Naval Martin SENEKOWITSCH Céspedes, Jefe de Flota de la Empresa Pesquera Diamante.
- Confeccionar planes de información, de educación y de reforzamiento de los controles de la Autoridad Marítima y de las Municipales que tienen bastante que hacer. Hay sectores marítimos que son altamente contaminados que son básicamente acumuladores de basura y que necesitan de una acción no solamente de la Autoridad Marítima, sino también de las autoridades que tienen en su ámbito de control, las zonas por donde pasan estos contaminantes fuertes que son los ríos.
  - Difundir para que la población conozca el aporte económico al país de los recursos que se extraen del mar y lo importante del impacto que tiene.
  - Incentivar políticas para un desarrollo portuario.
  - Incentivar políticas para permitir desarrollar actividades de turismo, de deportes acuáticos y de comercio marítimo.
  - Desarrollar polos de desarrollo donde se impulsen controles, beneficios tributarios y pesquerías en particular.

- Generar el interés de los sectores privados en establecer o implementar facilidades para manejar recursos marítimos, prácticamente no hay nadie interesado fuera del sector pesquero en querer invertir en pesca, desarrollar infraestructura o para poder desarrollar pesquería como el Atún.
  - Difundir a través de la cámara de comercio por decir, la importancia de la pesca en el país, para que la gente pueda tomar interés y considerarlo como una posibilidad de desarrollo.
  - Fortalecer las campañas publicitarias del ministerio de la producción, que es el que regula todas las actividades extractivas pesqueras en este caso. En la actualidad, si se efectúan campañas, pero son muy limitadas por falta de recursos, no llegando a toda la población y siendo su alcance limitado a sectores costeros.
- g. Mg. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos, jefe del Servicio Naviero de la Marina.
- Ordenar todo lo que se ha normado, lo que falta normar y los espacios de cada actor que debe tener bien definido. Un ponerse de acuerdo a nivel gestión pública pero acompañado también del sector privado para gobernar mejor el mar.
  - Impulsar el tema de los intereses marítimos. Desde décadas atrás con un grupo de pensadores navales se vienen generando ideas, doctrinas y corrientes de opinión, que sean ido traduciendo en mensajes dirigidos a diferentes sectores, que no necesariamente han calado lo suficiente, no porque los mensajes hayan estado mal diseñados, sino porque lo más probable es que el interés siempre haya sido captados por otras cosas menores o por otras cosas fundamentales como son la seguridad.
  - Generar educación en el colegio, ahí empezamos, hay que hablarle al niño del mar, de los ríos maravillosos como el Amazonas, hay que enseñar en el colegio porque es la base de todas estas cosas. El colegio debe estar obligado a enseñarle al niño, que es el mar, la

importancia de este en sus diferentes aspectos, cuán importante son los mares, ríos y el lago Titicaca y parece eso se debe generar conciencia cívica.

- Generar condiciones para tener un mejor transporte de marítimo, empezamos por ejemplo con la ley de la Promoción de la Marina Mercante.

h. Capitán de Navío Jorge VIZCARRA Figueroa, Jefe de la Secretaria Técnica de la COMAEM.

- Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.
- Consolidar el sistema de facilitación del comercio exterior en el ámbito marítimo.
- El optimizar los procesos y servicios de la cadena logística marítimo portuaria.
- El mejorar las condiciones operacionales, administrativas y normativas del cabotaje marítimo.
- El potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales.
- Maximizar el aprovechamiento sostenible de los recursos renovables (vivos) de la zona marino-costera, el dominio marítimo y la alta mar.
- Incrementar el aprovechamiento sostenible de los recursos no renovables (no vivos) marinos del dominio marítimo y la alta mar.
- Incentivar la investigación científica, la tecnología e innovación, del mar y sus recursos de los actores del ámbito marítimo.
- Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene, del uso y aprovechamiento de los recursos disponibles del ámbito marítimo en la población.

- Fortalecer la gestión integrada para el uso sostenible de los recursos naturales y ecosistemas;
  - Reducir los niveles y efectos de la contaminación en el dominio marítimo y la zona marino-costera.
  - Fortalecer las capacidades de supervisión, control y cumplimiento normativo que rigen las actividades productivas del ámbito marítimo en las entidades públicas competentes.
  - Impulsar el desarrollo de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.
  - Establecer programas de educación escolar orientados a fomentar la conciencia marítima en el poblador peruano.
- i. Mg. Ernesto MORALES Erroch, Catedrático del Programa de Alto Mando Naval y Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval.
- Delinear la participación de los Ministerios de Educación, de Defensa, de la Producción, entre otros; ya que, los lineamientos deben contar con una perspectiva de “transversalidad”, porque una política de Estado debe estar en manos de un conjunto de entidades a nivel político, así como de instituciones.
  - Asignar los roles y funciones para cada actor, desde ahí se puede decalar a lo que puede hacerse desde instituciones de menor nivel y/o responsabilidad, puesto que la implementación y fomento de los componentes-elementos de una política no son de entera responsabilidad, por ejemplo, de la Marina, sino que la Marina de Guerra como la Mercante, la universidad, los centros de investigación, etc., deben ser tan solo contribuyentes en el logro de objetivos.
  - Diseñar los mecanismos para que la población sea incentiva a una relación plenamente interactiva con los recursos y actividades del ámbito marítimo.



- Incorporar una visión en torno al bien común, bien de todos, tanto de mayorías como de minorías, poniendo por delante al ciudadano y en esa óptica alinear lo que promueva la actuación en adecuado marco legal de los grupos de interés.
- j. Dr. Mariano GUTIERREZ Torero, director Científico del Instituto Humboldt de Investigación Marina y Acuícola (IHMA) y Presidente del Grupo de Trabajo sobre el Monitoreo del Hábitat en la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero para el Pacífico Sur.
- La transparencia en la gestión de las entidades y sectores que están en el ámbito marítimo, a través de rendiciones de cuentas, por ejemplo, son de mucha importancia para que la población tenga una mejor percepción.
  - Un correcto uso de indicadores de gestión para mejorar la eficiencia de la gestión marítima.
- k. Ing. Oscar LAZO Calle, es Especialista de Gestión de Zonas Marino Costeras en el Ministerio de Ambiente (MINAM).
- Organización y capacitación constante. Se debe organizar a la población e identificar a los líderes de cada grupo social, y a estos grupos sociales capacitarlos de manera permanente, no solo una charla, sino una capacitación por competencias sobre la PMN. Dentro de la capacitación los aspectos claves es transmitir que los ecosistemas marino costeros son la base del sustento de las poblaciones a través de los servicios ecosistémicos (esparcimiento, biomasa, regulación, etc.)
  - Dentro del aspecto de la capacitación debe resaltarse que los recursos naturales (principalmente los vivos) tienen un límite para ser explotados. Tienen una capacidad límite para regenerarse, si el hombre rompe ese límite los recursos tienen a su desaparición.

- Investigar sobre los ecosistemas marinos costeros, determinar su estado, los impactos sobre estos ecosistemas y los medios de vida que se ven afectados.
- Transmitir a las poblaciones sobre la causa y efectos del estado de los ecosistemas y los servicios ecosistémicos.
- Generar conocimientos que el ámbito marítimo es todo integrado, donde las diferentes actividades del hombre están interrelacionadas unas con otras a través de los ecosistemas. La mira holística de todo este entorno es clave.

#### 1. Análisis documentario

El análisis documentario se desarrolla en base a la información procesada de los documentos mencionados en el punto 2.1. antecedentes de la investigación del Marco Teórico del presente trabajo de investigación y de los documentos de las referencias biográficas.

Doig (2014), menciona que para el uso sostenible del mar se debe:

- Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno y con un enfoque de política total e integrada.
- Desarrollar una política de transporte marítimo nacional para el desarrollo de la economía nacional en apoyo a las zonas costera.
- 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.
- Promover el desarrollo de turismo marítimo y costero sostenible y competitivo como un sector capital de la economía marítima nacional.

De acuerdo con el IEHMP (1990), se pueden considerar los siguientes objetivos, líneas de acción y políticas para una PMN:

- Impulsar la actividad marítima, como medio efectivo para el intercambio comercial e integración del Perú en el contexto internacional y como fuente generadora de riqueza, trabajo y alimentación, fundamentales para el desarrollo de la sociedad peruana.
- Promover los niveles de la ciencia y la tecnología aplicados en las actividades marítimas, impulsando la investigación científica y tecnológica como soporte indispensable para el perfeccionamiento y desarrollo de tales actividades.
- Garantizar la preservación del medio marítimo, así como la explotación racional de sus recursos.
- Fortalecer la conciencia marítima nacional como medio impulsor que potencializa y eleva los valores del hombre peruano, capacitándolo para un mejor aprovechamiento de la realidad marítima.

Asimismo, luego del análisis documental se pudieron determinar los siguientes lineamientos adicionales:

- Fomentar la conciencia marítima nacional a través de la implementación de programas educativos en los colegios a nivel nacional.
- Promover el uso del ámbito marítimo de forma sostenible y responsable.
- Promover la calidad de vida en la población mediante el aprovechamiento sostenible de los recursos marítimos.

#### **4.1.2.2 Lineamientos propuestos para fomentar la conciencia marítima**

Luego de la integración de las propuestas de los especialistas y profesionales entrevistados y del análisis documental realizado, se proponen los siguientes lineamientos para fortalecer la conciencia marítima nacional:

- 1) Establecer en los colegios programas de educación orientados al aprendizaje de historia y cultura marítima peruana, para fomentar la conciencia marítima nacional.
- 2) Impulsar la implementación de facultades de estudios universitarios en el ámbito marítimo de nivel Pre Grado y Post Grado en las universidades.
- 3) Generar la participación en investigación y desarrollo, de los colegios y universidades del país, en el ámbito marítimo.
- 4) Investigar sobre los ecosistemas marinos costeros, determinar su estado, los impactos sobre estos ecosistemas y los medios de vida que se ven afectados por la contaminación.
- 5) Promover los niveles de la ciencia y la tecnología aplicados en las actividades marítimas, impulsando la investigación científica y tecnológica como soporte indispensable para el perfeccionamiento y desarrollo de tales actividades.
- 6) Generar el conocimiento de los beneficios que significa ser un país marítimo, para el bienestar y desarrollo del país, en los diferentes niveles educativos de la población.
- 7) Crear el Museo Marítimo Nacional, con el fin de enseñar el gran potencial en el ámbito marítimo que tiene el Perú.
- 8) Crear un acuario marítimo, con el fin de propiciar un mayor acercamiento de la población con el ámbito marítimo.
- 9) Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene de uso y explotación de los recursos renovables y no renovables en el ámbito marítimo en la población.
- 10) Difundir el conocimiento sobre protección de los recursos renovables y no renovables en el ámbito marítimo en la población.
- 11) Difundir la importancia que significa la actividad productiva en el ámbito marítimo para la economía del país.

- 12) Promover la calidad de vida en la población mediante el aprovechamiento sostenible de los recursos marítimos.
- 13) Concientizar a la población que las actividades extractivas pesqueras son una opción de desarrollo económico en el país.
- 14) Difundir la labor que realiza el Estado en el ámbito marítimo, a través de los medios de comunicación privados y públicos, para el conocimiento de la población.
- 15) Realizar eventos y conferencias en el ámbito marítimo, que sean comentadas por organizaciones dedicadas a la investigación de carácter científico, para acrecentar y fomentar la conciencia marítima nacional.
- 16) Impulsar el desarrollo de energías renovables en el ámbito marítimo nacional.
- 17) Diseñar los mecanismos para que la población sea estimulada a una relación plenamente interactiva con los recursos y actividades del ámbito marítimo.
- 18) Desarrollar con un enfoque integrado los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno.
- 19) Promover el desarrollo de turismo en el ámbito marítimo.
- 20) Desarrollar una política de transporte marítimo nacional para el desarrollo de la economía nacional en apoyo a las zonas costera.
- 21) Reducir los niveles de contaminación en el ámbito marítimo, en particular en puertos y zonas costeras.

#### **4.1.3 Formulación de los lineamientos como parte de una Política Marítima Nacional al año 2030, orientados a impulsar la identidad marítima.**

##### **4.1.3.1 Resultados de los cuestionarios de entrevistas y del análisis documental.**

Para obtener los resultados de los cuestionarios de entrevistas para la formulación de los lineamientos, orientados a impulsar la identidad marítima, se partió de las siguientes preguntas formuladas:

- ¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para promover voluntad de unión por vínculo social en los integrantes de la comunidad marítima, orientados a fortalecer la identidad marítima nacional?
- ¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para promover voluntad de unión por vínculo jurídico en los integrantes de la comunidad marítima, orientados a fortalecer la identidad marítima nacional?
- ¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para promover voluntad de unión por vínculo político en los integrantes de la comunidad marítima, orientados a fortalecer la identidad marítima nacional?

A continuación, se desarrollarán los resultados obtenidos en cada una de las entrevistas:

- a. Mg. Vicealmirante Víctor POMAR Calderón, jefe del Estado Mayor General de Marina - Alto Mando Naval, Presidente del Directorio del Servicio Industrial de la Marina (SIMA PERÚ) y Director General de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima Nacional.
  - Identificar el real nivel de la población en cuanto a la identidad marítima.
  - Generar el conocimiento de los beneficios que significa ser un país marítimo, para el bienestar y desarrollo del país, en los diferentes niveles educativos de la población.
  - Reforzar el ordenamiento jurídico nacional relacionado al mar, principalmente en los aspectos de su utilización, explotación y seguridad, de tal manera que la comunidad marítima pueda sentir

que existe la seguridad y protección adecuada en las actividades que realiza.

- Ratificar la norma jurídica internacional – CONVEMAR, ya que en la práctica y en los hechos, el Perú aplica las normas internacionales establecidas en la Convención del Mar.
  - Garantizar que la intervención de la parte política en el ámbito marítimo, se enmarque exclusivamente en el esfuerzo que se requiere para alcanzar los objetivos para alcanzar la situación futura que se desea.
- b. Mg. José QWISTGAARD Suarez, Asesor de Transporte Acuático de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportey Comunicaciones.
- Generar condiciones para mejorar las actividades recreativas de la sociedad en el ámbito marítimo, por ejemplo, un club náutico puede tener una opción de entrar a desarrollar esto; sin embargo, todos los yates que están en el país cada nueve meses tienen que salir a las doscientas millas para volver a entrar, porque el Estado les pone muchos impuestos. Entonces como vamos a desarrollar una identidad marítima, si tenemos que hacer una ficción con todo este despliegue náutico que tiene que sacar sus botes y poder regresar para no pagar los elevados impuestos.
  - El Estado debe apoyar el desarrollar el talento humano de alta calidad en todas las actividades marítimas. Por ejemplo, la Marina hizo hace 30 años el esfuerzo de hacer la historia marítima en el Perú y ahí se quedó, no ha habido una segunda edición, ni una edición mejorada.
- c. Mg. Rosario QUIROZ Ramírez, Asesora Legal de la Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental del Ministerio del Ambiente.
- Desarrollar y fortalecer la conciencia de la población en el ámbito marítimo, a través de la educación ciudadana, en las distintas etapas

del desarrollo educativo (inicial, primaria, secundaria, técnica, universitaria).

- Promover la participación de la ciudadanía, pero con conocimiento de su responsabilidad en la intervención de los procesos de toma de decisiones públicas en las distintas materias, como la ambiental, energía, minas, turismo, etc.
  - Impulsar a través de la PMN que se establezca un marco jurídico claro, que garantice una adecuada intervención del Estado en las diversas actividades, así como brindar seguridad jurídica en las inversiones que se realicen en el ámbito marítimo, en armonía con la conservación y uso sostenible de los recursos que dicho medio proporciona; así como, un marco jurídico claro que regule la participación ciudadana de forma responsable, eficiente y eficaz, estableciendo mecanismos de participación de acuerdo con la realidad social y cultural del país. Para ello, es necesario que se evalúen las normas vigentes con la finalidad de determinar su grado de implementación, las dificultades que se han tenido para hacerlo (institucionales, presupuestales, etc.), y si responden a resolver los problemas actuales, de lo contrario se deberían derogar.
  - Promover a través de la PMN el fortalecimiento del vínculo político Gobierno y sociedad, con la finalidad de que cambie la percepción que tiene la población sobre las autoridades que toman decisiones en el país. Ello va unido a un adecuado marco normativo e institucional, que genere seguridad en la población sobre las intervenciones de los decisores políticos, sino que establezcan mecanismos inflexibles para sancionar los actos de corrupción.
  - Fortalecer la participación política ciudadana de forma responsable y de apoyo en la toma de decisiones, a través de la educación y el acceso a información pública pertinente y verás.
- d. Mg. Contralmirante Francisco YABAR Acuña, director del Museo Naval del Callao.



- Propiciar la creación de una comunidad de académicos relacionados con el mar, más allá de los miembros del Instituto de Estudios Históricos Marítimos. Cuando se cree una comunidad de académicos que se preocupen e investiguen sobre el mar y que se den a conocer, vamos a estar generando polos de conocimiento y de atracción hacia al mar.
  - Gestionar correctamente los puertos y el comercio marítimo. Todas las empresas que exportan necesitan de los puertos, de las facilidades portuarias, de los caminos, de las carreteras para que accedan de manera rápida y segura; actualmente, esto no está funcionando bien; comenzaron bien, pero ahora, como el comercio marítimo ha crecido, el puerto se ha quedado pequeño, los caminos para acceder se ven insuficientes y esto generan pérdidas y así no podemos ser competitivos.
  - Definir la posición jurídica del Perú frente a la CONVEMAR para tener un punto de inicio claro en nuestra PMN. La discusión si es conveniente o no, el declarar el mar peruano como parte del territorio nacional debe ser parte del Acuerdo Nacional.
- e. Mg. Oficial de Marina Mercante – Ingeniero Carlos BORJA García, director Académico de Pre Grado y Jefe del Programa Académico de Maquinas de la Escuela Nacional de Marina Mercante.
- Aplicar capacitaciones y charlas abiertas a sectores económicos activos, en los cuales se tenga a la población cercana a dichos eventos, con la intención de que ellos puedan capitalizar el conocimiento y promoverlos dentro de su unidad o contexto social.
  - Gestionar reglamentos claros y concisos, así mismo, sanciones drásticas para aquellos que incumplan las normas en el ámbito marítimo.
  - Fomentar dentro la de comunidad marítima la protección del medio ambiente marino, ya que de esta manera evitamos la contaminación y el resguardo de recursos que esta nos proporciona.

- Contar con sistemas de seguridad, que salvaguarden el medio marino en eventuales accidentes y catástrofes, de los cuales se ve inmerso un daño directo a la flora y fauna marina.
  - Difundir las virtudes, benéficos y desventajas de los asuntos vinculados a la explotación de los recursos marítimos, serán determinantes para acatar decisiones asertivas en beneficio de la sociedad y el estado.
- f. Ingeniero Naval Martin SENEKOWITSCH Céspedes es, jefe de Flota de la Empresa Pesquera Diamante.
- Impulsar la educación de la comunidad marítima para que ellos mismos colaboren con la conservación del medio ambiente, ya que, estos tienen que tomar conciencia de que su actividad y sus ingresos económicos dependen del mar. Por ejemplo, en la disposición de residuos, el poblador no sabe que tirar desechos al mar contamina y lo hacen porque lo han venido haciendo siempre, entonces una falta de información es lo que ocasiona que el poblador tenga ese comportamiento.
  - Concientizar a la población que las actividades extractivas son una opción de desarrollo, ya que, no son conscientes del impacto que tiene en la economía del país.
  - Generar leyes que controlen las actividades extractivas de los sectores artesanales y que el Estado asigne los recursos para controlar esta actividad. Tienen que haber políticas, leyes rigurosas y sanciones para los que incumplan y sanciones que permitan tomar acciones drásticas y ejemplares.
  - Generar leyes, controles y micro controles para poder tener bajo el manejo del Ministerio de la Producción el cien por ciento de las empresas o de la población que se dedique a las actividades extractivas pesqueras. Estas leyes tienen que contemplar tanto al

pescador industrial como al artesanal, lógicamente cada uno con sus particularidades y considerando sus limitaciones.

g. Mg. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos, jefe del Servicio Naviero de la Marina.

- Favorecer la integración positiva para un objetivo común y de esta manera se pueda impulsar la identidad marítima. Porque al no existir un objetivo común, no se pueden trazar, entonces, por ejemplo, la conservación del mar y su buen uso deben ser objetivos comunes.
- Romper paradigmas, hay que liderar e integrar para hablar de una comunidad con identidad marítima, no podemos hablar de una comunidad si no hay vínculos reales, si hay gremios que solo miran hacia adentro y no les interesa que pasa con el otro que también está en el mismo rubro de negocios.
- Generar un gran centro de convenciones del mar con el fin de buscar una identificación, desde un punto de vista social para fomentar la interacción, el cara a cara, el compartir vivencias, problemas y buscar soluciones en común.

h. Capitán de Navío Jorge VIZCARRA Figueroa, jefe de la Secretaria Técnica de la COMAEM.

- Difundir el conocimiento sobre las posibilidades que se tiene, del uso y aprovechamiento de los recursos disponibles del ámbito marítimo en la población sobre todo en los colegios.
- Establecer programas de educación escolar orientados a fomentar la conciencia marítima en el poblador peruano.
- Incentivar la consolidación de la identidad y cultura marítima en la población nacional.
- Mejorar los mecanismos de articulación y coordinación, así como fortalecer capacidades para la gestión orientadas a la prevención y

mitigación de desastres por acción de la naturaleza, entre las entidades involucradas.

- Fortalecer la coordinación y articulación de las entidades públicas de los tres niveles de gobierno vinculados a la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas del ámbito marítimo.
  - Incrementar en las reuniones y foros internacionales vinculados a los asuntos del mar, la participación activa de las delegaciones del Perú.
  - Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica, en foros y procesos internacionales.
  - Promover la difusión de la CONVEMAR entre la población peruana.
- i. Mg. Ernesto MORALES Erroch, Catedrático del Programa de Alto Mando Naval y Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval.
- Revisar a profundidad el marco jurídico existente para promover la aprobación, modificación y derogación de instrumentos legales y /o normativos.
  - Desarrollar una fuerte y sostenida campaña, informativa orientada a la ciudadanía y grupos de interés.
- j. Dr. Mariano GUTIERREZ Torero, es Ingeniero Pesquero, director Científico del Instituto Humboldt de Investigación Marina y Acuícola (IHMA) y Presidente del Grupo de Trabajo sobre el Monitoreo del Hábitat en la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero para el Pacífico Sur
- La coordinación intersectorial de todos los entes técnicos del ámbito marítimo.

- Una revisión periódica de los marcos normativos intersectoriales, son de suma importancia para la gestión en el ámbito marítimo.

K. Ing. Oscar LAZO Calle, Especialista de Gestión de Zonas Marino Costeras en el Ministerio de Ambiente (MINAM).

- Acercamiento al ámbito marítimo. La población debe tener mayor contacto con las actividades marítimas; desde reformular las carreras universitarias relacionadas al mar, como desarrollar la ingeniería de costas, promoción de museo marítimos, acuarios marinos, cursos privados de buceo, fomento de los deportes acuáticos, etc. Las poblaciones que viven de espaldas al mar deben vincularse al ámbito marítimo.
- Capacitación de las normas de los diferentes sectores. Hacer una capacitación holística de la normatividad, con interrelación con los temas ambientales, ecosistemas, servicios ecosistémicos.
- A través de reuniones con los actores locales organizados, trasladar los intereses nacionales a la escala local, que los pobladores locales entiendan las vinculaciones entre lo local y nacional, es fundamental.

L. Análisis documentario

El análisis documentario se desarrolla en base a la información procesada de los documentos mencionados en el punto 2.1. antecedentes de la investigación del Marco Teórico del presente trabajo de investigación y de los documentos de las referencias biográficas.

Doig (2014), menciona que para el fomento de la identidad marítima nacional se debe:

- Fomentar la coordinación y la integración efectiva 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 trasversalmente entre países marítimos.

- Promover el desarrollo de pesquerías industriales, a fin de favorecer una política pesquera integrada en la subregión e eliminar la pesca ilegal.
- Promover la inversión y reinversión en infraestructura portuaria y vial.
- Promover la creación y desarrollo de una entidad académica al más alto nivel, que contribuya a potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado a los intereses nacionales.
- Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos, privilegiando el estudio de la historia marítima nacional en todos los niveles de enseñanza.
- Promover la investigación con relación a la protección del ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología antártica, el turismo y la seguridad.
- Promover la participación del país en foros internacionales creados o por crearse, relacionados con las organizaciones marítimas internacionales.
- 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.

De acuerdo con el IEHMP (1990), se pueden considerar los siguientes objetivos, líneas de acción y políticas para una PMN:

- Garantizar el normal desempeño de las actividades marítimas, así como el estricto cumplimiento de las leyes, normas y disposiciones que las rigen y resguardan nuestro interés nacional.
- Impulsar las industrias relacionadas con la actividad marítima.

- Modernizar y adecuar la legislación marítima nacional.
- Participar activamente en los diferentes consejos, comisiones y organismos que interrelacionan a los países de la cuenca del Pacífico y que convienen al interés nacional.
- Establecer y mantener un sistema de transporte multimodal mediante una vía transcontinental entre el litoral peruano y el Océano Atlántico, a través de una salida directa por el Amazonas.
- Promover en el pescador la elevación de su capacitación, estimulando la profesionalización y tecnificación.

El Programa para las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), cuenta con objetivos de desarrollo sostenibles que se adoptaron para poner fin a la pobreza, proteger al planeta, garantizar de que todas las personas vivan en paz y prosperidad para el 2030. Como parte de los objetivos, está el objetivo 5 que textualmente dice “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”. De esta manera lo que se quiere es:

- Velar por la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles de la adopción de decisiones en la vida política, económica y pública

Asimismo, luego del análisis documentario se pudieron determinar los siguientes lineamientos adicionales:

- Impulsar la identidad marítima nacional a través de la implementación de facultades de estudios universitarios en el ámbito marítimo de nivel Pre Grado y Post Grado en las universidades.
- Promover la mejora de la calidad de vida mediante el aprovechamiento sostenible de los recursos marítimos en la comunidad marítima nacional.

- Fomentar el fortalecimiento del empoderamiento de la mujer en las actividades en el ámbito marítimo y de esta manera impulsar la identidad marítima de la mujer.

#### **4.1.3.2 Lineamientos propuestos para impulsar la identidad marítima**

Luego de la integración de las propuestas de los especialistas y profesionales entrevistados y del análisis documentario realizado, se proponen los siguientes lineamientos para impulsar la identidad marítima:

- 1) Incorporar una visión en el ámbito marítimo, en torno al bien común, poniendo por delante al ciudadano.
- 2) Generar objetivos comunes en la comunidad marítima nacional, con el fin de lograr una integración positiva para un vínculo real y de esta manera se pueda impulsar la identidad marítima.
- 3) Impulsar el tema de los Intereses Marítimos en la población peruana, a través de campañas publicitarias y otros medios de difusión.
- 4) Propiciar la creación de una comunidad de académicos del más alto nivel relacionados con el ámbito marítimo.
- 5) Crear una Universidad Marítima orientada a capacitar a los futuros profesionales en el ámbito marítimo.
- 6) Crear un centro de convenciones del mar para fomentar la interacción social, con el fin de buscar una identificación común de la comunidad marítima nacional.
- 7) Fomentar el fortalecimiento del empoderamiento de la mujer en las actividades en el ámbito marítimo.
- 8) Revisar y reforzar a profundidad el marco jurídico existente para promover la aprobación, modificación y derogación de instrumentos legales y /o normativos en el ámbito marítimo.



- 9) Participar activamente en los diferentes consejos, comisiones y organismos que interrelacionan a los países de la cuenca del Pacífico y que convienen al interés nacional.
- 10) Definir la posición jurídica del Perú frente a la norma jurídica internacional - CONVEMAR dentro del marco del Acuerdo Nacional y consolidar la identidad marítima del país.
- 11) Regular las actividades productivas y de extracción de los recursos marítimos renovables y no renovables, para asegurar su sostenibilidad.
- 12) Incentivar el interés de los sectores privados en la edificación de infraestructura para manejar recursos marítimos poco desarrollados como el Atún.
- 13) Incentivar políticas para la inversión en el desarrollo de infraestructura portuaria y de la industria de construcción y reparaciones navales.
- 14) Impulsar el servicio naviero nacional a través del desarrollo del cabotaje marítimo.
- 15) Reforzar las funciones de control, supervisión, protección y conservación de las autoridades relacionadas al ámbito marítimo, particularmente de la Autoridad Marítima.
- 16) Promover la mejora de la calidad de vida mediante el aprovechamiento sostenible de los recursos marítimos en la comunidad marítima nacional.
- 17) Fortalecer el vínculo político gobierno y sociedad, para que cambie la percepción que tiene la población sobre las autoridades que toman decisiones en el ámbito marítimo y de esta manera se impulse la identidad marítima.
- 18) Fortalecer la participación ciudadana de forma responsable y de apoyo en la toma de decisiones, a través de la educación y el acceso

a información pública pertinente y verás de las actividades en el ámbito marítimo.

- 19) Impulsar la educación de la comunidad marítima para la protección y conservación del medio ambiente y tomen conciencia de que su actividad y sus ingresos económicos dependen del mar.
- 20) Incentivar políticas para permitir desarrollar actividades de recreación y deportes acuáticos.
- 21) Aplicar capacitaciones y charlas abiertas a sectores económicos activos, con la intención de que ellos puedan capitalizar el conocimiento y promoverlos dentro de su unidad o contexto social.
- 22) Gestionar sanciones drásticas para aquellos actores de la comunidad marítima que participan de las actividades extractivas pesqueras que incumplan las normas en el ámbito marítimo.
- 23) Incrementar la coordinación intersectorial de todos los entes técnicos del ámbito marítimo.
- 24) Establecer y mantener un sistema de transporte multimodal mediante una vía transcontinental entre el litoral peruano y el Océano Atlántico, a través de una salida directa por el Amazonas.

## **4.2 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS**

### **4.2.1 Contrastación de hipótesis específicas**

Luego de haber analizado los resultados de la investigación en el punto 4.1, con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos específicos; a continuación, procederemos a contrastar las hipótesis específicas.

#### **Contrastación de la hipótesis específica No 1**

La hipótesis específica No 1 planteada en el trabajo de investigación es la siguiente: “El no contar con una Política Marítima Nacional, a juicio de los especialistas y profesionales entrevistados, ha afectado desfavorablemente en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima”.

De acuerdo a la investigación realizada y a los resultados obtenidos en el punto 4.1.1, se puede afirmar, a juicio de los especialistas y profesionales y del análisis documentario, que definitivamente el no contar con una PMN ha afectado desfavorablemente en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima; por lo que, se acepta la hipótesis específica No 1.

La falta de una PMN en el Perú a través de los años ha sido un factor negativo para que se puedan desarrollar estrategias y que otras políticas relacionadas no coadyuven ni contribuyan a la mejor utilización, explotación y protección de nuestro ámbito marítimo

Por el contrario, si contáramos con una PMN, proporcionaría lineamientos y estándares de obligatorio cumplimiento por parte del Estado, y su implementación se traduciría en intervenciones concertadas y acertadas de sus distintas entidades en el ámbito marítimo.

Adicionalmente, es importante el grado de participación que pueda tener la población en las diferentes etapas de la formulación de la PMN, con el fin de darle una legitimidad por ser este documento una política pública y de esta manera involucrar al ciudadano, lo que fortalecería su confianza en el Estado y sus instituciones, así como su conciencia marítima e identidad marítima.

### **Contrastación de la hipótesis específica No 2**

La hipótesis específica No 2 planteada en el trabajo de investigación es la siguiente: “Los lineamientos propuestos en la presente investigación, de aplicarse como parte de una Política Marítima Nacional, a juicio de los especialistas y profesionales entrevistados, fortalecería la conciencia marítima nacional”.

De acuerdo a los resultados a la investigación obtenidos en el punto 4.1.2, a juicio de los especialistas y profesionales entrevistados y del análisis documentario, de aplicarse los lineamientos como parte de una PMN, fortalecería la conciencia marítima nacional; por lo que, se acepta la hipótesis específica No 2.

Los lineamientos que se deben establecerse y aplicarse en la PMN, deben alcanzar a los diferentes campos de las actividades del país como el comercio, producción, educación, turismo, deportivo-recreativo, científico, académico y de seguridad; esto, permitirá desarrollar líneas de acción para que los diferentes sectores involucrados puedan ejecutarlas en el cumplimiento de su misión y objetivos establecidos en los planes de gobierno, por consiguiente los lineamientos que se proponen son la ruta para alcanzar los objetivos de la PMN.

El cumplimiento de los objetivos de la PMN, mejoraría el deficiente uso y aprovechamiento de los recursos del ámbito marítimo. De esta manera se aprovecharía de mejor manera el gran potencial que tiene nuestro ámbito marítimo, en beneficio del bien común de la población y de esta manera fortalecer la conciencia marítima nacional.

Al respecto, se ha efectuado la validación de los lineamientos propuestos, para el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional, con los especialistas y profesionales entrevistados en la etapa de investigación y con la validación del Sr. Calm. Rodolfo SABLICH Luna Victoria, Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú y Secretario Técnico de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM); asimismo, se efectuó la validación, por un profesional con experiencia en políticas públicas, el Mg. Eduardo Williams CALVO Buendía, que ejerció el cargo de Asesor de la Presidencia del Consejo Directivo del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y miembro de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM). Las mencionadas validaciones se pueden visualizar en los formatos firmados, por los especialistas y profesionales, en el anexo C.

### **Contrastación de la hipótesis específica No 3**

La hipótesis específica No 3 planteada en el trabajo de investigación es la siguiente: “Los lineamientos propuestos en la presente investigación, de aplicarse como parte de una Política Marítima Nacional, a juicios de los especialistas y profesionales entrevistados, impulsaría la identidad marítima”.

De acuerdo a los resultados a la investigación obtenidos en el punto 4.1.3, a juicio de los especialistas y profesionales entrevistados y del análisis documental, de aplicarse los lineamientos como parte de una PMN, impulsaría la identidad marítima; por lo que, se acepta la hipótesis específica No 3.

Estos lineamientos deberían considerarse como parte de la PMN, para promover la voluntad de unión por vínculo político, social y jurídico en los integrantes de la comunidad marítima.

Los lineamientos deben generar una adecuada intervención del Estado en las diversas actividades del ámbito marítimo, en armonía con la conservación y uso sostenible de los recursos que dicho medio proporciona. La participación ciudadana de forma responsable, eficiente y eficaz, es importante para impulsar esa identidad marítima sumamente valiosa para poder cumplir con los objetivos establecidos en una futura PMN.

Al respecto, se ha efectuado la validación de los lineamientos propuestos, para el fortalecimiento de la identidad marítima, con los especialistas y profesionales entrevistados en la etapa de investigación y con la validación del Sr. Calm. Rodolfo SABLICH Luna Victoria, Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú y Secretario Técnico de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM); asimismo, se efectuó la validación, por un profesional con experiencia en políticas públicas, el Mg. Eduardo Williams CALVO Buendía, que ejerció el cargo de Asesor de la Presidencia del Consejo Directivo del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y miembro de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM). Las mencionadas validaciones se pueden visualizar en los formatos firmados, por los especialistas y profesionales, en el anexo C.

#### **4.2.2 Contrastación de la hipótesis general**

La hipótesis general planteada en el trabajo de investigación es la siguiente: “Los lineamientos propuestos en la presente investigación, de aplicarse como parte de una Política Marítima Nacional, a juicios de los especialistas y profesionales consultados, fortalecería la conciencia marítima nacional e impulsaría la identidad marítima”.

Luego de haber analizado los resultados de la investigación en el punto 4.1, con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos específicos; a continuación, procederemos a contrastar la hipótesis general.

De acuerdo a los “lineamientos propuestos” establecidos en los puntos 4.1.2.2 y 4.1.3.2 y de acuerdo con la contrastación realizada a las hipótesis específicas No 2 y No 3 en el punto 4.2.1, como parte del análisis de resultados, se pueden afirmar que los “lineamientos propuestos” fortalecerán la conciencia marítima nacional e impulsarán la identidad marítima; por lo que, se acepta la hipótesis general.

Al respecto, se ha efectuado la validación de los lineamientos propuestos, para el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y de la identidad marítima, con los especialistas y profesionales entrevistados en la etapa de investigación y con la validación del Sr. Calm. Rodolfo SABLICH Luna Victoria, Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú y Secretario Técnico de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM); asimismo, se efectuó la validación, por un profesional con experiencia en políticas públicas, el Mg. Eduardo Williams CALVO Buendía, que ejerció el cargo de Asesor de la Presidencia del Consejo Directivo del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y miembro de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM). Las mencionadas validaciones se pueden visualizar en los formatos firmados, por los especialistas y profesionales, en el anexo C.

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **5.1 CONCLUSIONES**

Conforme a los resultados de la investigación obtenidos en el capítulo IV del presente trabajo de investigación y de acuerdo al juicio de especialistas y profesionales del ámbito marítimo nacional, se concluye que:

- 1.** El no contar con una PMN ha afectado desfavorablemente en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y la identidad marítima en la población peruana. Esto debido a la falta de una visión integral, de objetivos y lineamientos claros, con respecto al correcto uso y aprovechamiento de los recursos naturales del ámbito marítimo, lo que ha originado que la población peruana no tenga el conocimiento adecuado sobre la importancia que tiene el gran potencial marítimo en el desarrollo económico y bienestar común de los ciudadanos.

2. Los lineamientos propuestos como parte de una PMN y de acuerdo con lo validado por el juicio de especialistas y profesionales; y del director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú - secretario técnico de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), estos fortalecerían la conciencia marítima nacional e impulsaría la identidad marítima. De aplicarse, deben permitir desarrollar líneas de acción para que los diferentes sectores involucrados puedan cumplir con los objetivos prioritarios establecidos.

## 5.2 RECOMENDACIONES

- Remitir los lineamientos propuestos al director de Intereses Marítimos como secretario técnico de la COMAEM, con el fin de que lo ponga en consideración y evaluación de la mencionada comisión y de esta manera pueda ser insumo en la elaboración de la PMN y en el posterior Plan Estratégico que derive.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aste J. (2015). *Aspectos importantes sobre la estructura institucional del país para la adopción de una gran estrategia marítima integrada en el Perú*. [Tesis para optar el grado de Maestro en Estrategia Marítima, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú]. Repositorio ESUP. <https://hdl.handle.net/20.500.12927/311>
- Bravo J. (2015). *El poder marítimo actual en el contexto socio cultural*. [Tesis para optar el grado de Maestro en Estrategia Marítima, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú]. Repositorio ESUP. <https://hdl.handle.net/20.500.12927/70>
- Brousset J. (2017). Debemos fortalecer la conciencia marítima peruana. *Revista de Marina*, número (1), 22- 27.
- Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. (2017). ¿Qué le ofrece al Perú el uso de su mar? Reflexiones sobre nuestros intereses marítimos. *Revista de Marina*, 11-21.
- Constitución Política del Perú (1993).



- Decreto Legislativo N 1134 (2012). Ley de organización y Funciones del Ministerio de Defensa.
- Decreto Legislativo 1138 (2012). Ley de la Marina de Guerra de Perú.
- Decreto Legislativo 1147(2012). Ley de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Decreto Supremo 027 (2007). Define y establece las Políticas Nacionales de obligatorio cumplimiento para las entidades del Gobierno Nacional
- Decreto Supremo 002-2013-PCM (2013). Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública (PNMGP) al 2021.
- Decreto Supremo 118–2017-PCM (2017). Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM).
- Decreto Supremo 029-2018-PCM (2018). Reglamento de las Políticas Nacionales.
- Díaz J. (2014). Un ensayo: Como contribuir con los intereses marítimos del Perú como nación marítima. *Revista de Marina*, 57-71.
- Doig J. (2014). *Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades, rumbo a una efectiva política marítima integrad de Estado. Revista de Marina*, 31-52.
- Doig J. (2014). Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades. *Revista de Marina*, 131-153.
- Doig J. (2011). Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales: Políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 2-8.
- Doig J. (2010). Intereses Marítimos: economía y desarrollo. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 67-77.
- Hernández R., Fernández C. y Baptista M. (2014). *Metodología de la Investigación*. Ciudad de México, México: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (1990). *Hacia una Política Marítima Nacional*. Lima, Perú: Centro Peruano de Estudios Internacionales.

- Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (1990). *Proyecto de Política Marítima*. Lima, Perú: Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos.
- Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (2016). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Ley 26821 (1997). Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los Recursos Naturales
- Marina de Guerra del Perú–Dirección de Intereses Marítimos (2014). *Manual de conceptos y terminología sobre la realidad marítima* (MACOMAR-11104).
- Organización Marítima Mundial (OMI) (2019). Recuperado de:  
<http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>
- Padilla J. (2015). *Evolución de las funciones que desempeñan la Marina de Guerra del Perú y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para el desarrollo y protección de los intereses marítimos*. (Tesis de maestría). Escuela Superior de Guerra Naval, La Punta.
- Pérez J. (2017). *Alcances para una Política Nacional Marítima*. (Tesis de maestría). Academia Diplomática del Perú “Javier Pérez de Cuellar”, Lima.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2019). Recuperado de:  
<https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>
- Razuri V. (2019). *Influencia del conocimiento en temas marítimos y de los procesos de interacción continua sobre la identidad marítima*. (Tesis de doctorado). Escuela Nacional de Marina Mercante, Callao.
- Resolución de Presidencia de Consejo Directivo del CEPLAN 00057-2018/CEPLAN/PCD (2018), modifica la Guía de Políticas Nacionales.
- Vizcarra J. (2019). El proceso hacia una Política Nacional Marítima. *Revista de Marina*, 12-21.

## **ANEXO A**

### **CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

#### **CONCIENCIA MARÍTIMA**

##### **1. CONOCIMIENTOS DE LA POBLACIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO**

¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en los conocimientos de la población sobre la utilización de los recursos en el ámbito marítimo, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para desarrollar en la población los conocimientos sobre la utilización de los recursos en el ámbito marítimo, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional?

## **2. CONOCIMIENTOS DE LA POBLACIÓN SOBRE LA EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO**

¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en los conocimientos de la población sobre la explotación de los recursos en el ámbito marítimo, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para desarrollar en la población los conocimientos sobre la explotación de los recursos en el ámbito marítimo, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional?

## **3. CONOCIMIENTOS DE LA POBLACIÓN SOBRE LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO**

¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en los conocimientos de la población sobre la protección de los recursos en el ámbito marítimo, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para desarrollar en la población los conocimientos sobre la protección de los recursos en el ámbito marítimo, ¿orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional?

## **IDENTIDAD MARÍTIMA**

### **4. VOLUNTAD DE UNIÓN POR VÍNCULO SOCIAL**

¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en la voluntad de unión por vínculo social de los integrantes de la comunidad marítima, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para promover voluntad de unión por vínculo social en los integrantes de la comunidad marítima, orientados a fortalecer la identidad marítima nacional?

### **5. VOLUNTAD DE UNIÓN POR VÍNCULO JURÍDICO**

¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en la voluntad de unión por vínculo jurídico de los integrantes de la comunidad marítima, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para promover voluntad de unión por vínculo jurídico en los integrantes de la comunidad marítima, orientados a fortalecer la identidad marítima nacional?

## **6. VOLUNTAD DE UNIÓN POR VÍNCULO POLÍTICO**

¿Explíquenos cómo considera usted que ha afectado en la voluntad de unión por vínculo político de los integrantes de la comunidad marítima, el no contar con una Política Marítima Nacional durante el periodo 2010 al 2018?

¿Qué lineamientos deberían considerarse como parte de una Política Marítima Nacional, para promover voluntad de unión por vínculo político en los integrantes de la comunidad marítima, orientados a fortalecer la identidad marítima nacional?

## **ANEXO B**

### **FORMATOS DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**



## FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA

Yo, Mag. Valm. Víctor POMAR Calderón, identificado con DNI 43345056, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

---

Mag. Valm. Víctor POMAR Calderón

Firma

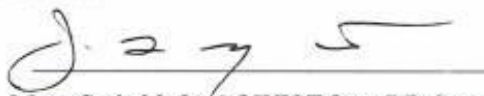


**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA  
PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

Yo, Mag. C. de N. José QWISTGAARD Suarez, identificado con DNI 43361839, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



Mag. C. de N. José QWISTGAARD Suarez

Firma



**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA  
PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

Yo, Mag. María del Rosario QUIROZ Ramírez, identificado con DNI 43058582, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



---

Mag. María del Rosario QUIROZ Ramírez  
Magíster en Derecho Ambiental

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA  
PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

Yo, Contralmirante Francisco YABAR Acuña, identificado con DNI 43930975, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



Contralmirante Francisco YABAR Acuña

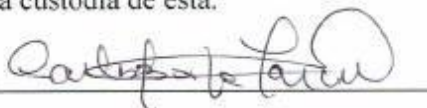
Firma

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA  
PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

Yo, Mag. Carlos BORJA García, identificado con DNI 08538456, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



Mag. Carlos BORJA García

Firma 08538456

## FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA

Yo, Ing. Martín SENEKOWITSCH Céspedes, identificado con DNI 02737839, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultó sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

\_\_\_\_\_  
Ing. Martín SENEKOWITSCH Céspedes

Firma

## FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA

Yo, Mag. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos, identificado con DNI 07869539, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada "Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



Mag. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos

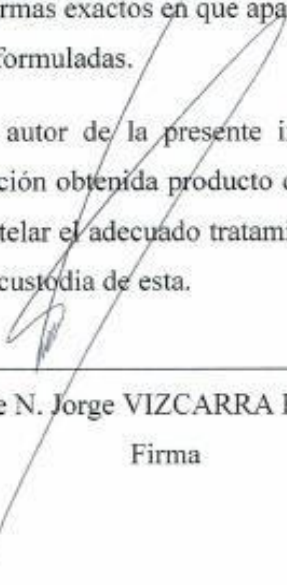
Firma

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA  
PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

Yo, C. de N. Jorge VIZCARRA Figueroa, identificado con DNI 43344639, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada "Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



---

C. de N. Jorge VIZCARRA Figueroa

Firma

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA  
PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

Yo, Mag. Ernesto MORALES Erroch, identificado con DNI 07871265, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



Mag. Ernesto MORALES Erroch

Firma

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA  
PUBLICACIÓN DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE ENTREVISTA**

Yo, Sr. Dr. Mariano GUTIERREZ Torero, identificado con DNI 15588263, acepto la publicación de respuestas del cuestionario de entrevista realizado a mi persona, de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consulto sobre los términos y formas exactos en que aparecerá redactada en la investigación a las respuestas a las preguntas formuladas.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.



---

Dr. Mariano GUTIERREZ Torero

Firma



**ANEXO C****FORMATOS DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS**

## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

Yo, Contralmirante Rodolfo SABLICH Luna, identificado con DNI 43439292, que actualmente ejerzo el cargo de Director de Intereses Marítimos y Secretario Técnico de la COMAEM, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



Contralmirante Rodolfo SABLICH Luna  
Firma

**FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE  
LINEAMIENTOS**

Yo, Mg. Eduardo Williams CALVO Buendía, identificado con DNI 08206583, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



Mg. Eduardo Williams CALVO Buendía

Firma

## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

Yo, Mag. Valm. Víctor POMAR Calderón, identificado con DNI 43345056, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



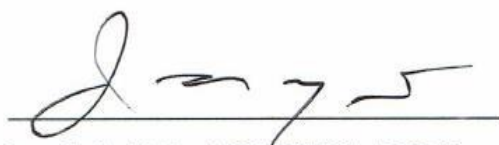
---

Mag. Valm. Víctor POMAR Calderón

Firma

## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

Yo, Mag. C. de N. José QWISTGAARD Suarez, identificado con DNI 43361839, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



Mag. C. de N. José QWISTGAARD Suarez

Firma

## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

Yo, Mag. María del Rosario QUIROZ Ramírez, identificado con DNI 43058582, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



---

Mag. María del Rosario QUIROZ Ramírez  
Magíster en Derecho Ambiental

## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

Yo, Contralmirante Francisco YABAR Acuña, identificado con DNI 43930975, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



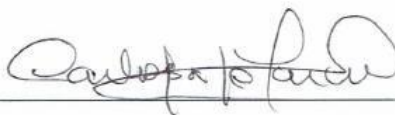
Contralmirante Francisco YABAR Acuña

Firma

DNI 43930975

## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

Yo, Mag. Carlos BORJA García, identificado con DNI 08538456, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.




Mag. Carlos BORJA García Firma

08538456



## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

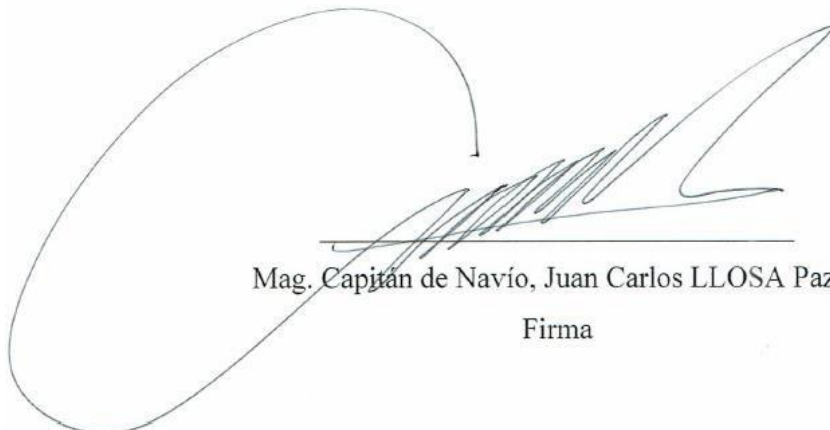
Yo, Ing. Martin SENEKOWITSCH Céspedes, identificado con DNI 02737839, valido la "Propuesta de Lineamientos", como resultado de la investigación titulada "Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima", presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



Ing. Martin SENEKOWITSCH Céspedes  
Firma

## FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE LINEAMIENTOS

Yo, Mag. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos, identificado con DNI 07869539, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

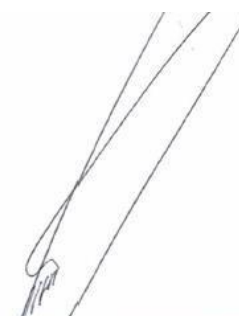
A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned above a horizontal line.

Mag. Capitán de Navío, Juan Carlos LLOSA Pazos

Firma

**FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE  
LINEAMIENTOS**

Yo, C. de N. Jorge VIZCARRA Figueroa, identificado con DNI 43344639, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.



---

C. de N. Jorge VIZCARRA Figueroa  
Firma

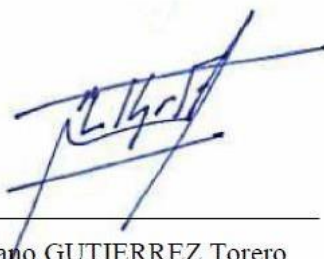
**FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE  
LINEAMIENTOS**

Yo, Mag. Ernesto MORALES Erroch, identificado con DNI 07871265, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

  
Mag. Ernesto MORALES Erroch  
Firma

**FORMATO DE ACTA DE VALIDACIÓN PARA LA PROPUESTA DE  
LINEAMIENTOS**

Yo, Dr. Mariano GUTIERREZ Torero, identificado con DNI 15588263, valido la “Propuesta de Lineamientos”, como resultado de la investigación titulada “Lineamientos al 2030 para una Política Marítima Nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e impulsar la identidad marítima”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral N° 023-2019-MGP-ESUP.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Gutierrez', is written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat abstract.

Dr. Mariano GUTIERREZ Torero

Firma

## Acta de Sustentación


**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL**  
 Secretaría Académica  
 División de Grados y Títulos

**ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS N° 03**  
**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN POLÍTICA MARÍTIMA**  
 La Punta, **09 DIC 2019**

En cumplimiento de lo establecido en la Resolución Directoral N° 069-2019-MGP/ESUP de fecha 06 de diciembre del 2019, se reúne el Jurado Examinador, integrado por:

1. Contratmirante Magister Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría (Presidente)
2. Contratmirante (R) Magister José Benjamín ACHA Pacheco (Miembro)
3. Contratmirante (R) Magister José Karlo JARA Schenone (Miembro)

para evaluar la sustentación de la Tesis titulada "Lineamientos al 2030 para una política marítima nacional, orientados a fortalecer la conciencia marítima nacional e imputar la identidad marítima", presentado por el Capitán de Navío CG Federico Elías NAVARRO Ponce de León.

Después de escuchar la exposición oral y defensa de la Tesis, y como resultado de la deliberación, se acuerda conceder la calificación de:

Aprobado por unanimidad, con calificación de Sobresaliente y recomendación a publicación.  
 Aprobado por unanimidad, con calificación de Muy Bueno y recomendación a publicación.  
 Aprobado por unanimidad con calificación de Bueno  
 Aprobado por mayoría.  
 Desaprobado

en mérito de lo cual el Jurado Examinador le declara **Apto**  **No Apto**

para que se le otorgue el Grado Académico de Maestro en Política Marítima.

En fe de lo expuesto firman la presente:

  
 Presidente  
 Contratmirante Mg.  
 Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría  
 CIP 00887626

  
 Miembro  
 Contratmirante (R) Mg.  
 José Benjamín ACHA Pacheco  
 DNI 43664042

  
 Miembro  
 Contratmirante (R) Mg.  
 José Karlo JARA Schenone  
 DNI 44220956



Licencia: CC BY - NC 4.0

Este trabajo está sujeto bajo los siguientes términos:

Atribución - No comercial 4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Derechos: Acceso abierto

