

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ
Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM. Comité de Doctrina Marítima
Foro CEEM «Intereses Marítimos y Política de Estado»



DOCTRINA MARÍTIMA: **Intereses Marítimos Nacionales**

Separata de Enseñanza
LIMA – PERÚ
2012

Separata: Doctrina Marítima: Intereses Marítimos Nacionales
Comité Editor: CTP CEEM «Doctrina Marítima»

Coordinación de Edición
Julio Alva Flores
Víctor Lapa Romero



© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ, IEHMP
Av. Salaverry 2487, San Isidro, Lima 27, Perú.
www.iehmp.org.pe
Coordinador Académico IEHMP
academico@iehmp.com
Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM
ceem@iehmp.com
insmarceem@gmail.com
Comité CEEM Doctrina Marítima, DOCMARPE
<http://doctrinamaritima.blogspot.com>
docmarpe@gmail.com
Primera Edición, 2012.

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

A.- ANTECEDENTES:

Este trabajo exploratorio de la doctrina marítima en el país tiene como base la gran cantidad de estudios previos realizados a lo largo de los últimos cuarenta años por distinguidos conocedores de la realidad marítima nacional (CEEM, 2008), -algunas de las conclusiones de esos estudios han servido como punto de partida, para el ensayo que se presenta-

El antecedente base del trabajo de investigación, se sustenta en el estudio realizado por la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, acerca de la necesidad de una Política Marítima del Perú, (CEEM, 1990).

Son antecedentes importantes para el presente ensayo los simposios realizados por la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) sobre “La Marina Mercante Peruana y el Interés Nacional” (CEEM, 1995), sobre “La Influencia de la Actividad Portuaria en el Desarrollo Nacional” (CEEM, 1996), y sobre “Privatización Portuaria y el Interés Nacional” (CEEM, 1998), así como los conversatorios realizados en el marco del Foro CEEM «Intereses Marítimos y Política de Estado» de 2008 al 2011.

B.- INTRODUCCIÓN:

1.- Intereses Marítimos

En nuestro quehacer nacional, el mar influye en nuestras vidas, así la corriente peruana que corre de Sur a Norte paralela a la costa modifica nuestro clima que debiera ser tropical a templado y ausente de lluvias en la costa; así mismo, por sus afloraciones de nutrientes hace de nuestro mar rico en especies hidrobiológicas, convirtiéndola en uno de los más ricos del mundo.

Además de modificar nuestro hábitat, aprovechamos al mar usándolo como gran vía de comunicaciones con el resto del mundo, a modo de esparcimiento para nuestros deportes náuticos y como destino turístico. De él extraemos alimentos en forma de recursos vivos de variadas especies hidrobiológicas; del fondo marino o plataforma continental extraemos petróleo y potencialmente minerales. También el mar nos ofrece potencial para extraer energía de la diferencia de las gradientes de temperatura y de las corrientes internas y de afloramiento de masas de agua. Esta riqueza marítima está en constante investigación para conocerle mejor.

El término marítimo usado por razones convencionales representa todo lo relacionado con el mar, ríos y lagos, es equivalente al término acuático.

Por consiguiente las actividades marítimas prioritarias son:

- Comercio marítimo
- Deportes marítimos
- Turismo marítimo
- Pesca – Extracción recursos minerales

- Innovación marítima
- Apoyo al comercio marítimo
- Construcciones y reparaciones navales

Estas actividades marítimas son muy importantes para el país, por producir bienestar. Así mismo, los intereses marítimos se agrupan en las siguientes unidades de análisis:

- a. Comercio marítimo: Productos y factores marítimos
- b. Recursos naturales: Renovables y no renovables
- c. Industria naval: Construcciones y reparaciones navales
- d. Innovación marítima: Científica y tecnológica
- e. Cultura marítima: Educación, arte y deportes náuticos

2.- Intereses Nacionales en el Mar

Los intereses del Perú en el mar que responden al estudio geopolítico, son nuestros intereses socio-económicos y militar-navales que conforman intereses de desarrollo y de defensa marítima en su conjunto, tales como:

- a. Comercio y relaciones económicas y culturales con todo el mundo.
- b. Aprovechar racionalmente los recursos naturales del mar en nuestras costas y más allá hasta donde lleguen nuestros intereses nacionales.
- c. Insertarse en la Cuenca del Pacífico, política y comercialmente.
- d. Fijar sus fronteras marítimas de acuerdo al Derecho Internacional.
- e. Integrarse con otros Estados de la región, consolidando su condición de país bioceánico, conectando intermodalmente el Pacífico y el Atlántico por medio de puentes terrestres o vías transcontinentales o interoceánicas.
- f. Mantener la neutralidad internacional del Canal de Panamá, su uso sin restricciones y a bajo costo.
- g. Mantener el libre acceso y uso del Estrecho de Magallanes para nuestras actividades marítimas.
- h. Mantener el tránsito sin restricciones por el Paso de Drake, ni que sea sometido a la jurisdicción y soberanía de ningún Estado.
- i. Que la Antártida sea mantenida libre de la soberanía de cualquier país. Que sea conservada su ecología. Que la explotación de sus recursos naturales, de ser posible cuando la determina la comunidad internacional, no altere su medio ambiente y que el provecho de esa explotación respete los derechos e intereses peruanos.
- j. Tener la capacidad de su uso con libertad para la defensa nacional, en donde sea necesario, respetando las leyes del Derecho Internacional

C.- DOCTRINA MARÍTIMA

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, define doctrina en tres acepciones útiles a nuestros estudios estratégico-marítimos, primero como

enseñanza instructiva, luego como ciencia o sabiduría y finalmente como opinión de uno o varios autores acerca de una materia; así mismo, define la palabra dogma como fundamento de todo sistema, ciencia, doctrina o religión.

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

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

D.- MARCO LEGAL

En nuestro País el marco legal de los intereses marítimos nace en la Constitución Política del Perú y se desarrolla en la Ley Orgánica del Ministerio de Defensa, consolidándose en la Ley Orgánica de la Marina de Guerra.

Así tenemos que, el Art. 38º de la Constitución Política del Perú establece que todos los peruanos tienen el deber de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, y en la misma norma fundamental el Art. 171º señala: “Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del País y en la defensa civil de acuerdo a ley”; norma constitucional que vincula el poder militar a los intereses de desarrollo nacionales de su competencia, disponiendo la reserva de ley respectiva para su regulación.

En tal sentido, la Ley Orgánica del Ministerio de Defensa D.L. 434, Art. 2º, modificado por el Art. 28º del D.L. 743 refiriéndose a las Fuerzas Armadas señala: “Son responsables” “... c) De la participación de sus respectivas fuerzas en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil”.

Finalmente, la Ley Orgánica de la Marina de Guerra D.L. 438, Art. 2º, dice: “El ámbito de la Marina de Guerra del Perú es aquél en el que se realizan las actividades correspondientes al poder naval y las relacionadas con los Intereses Marítimos de su competencia”. Esta norma legal desarrolla finalmente la relación entre los intereses marítimos vinculados al desarrollo nacional en estricta competencia a las funciones asignadas a la Institución Naval.

E.- MARCO HISTÓRICO

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

La connotación del término poder, muy usado en diversas concepciones, es de naturaleza política, social, económica y militar. Poder significa capacidad y habilidad para lograr un objetivo perfectamente definido, usando los medios o recursos disponibles de la organización.

El concepto de poder marítimo está enmarcado dentro de la filosofía del poder nacional, esto es, en la teoría de los medios que hacen posible la capacidad del Estado para emplear recursos de todo orden, para el logro y apoyo de intereses que definen objetivos nacionales.

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

En algunos países cuando se habla de poder naval, se refieren a buques de guerra y sus armas, otros incluyen a la marina mercante, a las bases, al personal, tal como se constata en las publicaciones internacionales y, finalmente, hay países que ese 'Sea Power' del almirante Alfred Mahan (1890), lo interpretan como 'poder marítimo', con una acepción más incluyente que el poder naval. Cualquiera que sea la connotación, no se mide exclusivamente en términos de cantidad y naturaleza de los medios, sino además en la habilidad, en la capacidad para usar el mar frente a adversarios y competidores, en el marco de la política general de un Estado.

A lo largo de la historia se aprecia, también, que cualquier guerra en que estuviera implicado el uso del mar, al obtener su control, le creaba al país vencedor las condiciones para una decisión ulterior que, finalmente se alcanzaba en tierra. La guerra con Chile, es clara lección de este principio.

Es pertinente aclarar que antes del almirante Mahan, se reconocía en las potencias marítimas sobre todo, la importancia del mar, pero el gran valor de sus numerosos escritos, estuvo en que presentaron por primera vez, un análisis sistemático de la influencia del poder naval en la historia de las naciones. Varias de ellas pretendieron usar esa metodología o filosofía, forzando muchas veces conceptos, pero no tuvieron éxito ni perduraron.

Es que para el almirante Mahan, según Donald Schurzman, la historia fue como "un ejercicio militar que producía ciertos conocimientos científicos (académicos) profundos; y no una investigación académica que produjera ciertos resultados militares". Se han cumplido más de 100 años desde que el almirante Mahan difundiera los escritos a que se ha hecho referencia.

Entre los europeos que rivalizaron con tales teorías y con mayor acogida, estuvo Sir Julian Corbett, inglés. Ambos fueron los fundadores generales de la Escuela Histórica de la Estrategia Naval. Ambos buscaron educar a sus compatriotas en la importancia del poder naval en las cuestiones internacionales. Trataron, también, de superar la falta de interés del Oficial de Marina hacia el lado teórico de la profesión.

Buscaron los secretos de la estrategia naval que se practicara en las eras de las galeras y de la vela, y trabajaron para derivar de ella los conceptos generales que podían servir a sus contemporáneos, en la vorágine de cambios tecnológicos de fines del siglo XIX y comienzos del XX.

Otros autores que sobresalen en el siglo XX, fueron Casteux, Richmond y Gorshkov. Para algunos historiadores navales, sin embargo, el almirante Mahan se reencarna en la Marina de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, y en el concepto de Estrategia Marítima de ese país dentro del contexto de la OTAN a raíz de la Guerra Fría, pero que a su vez es la componente marítima de la Estrategia Militar Nacional de los Estados Unidos.

Esta Estrategia Marítima devolvió a la Marina de Estados Unidos el liderazgo estratégico naval en el campo intelectual, en cuyo diseño participase la Escuela de Guerra Naval de Newport, y sigue participando en lo que podría denominarse una supervisión intelectual de la acción planeada, y como centro de investigación con un grupo especial de gente. Significó, una continuación de las tradiciones del almirante Mahan y de los grandes reformistas navales de hace un siglo.

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

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

Esta nueva estrategia está explicada en un documento de conocimiento público titulado "Desde el Mar", que permitirá a la Armada e Infantería de Marina de los Estados Unidos concentrarse para reforzar cuatro capacidades operativas claves: Comando, Control y Vigilancia; Dominio de la escena del combate; Proyección del poder, y Sostenimiento de la fuerza.

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

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

Se habla de la guerra naval mediante operaciones contra el litoral, olvidando o rememorando quizá que histórica y sucesivamente desde la época de las galeras, de los veleros y del vapor, la mayoría de los combates navales de importancia y decisivos, se libraron cerca de la costa, en el entendido de que decisivo significa de importancia duradera y más que local. Hay diversas explicaciones para ello, como por ejemplo, que las galeras impulsadas por remeros no tenían la potencia necesaria para incursionar en alta mar, capeando los malos tiempos invernales; que su autonomía logística era muy reducida por su escasa capacidad de bodega. Así pues, una de los flancos de una flota de galeras, giraba sobre la costa, en donde se encontraba el flanco del ejército.

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

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

En realidad, el aumento en el alcance de detección de los buques a vapor sólo llega con la telegrafía sin hilo (TSH) y el avión, que aparecen en la Primera Guerra Mundial. Así hubo combates a más de 100 millas de la costa. En la Segunda Guerra Mundial, a pesar del radar, el portaaviones, los submarinos de patrullaje y el reabastecimiento en el mar, ocurrió lo mismo. En el único combate oceánico, Midway, los aviones llegaron a los portaaviones japoneses por intuición. Quizá los satélites puedan algún día, vencer el secreto del océano a la detección. La historia registra, entre los numerosísimos combates navales, los que a continuación se presentan como más importantes y trascendentes:

- En la época de las galeras:

1. Salamina, 480 A.C. – Fracaso de la invasión de Grecia por Persia.
2. Lepanto, 1571 D.C. – Contención del avance musulmán hacia el Mediterráneo Occidental.

- En la época de los veleros:

1. La Gran Armada, 1588 D.C. – Frustración de la ofensiva de España contra Inglaterra y Holanda, protestantes.
2. Bahía Quiberón, 1759 D.C. – El éxito anglo-sajón en su lucha contra Francia, asegura su dominio de Norte América e Indias.
3. Cabos de Virginia, 1781 – Garantiza el éxito de los colonos americanos.

4. Camperdown, 1797 – Terminan para siempre la competencia naval entre holandeses y británicos.
5. Nilo, 1798 – Se conjura la ambición de Napoleón para dominar ambas costas del Mediterráneo y reabrir la lucha por India.
6. Copenhagen, 1801 – Condujo a Inglaterra al dominio de los mares del Norte de Europa.
7. Trafalgar, 1805 – Destrucción definitiva del poder naval de Napoleón.
8. Navarino, 1827 – Inicio de la disolución del Imperio Otomano en Europa.

- La era del vapor:

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

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

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

F.- MARCO TEÓRICO

La filosofía del poder marítimo y, por ende del poder naval, debe estar diseñada para servir de vínculo o vehículo práctico y válido de entendimiento común entre los niveles de decisión política y la sociedad civil, de manera que el poder naval exprese una capacidad o garantía de seguridad nacional en el mar, pues las fuerzas navales son las únicas que pueden operar a distancia, aunque sólo sea en misión de presencia naval, sin violar fronteras o límites territoriales.

Esa filosofía se basa, primeramente en la historia, luego en la teoría de la guerra y, específicamente, en la guerra naval. Sólo siguiendo ese camino, se podrá enunciar algo útil, práctico y válido. Si la filosofía, conceptos y la teoría son vagos e inciertos, entonces la política, la doctrina y los planes, heredan estas fallas. Generalmente escondidas, ocultas, disimuladas, hasta que se presenta una crisis, en que su acción acumulada puede producir una pérdida de control estratégico. En el mundo de hoy, tal pérdida de control puede ser una catástrofe. Hay mucho que investigar para prevenirla.

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

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

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

Lo más difundido en la historia del poder naval, son las acciones navales que se desarrollaron para ganar y mantener el control del mar. Para ese fin, las fuerzas navales, como elemento más representativo del poder naval, deben estar entrenadas y equipadas para ejecutar múltiples tareas. Llevar a cabo todas ellas, no es cosa fácil, como tampoco lo es, llegar al balance apropiado de las fuerzas que deben realizarlas. Una cosa es decir que se debe tener y mantener una flota determinada para lograr ese control del mar, proyectar poder militar hacia tierra, sostener los intereses y políticas nacionales, proteger el comercio exterior, precaver la agresión y defender los derechos de la nación contra enemigos potenciales, pero cosa muy diferente es decidir cuál es y cuál no es la fuerza adecuada para ese objeto.

Aquí hay que encarar el balance entre los objetivos y las posibilidades de la nación para suministrar los medios, por lo que refuerza su íntima relación con el poder nacional, sin olvidar que si así no pudiera ser en una situación dada, existen cursos de acción diplomáticos que puedan jugar a favor de una dilación en el tiempo

mientras se completa el suministro y preparación de los medios para lograr el efecto deseado, contrastando todo ello con el costo de las consecuencias.

La concepción filosófica del almirante Mahan, no se reducía a la constitución de un poder naval porque así lo querían los marinos, sino que estaba ligada íntimamente a los factores políticos de la guerra. Por ello, expresa que es necesario incluir las condiciones de política internacional en los proyectos militares. Así el poder militar de un país, no existe divorciado de las cuestiones de la política general del Estado, sino más bien nace y se nutre de ella.

Cuando se habla de otros factores políticos que definen las Constituciones, en el sentido de capacidades para actuar usando los medios militares que la nación pone a disposición de sus instituciones respectivas, estas capacidades serán nulas, pocas o muy eficaces, de acuerdo a la seriedad que los miembros de ellas y la política general del Estado le otorguen al término seguridad integral en función del bienestar general.

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

Estos son los conceptos genéricos del poder naval y del porqué de su existencia, puestos de manifiesto una y otra vez por historiadores, connotados analistas, y protagonistas de su afirmación y desarrollo, complementándolos con algunas situaciones de actualidad.

I.- INTERESES MARÍTIMOS

Hay tres corrientes de pensamiento que permiten definir el concepto de intereses marítimos. La primera que sostiene que son la parte del poder marítimo que comprende el conjunto de medios que se emplean para el logro de objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo, a fin de contribuir a lograr los objetivos de seguridad y bienestar nacionales, la segunda que plantea una relación de tensión entre necesidades y bienes, operativizando el concepto a fin de facilitar la determinación de objetivos y estrategias a planificar, esta es una teoría de fines, y finalmente una tercera corriente de pensamiento ecléctico, que combina las dos primeras potenciando la teoría de medios y fines.

Esta última teoría persiste en afirmar dos criterios en su razonamiento, el carácter instrumental del concepto por un lado, y el propósito de alcanzar objetivos de

desarrollo en el medio marítimo por otro lado, siempre contribuyendo a materializar objetivos de seguridad nacional, actuando como fuerza impulsora del poder marítimo.

Según esto no caben intereses marítimos propiamente comprometidos con la defensa nacional, que podrían ser definidos como intereses militar-navales, porque las funciones de la Marina de Guerra respecto de la vigilancia, protección y control de actividades que se realizan en relación con el uso del mar, conciernen de manera indiferenciada al conjunto de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, es decir, que el poder naval del país sirve por igual no sólo a los intereses marítimos socio-económicos sino a los intereses militar-navales -en su conjunto-. El concepto de intereses marítimos expresa esencialmente intereses nacionales comprometidos con el desarrollo marítimo del país.

Por este enfoque teórico, nuestros intereses económicos, sociales, culturales y ambientales de desarrollo y militares de defensa en el ámbito marítimo nacional forman en suma los intereses del país en el mar, esto es, la suma de intereses marítimos socio-económicos más intereses militar-navales, fórmula que deviene del pensamiento: poder en el mar es igual a poder marítimo más poder naval.

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

En síntesis, para el estudio de los intereses marítimos desde el enfoque de medios y fines, se han clasificado cinco unidades de análisis o grupos de variables independientes, considerando por separado variables intervinientes en tres unidades de análisis de aspectos condicionantes y cinco unidades de análisis de aspectos determinantes. Las unidades de análisis son:

- 1.- Comercio marítimo: Productos y factores marítimos
- 2.- Recursos naturales: Renovables y no renovables
- 3.- Industria marítima: Industrias naval, logística y turística
- 4.- Investigación marítima: Científica y tecnológica
- 5.- Cultura marítima: Educación, arte y deportes náuticos

La doctrina de los intereses marítimos tiene como dogma la sostenibilidad. El fundamento de los intereses marítimos es servir con eficiencia al bien común de la nación. Este dogma predetermina el doble rol del poder naval del país, tanto para el orden interno como para la defensa externa.

II.- COMERCIO MARÍTIMO

El comercio de un país vinculado a sus actividades marítimas, constituye el más importante de los intereses marítimos nacionales porque resulta la razón de ser de gran parte de la actividad acuática, de la existencia del transporte marítimo, de buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción naval, autoridades y servicios portuarios, organismos internacionales, sistemas de conferencias, mercados de fletes, y otras manifestaciones del mercado global en productos de bienes y servicios así como factores de capital y trabajo, relativos al uso del mar. Por tanto, el comercio marítimo siendo un elemento básico creador de fuente de trabajo, desarrollo y riqueza, es la razón de la existencia de un poder naval, para garantizarlo y protegerlo.

El comercio exterior del país se realiza dentro de algunas consideraciones y limitaciones como el embarque de productos por puertos o terminales, con la participación de agentes marítimos y contratación de trabajadores portuarios, siguiendo un proceso de aduanaje, para finalmente, transportarse, de manera que sus precios y costos finales puedan ser competitivos en el mercado internacional, siempre de interés a las partes comprendidas en el tráfico comercial.

Para lo cual debe romperse una barrera burocrática y documentaria, a fin de producir resultados económicos racionales a los participantes y que genere ingresos económicos y divisas al Estado como una contribución a la balanza de pagos. De allí que un concepto elemental del comercio, se convierta en una operación compleja, por los múltiples factores y agencias estatales que intervienen: reales, burocráticas o inconvenientemente políticas.

El comercio marítimo es una consecuencia del plan económico nacional, con el carácter determinante de la vía marítima para el intercambio comercial, esto es, el servicio comercial del transporte marítimo. El intercambio internacional genera dos componentes, el comercio exterior o comercio marítimo internacional y el comercio marítimo interior o comercio de cabotaje marítimo.

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

La doctrina del comercio marítimo tiene por dogma la competitividad y calidad. El fundamento del comercio marítimo es lograr que sea internacionalmente sostenible en el tiempo. Este dogma orienta el desarrollo marítimo del país hacia la producción de servicios portuarios, en uso de la ubicación y extensión de su territorio marítimo.

III.- RECURSOS NATURALES

1. Recursos Renovables: Recursos Vivos

Uno de los componentes importantes de los intereses marítimos son los recursos naturales del país conceptuados como: recursos renovables y no renovables. El mar peruano es uno de los más ricos del mundo en recursos renovables, debido a la temperatura de sus aguas, a las corrientes marinas, a los afloramientos de nutrientes, genera una gran variedad de productos hidrobiológicos, y es así que fue y será el primer país pesquero del mundo.

La variedad y riqueza del producto de sus aguas, animales y vegetales, racionalmente explotados ofrece grandes posibilidades de alimentación popular y exportación como uno de los productos principales del sostén de la economía peruana. Históricamente se ha comprobado la capacidad y experiencia del empresario peruano, creador de esta gran industria, que junto al pescador artesanal, se han hecho presente en la mesa nacional, aunque en porcentajes bajos debido a la falta de hábito de consumo y todavía por su elevado costo.

Sin embargo, estamos muy lejos del aprovechamiento total de los recursos del mar, ausentes en la pesca de altura, la incipiente acuicultura, prospección, captura y uso de productos especiales, de la extracción organizada y racional y la optimización de la industrialización. Su desarrollo demanda el trazo de una política pesquera que optimice la explotación de los recursos y asegure a las especies contra la sobre pesca, a base de una apreciación científica y tecnológica.

2. Recursos no renovables: recursos no vivos

En cuanto a recursos no renovables, sin contar el petróleo y gas natural que tienen su propio proceso de explotación, el Perú no conoce aún el potencial existente en los depósitos de minerales dentro de su dominio marítimo, ni hay quien estudie el aprovechamiento de los recursos energéticos. La gran cantidad de recursos minerales, que geológicamente se estima existen en nuestros fondos oceánicos, y más allá en Alta Mar, están representados por los nódulos de manganeso, cuya composición polimetálica los convierte en fuentes potenciales de cobre níquel, manganeso, cobalto, titanio, vanadio, oro, platino y otros.

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

La preparación científica y tecnológica en este campo, se hace hoy más importante, frente al proceso de globalización universal que pretende hacer de la riqueza de los fondos marinos objeto de investigación y desarrollo internacionales, constituyéndose así en una auténtica innovación conceptual y un extraordinario aporte a la creación de un nuevo orden internacional con el denominado "Nuevo Derecho del Mar". Este nuevo orden que es parte del Derecho Internacional Público, promueve por conducto de organizaciones internacionales, al desarrollo de esta ciencia y tecnología marina, habiendo declarado que los recursos marinos más allá de las 200 millas, sean "un bien de la humanidad".

Dentro de los recursos energéticos se puede considerar un enorme potencial, con teorías muy avanzadas sobre el uso de la energía geotérmica en los fondos marinos, la energía generada por las olas de los vientos y mareas, corrientes en los ríos, etc., que entre nosotros no hay aún inquietudes ni en forma incipiente para su investigación.

La doctrina de los recursos renovables tiene por dogma la sustentabilidad, cuyo fin es complementar la alimentación nutritiva de la población peruana y sus futuras generaciones. En el caso de los recursos no renovables, con el fin de servir al bien común sin perjuicio del medio ambiente. Este dogma condiciona toda inversión en el uso de recursos del mar peruano a una reinversión consistente y sostenida en el tiempo.

IV.- INDUSTRIA MARÍTIMA

Dentro de la industria nacional, se congrega la industria naval o de naves que agrupa empresas de la construcción naval pesada, una de las más importantes en cuanto a su capacidad de construir naves de guerra, mercantes y pesqueras de alto y bajo bordo, equipo, máquinas, puentes y armamento, así como varias empresas de reparaciones por la descentralización que implica la empresa naviera y la capacidad de generación de una gran variedad de industrias conexas de apoyo como agregado a la industria naval.

La industria naval significa un importante ahorro de divisas y generación de puestos de trabajo, atendiendo al mantenimiento y conservación de equipos y buques, no sólo de la flota naval, sino de unidades mercantes y pesqueras nacionales, extranjeras. La problemática de la industria naval merece una precisión de la historia marítima, es el hecho registrado de haber tenido épocas de auge, tanto en construcción naval de alto bordo, como en construcción naval de embarcaciones metálicas con proyección internacional.

La realidad actual, coincidente con tales épocas, escapa de la situación económica de país empobrecido por falta de recursos de financiación y de créditos apropiados indispensables para ofertas de construcción de competencia internacional, ni de la escasez de materiales o por el encarecimiento de la mano de obra, situación que posibilita el despegue para la que está preparada tanto en el campo estatal con el astillero naval, como en los varios astilleros privados.

Un renglón importante de esta industria lo constituyen las reparaciones navales, actividades realizadas por el astillero naval-militar y diversas empresas privadas que normalmente son insuficientes y costosas, teniendo que emigrar las naves al extranjero para tales servicios.

Si consideramos la existencia de más de 5,500 embarcaciones de bajo bordo y artesanales, y más de 3,100 de naves de alto bordo extranjeras que transitan por nuestras costas y que requieren permanentemente servicios de mantenimiento para

conservarse en condiciones operativas el máximo tiempo posible, una política de construcciones y reparaciones navales, que apoye y regule esta actividad creará las condiciones para generar recursos económicos, puestos de trabajos y desarrollo tecnológico.

La doctrina de la industria naval tiene por dogma mantener calidad y competitividad, con el fin de ser sostenibles en el tiempo y sustentables con el medio ambiente en favor del bien común. Este dogma orienta el desarrollo marítimo del país hacia la producción de servicios de reparaciones navales, en uso de la ubicación y extensión de su dominio marítimo.

V.- INNOVACIÓN MARÍTIMA

La optimización y preservación de los recursos del mar, descansa en la obtención de información exacta a través de la investigación científica y tecnológica, en la realización de múltiples observaciones, mediciones experimentos precisos y controlados, que enseñan cómo están formados y se desarrollan los sistemas y fenómenos vivos y no vivos del universo, así como de estudios realizados en el campo ambiental, de los recursos y en la investigación aplicada.

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

La aplicación de métodos de investigación científica de los recursos vivos tales como, peces, algas, ostras, langostinos, cril antártico, y otros permiten conocer de que manera cambian estos en su distribución y composición debido a las variaciones en su ecología ambiental. Esta aplicación es particularmente importante para la pesquería peruana, que hoy nuevamente ocupa los primeros puestos en el mundo en la pesca de la «anchoveta», que es el recurso más grande de la tierra, porque la especie que se pesca está sujeta a variaciones ambientales notables y esto provoca cambios en el nivel de su captura.

La Dirección de Hidrografía de la Marina cumple parte de esta importante labor, junto con el Instituto del Mar del Perú, que fue creado por la Marina de Guerra del Perú, como persona jurídica de derecho público interno, encargado de planear, dirigir, ejecutar y coordinar las investigaciones de esta índole a escala nacional y en concordancia con los planes de desarrollo socio-económico, a fin de obtener el aprovechamiento nacional de sus recursos.

En realidad el estudio científico y tecnológico del mar, adquiere otras dimensiones cuando se trata de las múltiples capacidades del mar en el campo energético,

alimenticio y aprovisionamiento de agua y el descubrimiento de estas capacidades en el futuro de la humanidad.

Las masas de agua en el año 2015, estarán compuestas por: 97.5% de agua sobre la tierra que es salada y forma parte de los mares y océanos, 2.5% de agua dulce y un 70% de ella congelada en témpanos y cascos polares, el 29% subterránea, y solo 1% de toda el agua para el consumo de las futuras generaciones, que demandan hoy 8,000 millones de personas. Las Naciones Unidas, consideran que para futuro, como producto de la investigación, existirán tecnologías eficientes y no muy costosas de desalinización, que permitirán aprovechar un alto porcentaje del agua salada.

La doctrina de innovación marítima científica y tecnológica tiene por dogma la sostenibilidad de las especies hidrobiológicas, con el fin de servir sustentablemente a la seguridad alimentaria del pueblo peruano y sus futuras generaciones. Este fundamento de doctrina es predeterminante en la defensa y seguridad de los recursos naturales del país.

VI.- CULTURA MARÍTIMA

El concepto de cultura en general responde al conjunto de creaciones humanas, valores, creencias, conocimientos, arte, ley, moral, costumbres, adquiridos por los integrantes de un grupo social y que expresan su modo de vivir y de concebir su existencia dentro del mismo.

Cultura marítima es un aspecto particular de la cultura en general referida al medio marítimo, que expresa la forma como el pueblo reacciona y se manifiesta frente a fenómenos y hechos políticos y sociales vinculados con el mar. Así mismo, es la forma como la población conoce, evalúa, enjuicia el desenvolvimiento de la acción política propia de las instituciones públicas o privadas como país marítimo, y frente a todo ello, plantea y opta por alternativas, ofrece soluciones razonables y fundamentadas a problemas comunes, y establece criterios para la selección de dirigentes y autoridades.

La educación y la cultura generan desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional. Desarrollos de carácter cognoscitivo en la población de un país referente a sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades vinculadas con el mar. Comprende la percepción y reconocimiento de lo propio, frente a lo foráneo, así como la comprensión, asimilación y vivencia de lo que se caracteriza como país marítimo, que integra en un solo concepto al mar, ríos y lagos en el ámbito acuático nacional.

Los deportes náuticos son una actividad importante de la cultura dentro de los intereses marítimos, poco explotada aún oficialmente por su potencialidad en la formación de conciencia marítima de gente de mar e importantes reservas navales.

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

La práctica deportiva es una preparación hacia el pensamiento proactivo, al sentimiento de ganador en la vida, a la vez de saber comprender el significado de perder con honor, además del alejamiento a otras tentaciones. Es una actividad que debiera de ser promocionada con posibilidades de participación individual, colectiva, familiar, de centros educativos, universidades, clubes deportivos y organizaciones empresariales, pudiendo ser un elemento de unión nacional y principalmente de éxito en actividades internacionales.

Es una actividad que demanda la motivación al desarrollo, la ciencia y tecnología deportiva, el desarrollo de la industria especializada en material deportivo y aplicación de la medicina aplicada deportiva. Entre las actividades del deporte náutico, se encuentra la caza submarina, pesca, natación, remo, vela, canotaje, motonáutica y tabla, desarrollándose diversas disciplinas en cada una de ellas.

Cultura marítima, es en suma conocimiento y experiencia que tiene la población del medio marítimo en general, considerando al mar, ríos y lagos, sobre las posibilidades que se tienen para su uso y explotación en la diversidad de formas, tales como la pesca, minería, transporte, y servicios. Es conocimiento reflexivo y profundo de todos los aspectos relacionados con el mar que interiorizados en la población, intervienen o afectan el desarrollo y la seguridad de una nación.

Así mismo, es compenetración por parte del Estado y de la sociedad en su conjunto, del conocimiento claro y profundo de todos los aspectos relacionados con el ámbito marítimo, que intervienen o afectan el bienestar y la seguridad del país, así como de la comprensión de la importancia de su utilización y control.

La doctrina de la cultura marítima tiene por dogma la educación, cuyo fundamento es mantener la identidad marítima y la cohesión nacional permanente. Este dogma es sustento de la ciudadanía marítima nacional.

VII.- PODER NAVAL: FUERZAS NAVALES

Los peruanos tenemos una filosofía, una doctrina de poder marítimo y, por ende, de poder naval, por hechos que señala nuestra historia marítima. Claro está que siempre hemos estudiado el tema. Pero ¿han servido tales estudios para que logremos tener un planteamiento que sirva de entendimiento común, de vínculo, de vehículo práctico y válido, que se prolongue en el tiempo, entre los niveles de decisión política del desarrollo y la seguridad, y la sociedad civil, de manera que se acepte que nuestro poder naval, como parte del poder nacional, tenga una

capacidad tal que garantice la seguridad nacional en el mar y no exclusivamente en las aguas de nuestro dominio marítimo?

Es obvio que no tenemos un proyecto marítimo nacional, pues de otra manera no habría un sentimiento general de frustración -como sucedió en 1879-, para cumplir nuestro rol de seguridad y desarrollo en el mar con la eficiencia que la población del Perú cree que deberíamos hacer.

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

En el tiempo no hemos sabido ganar a la sociedad civil para promover conciencia naval en particular y marítima en general, así como tampoco las Fuerzas Armadas en su conjunto, no han salido del ámbito castrense para forjar una conciencia de seguridad nacional en todos los peruanos, y los primeros que tenemos que fortalecer nuestra conciencia marítima somos los profesionales del mar. Mahan y Corbett buscaron que los Oficiales de Marina se interesaran por la teoría e historia naval. La teoría de la guerra y específicamente la de guerra naval para forjar conciencia naval.

En cuanto a la historia, se está avanzando por medio de la Historia Marítima del Perú. Gracias a ella, ya podemos conocer algo más, hasta comienzos del siglo XX, trayéndonos a la luz hechos encomiables y censurables, así como personajes que llenarían de orgullo a cualquier marina, pues no toda nuestra historia naval comienza a partir de Angamos. Recordemos que esta obra también es de los intereses marítimos, comprende la participación de la institución naval en la exploración y desarrollo de la saga Oriental y del Lago Titicaca.

Son muy escasos los documentos peruanos del siglo XIX, antes de la guerra con Chile, que nos permiten conocer con exactitud cuál era el concepto que nuestros antecesores exponían sobre la necesidad de una Marina de Guerra aunque, obviamente, los hechos históricos habían puesto en evidencia esa necesidad. El comandante Camilo Carrillo, Director de la recién creada Escuela Naval, en un informe de 1870, manifestaba que la misión de la Escuela era “preparar Oficiales para que la Marina Nacional estuviera en capacidad de defender la integridad territorial y su comercio”.

Más tarde, en otra Memoria, decía que “había sido necesario buscar en nuestros archivos todos los datos posibles sobre la Marina Nacional, cuya historia se hace indispensable enseñar a la juventud, toda vez que no es posible desconocer los importantes servicios que en toda época ha prestado a la independencia e integridad de la Nación”. Esa búsqueda de archivos, más los hechos históricos universales y la propia Historia del Perú, en general y de la Marina en particular, se plasmaron en la

obra "Historia de la Marina" que preparó el teniente Manzanares para enseñanza en la Escuela Naval, manuscrito que no ha llegado a nuestros días.

Poco después, en 1872, en otro informe, el comandante Carrillo comentaba sobre el entusiasmo que la fundación de la Escuela Naval había despertado en la juventud para dedicarse a la carrera naval, describiéndola como una carrera tan necesaria para la "responsabilidad de la República como indispensable para la protección de su comercio". Pero no sólo el comandante Carrillo, puso en blanco y negro esos conceptos, también lo hizo Miguel Grau en su memoria de 1878, como Comandante General de Marina, al elevarla al Ministro almirante Antonio De la Haza, decía que lo hacía "con el propósito de que VS se imponga del estado actual de nuestra escuadra, para que conozca la Fuerza útil Marítima de la Nación, puede (VS) proveer a sus necesidades y darle la preponderancia que tanto a menester".

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

Grau, no se refirió sólo a las fuerzas navales, sino que también expuso sus puntos de vista sobre los otros tres pilares: personal, organización y elementos de apoyo en tierra de todo orden. Como también tratase de asuntos estratégicos al decir, que una buena escuadra afianza los intereses, la tranquilidad y soberanía de la nación; de lo táctico, al referirse a los combates del monitor Huáscar con los buques ingleses en 1877; y a lo logístico al mencionar que "conservar buques de poca marcha y deteriorados, sólo aumentan los gastos de la escuadra sin provecho y con detrimento de la conservación de buques", se estaba refiriendo a lo que muy bien podríamos definir como poder naval integral.

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

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

La escuadra española se retira, y la guerra termina de hecho, pero no de derecho. Los principales y flamantes buques de la escuadra peruana permanecen por casi dos años en aguas chilenas. Cuando en 1870 los monitores "Manco Capac" y "Atahualpa" adquiridos en Estados Unidos, arriban a Talcahuano, hay siete buques

peruanos en territorio marítimo chileno: “Independencia”, “Unión”, “Reyes”, “Pachitea” y “Marañón”.

Esta presencia naval debe haber llevado a Chile a la decisión de alcanzar, pacíficamente, la superioridad naval como elemento fundamental para lograr su objetivo de expansión territorial hacia el Norte, diferido temporalmente por la guerra de la Cuádruple Alianza contra España.

La falta de una política naval válida, la crisis fiscal que se agudiza a partir de 1870, llevan al fracaso el proyecto de adquirir los blindados que mantuvieran la mencionada superioridad naval frente a Chile. Habíamos dejado de ser sujetos de crédito en el mercado financiero internacional. Tampoco hubo el deseo firme de recuperarla, a pesar de adoptar una política exterior de paz sudamericana que, al final, sólo resultó en perjuicio para el Perú y Bolivia. Si no hay dinero para incrementar el poder naval, hay que tener disponible en óptimo grado el alistamiento logístico y de organización, apostado a la opción para hacer frente a la amenaza.

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

El combate de Angamos, el 8 de octubre, dio término a la Campaña Naval de cinco meses de constantes fatigas, sacrificios y combates, en que se dañó al enemigo de todas las maneras y se retardó su invasión, disputándole el control del mar, importante y decisivo medio, que conforme a los principios de la guerra -se confirma una vez más en esta nefasta guerra-, debía al fin abrir el camino de la invasión y obligar a nuestro ejército a luchar con desventaja, y al Perú a sufrir el desastre cuyas consecuencias aún repercuten”.

Y que siguen repercutiendo, pues hasta hoy no se ha vuelto a recuperar la superioridad naval que permita participar con paridad en las negociaciones diplomáticas. Luego de esa guerra, el Perú prácticamente se queda sin poder naval significativo durante varias décadas, precisamente durante las negociaciones para la definición de sus fronteras en el Sur. Cuando en 1985 se alcanza una capacidad disuasiva, torpemente se la destruye y se la mantiene destruida, por falta de una sólida conciencia naval nacional.

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

En cuanto a su función en la guerra, ella implica la aplicación de la fuerza contra el adversario para conquistar y/o disputar el control del mar, de manera de mantener abiertas las líneas marítimas de comunicaciones en sus dos acepciones: rutas de comercio, y de enlace entre la fuerza y sus bases. Según el grado de control que logre, nuestro poder naval estará en condiciones de proyectar poder hacia tierra para una conquista territorial, o para apoyar a las fuerzas terrestres.

En el transcurso de los siglos XIX y XX, el Perú ha usado su poder naval 16 veces, en misiones de presencia naval en época de paz, pero sin que ello respondiera a una política naval definida. Sin embargo, ahí están los hechos para ser analizados de manera que ayuden a definir una política sobre esa forma de aplicación en el futuro. Sobre el empleo del poder naval en la guerra, aparte de aquella con Chile, el Perú hizo uso de él en siete oportunidades.

En el siglo XX nuestro poder naval se revitaliza a partir de la década de 1920 en: Organización, con la creación del Ministerio de Marina; Buques y armas navales, con la incorporación de desarrollos importantes, como son: el avión y el submarino; la telegrafía inalámbrica (TSH) y su electrónica; el misil; la informática; y, las operaciones especiales y la tecnología espacial; Personal, con la nueva Escuela Naval, las Escuelas Técnicas para el Personal Subalterno, y la Escuela de Guerra Naval; e, Infraestructura, con el Arsenal Naval del Callao, el Dique seco, y el Servicio Industrial de la Marina. Otros dos hechos, que no han tenido impacto en nuestra Marina y parece difícil que lo tengan, son la transición de las municiones convencionales a las nucleares, y el cambio de combustible químico al nuclear.

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

Aunque como ciudadanos diligentes sabemos que lo que figura en el Jane's no es representativo del alistamiento y capacidad combativa del poder naval de un país, el Perú figura en 1993/1994 con una flota de combate de alta mar del orden de 56,370 toneladas, Chile con una de 56,570 y Ecuador con una de 11,260. Los comentarios en este libro acerca del poder naval de los países sudamericanos son muy escuetos en su proyección hacia el futuro.

Nuestro futuro, en cuanto a poder naval es bastante incierto, y lo seguirá siendo porque el primer escollo que hay que demoler está en nosotros mismos, aunque sea duro decirlo, para luego encontrar, como encontró el almirante Mahan, el presidente y líderes políticos que entiendan la validez de la filosofía del poder naval, pero expuesta con seriedad y fundamentos. Es cierto que existen corrientes universales, regionales y locales, que culpan el retraso de los pueblos a las rencillas y celos que han llevado a innecesarios gastos en armas, pero esa es historia, y la historia de

la guerra siempre se repite, porque sus orígenes se dan en forma pendular. En 1980 nadie se imaginaba que reaparecerían las guerras religiosas.

Ahora ya no son sólo de esta naturaleza, sino también étnicas y humanitarias. En fin, la corteza humana de la tierra está siempre en constante actividad, y por ello permanece la teoría de la supervivencia del más fuerte.

En realidad somos una nación marítima, porque estamos al lado del mar, pero con una escasa conciencia marítima nacional. La conciencia naval es responsabilidad institucional y estamos convencidos de ella, pero la conciencia marítima es responsabilidad ciudadana de todos.

La mejor forma de determinar si un gobierno o un pueblo tienen interés en el mar, es estudiando sus actividades relacionadas con el mar. Aparte de las investigaciones históricas o análisis psicológico a gran escala en la investigación científica y explotación económica del océano, esa nación está interesada en el mar.

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

Los conceptos filosóficos básicos se mantienen, aunque en situaciones y avances tecnológicos, introducen nuevos elementos que es necesario considerar.

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

Está ocurriendo una revolución en la concepción y desarrollo de la guerra y, por lo tanto, existe cierto grado de confusión. Al igual que las últimas décadas del siglo XIX, no han ocurrido grandes batallas navales en los últimos 40 años y, por tanto, la táctica no logra afirmarse.

Esa revolución se basa en los progresos de las comunicaciones, la informática, electrónica, computación, inteligencia, las operaciones psicológicas, las armas nucleares, químicas y biológicas sin olvidar que el adversario también puede contar con los mismos o mejores medios. Los juegos de guerra en los diversos niveles, son y serán siempre de una gran ayuda.

Otro tema en la revolución de la guerra es aquel de la doctrina, elemento poderoso, pues es vínculo por excelencia de comunicación entre gobernante y gobernado. Entre nosotros, la falta de doctrina nos ha llevado a que no podamos explicar a la ciudadanía en general, las funciones que se espera cumplirá en tiempo de guerra, esto es, describir sus poderes y limitaciones, y como es que se puede usar a la Marina como un instrumento de política nacional.

El poder de la doctrina no reside sólo en el ámbito de la Marina. También lo está en el ámbito de la seguridad nacional y regional, en las relaciones de comando, en la táctica, estrategia, logística, inteligencia, etc.

Pero hay más aún, en el campo de la seguridad, que influye en el tema del poder naval. Tenemos la primera Conferencia de Ministros de Defensa del Continente, realizada en Estados Unidos en julio de 1995, en Williamsburg, Virginia, en la cual estuvo presente nuestro Ministro de Defensa. En ella, ese país expuso sus objetivos estratégicos de Seguridad Regional. En suma, que las mejores garantías para la Seguridad Nacional de Estados Unidos serán la democracia, la paz y la prosperidad en la región. La estrategia regional de la Secretaría de Defensa, es usar los activos de defensa a su disposición para promover tales objetivos.

En Williamsburg, se enumeraron compromisos de defensa en estrategia, fuerzas y programas, una especie de apreciación de la situación, así como de lo que se tiene establecido o se establecerá para lograr esos objetivos. Obviamente, se emitieron algunas ideas hacia el próximo siglo. Como resultado de esta reunión, se convino en un conjunto de principios, llamados principios de Williamsburg, que son:

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

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

También se debatió sobre la estructura de comando, la interoperabilidad de las fuerzas y la doctrina, publicaciones a emplearse, las reglas de enfrentamiento, la logística y, obviamente, el planeamiento, que se enfoca siguiendo el método científico clásico, aplicable a problemas conjuntos combinados.

Hay interrogantes sobre cómo están afectando o afectarán nuestra estrategia de seguridad nacional, nuestra estrategia de defensa y desarrollo nacional: las variables introducidas en la Cumbre de Miami en diciembre de 1994, la reunión de Ministros

de Defensa en julio de 1995, el Simposio de Poder Naval en Newport en noviembre de 1995, los compromisos a que se llegan en el Grupo de los 15, en las conversaciones con Chile sobre las medidas de confianza mutua, en las que se realizarán sobre el mismo aspecto con el Ecuador, los nuevos conceptos de la guerra de comando y control, y la guerra litoral o desde el mar, las doctrinas que todo ello genera, el énfasis en el planeamiento conjunto, la revolución de las comunicaciones en general, nuestras experiencias en la guerra del Alto Cenepa, en la guerra contrarrevolucionaria y contra la organización del narcotráfico y, por último, esa difusión del poder naval de Chile, que persiste de un lado con aquello de mar presencial y por otro lo de territorio oceánico, aceptado políticamente en principio, por el gobierno, aunque hay quienes expresan sus desacuerdos.

En suma, nos encontramos frente a un nuevo desafío regional y mundial dentro de un acelerado proceso de globalización.

Nuestra imagen de seguridad nacional y de poder naval en el mediano y largo plazo, debe ser motivo de un planeamiento estratégico nacional en el que las decisiones a que se llegue deben ser adaptables, posibles y aceptables. Son cuestiones que, por lo menos académicamente, deberían enfocarse con el profesionalismo más serio y elevado. Una forma de ello es realizando juegos de guerra, entre otros, a tres niveles: Consejo de Defensa Nacional, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y Comandante del Teatro de Operaciones Marítimo.

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

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

Iniciativas de los EEUU por promover una flota internacional que contribuya a enfrentar las nuevas amenazas mundiales, así como los objetivos estratégicos asignados al Comando Sur de los EE.UU., van más allá de las fronteras norteamericanas y prácticamente implican una posición unilateral respecto de los temas de seguridad hemisférica, tales como son: la institucionalidad democrática, la asistencia a naciones anfitrionas en las citas cumbres, el apoyo al progreso económico y social.

Nuestra imagen de seguridad nacional y de poder naval en el mediano y largo plazo, se configura institucionalmente en el cumplimiento a lo establecido en la

Constitución Política del Perú, y Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú en un doble rol, de defensa naval y de policía marítima, a través de:

- a. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, que es la Autoridad Marítima Nacional para supervisar el cumplimiento de los Acuerdos Internacionales sobre comercio marítimo, contaminación marítima, seguridad en el mar, y capacitación de la gente de mar.
- b. El Servicio Industrial de la Marina, dedicado a la construcción de buques de alto bordo y las reparaciones navales.
- c. La Dirección de Hidrografía y Navegación que realiza investigación científica, de corrientes y vientos, y mantiene faros y ayudas para la seguridad de la navegación en el mar.
- d. La Escuela Nacional de Marina Mercante ENAMM, dedicada a la preparación de la gente de mar en el país.
- d. El Centro Naval del Perú, club náutico para la motivación del deporte náutico.
- e. Ha creado y apoya al IMARPE en la investigación científica marítima.

BIBLIOGRAFÍA

- (1) IEHMP. 1995. Simposio Internacional: La Marina Mercante Peruana y el Interés Nacional. Lima: CEEM.
- (2) IEHMP. 1996. Simposio Nacional: Influencia de la Actividad Portuaria en el Desarrollo Nacional. Lima: CEEM.
- (3) IEHMP. 1996. Simposio Nacional: Privatización Portuaria y el Interés Nacional. Lima: CEEM.
- (4) IEHMP. 1990. Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM. *Proyecto de Política Marítima*. Lima: CEEM.
- (5) IEHMP. 2008. Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, CEEM. *Fundamentos de Doctrina Marítima*. Lima: CEEM.
- (6) Marina de Guerra del Perú. 1992. Escuela Superior de Guerra Naval, ESGN. Conferencias Magistrales en Política y Estrategia del Naval War College, Newport, USA. La Punta: ESGN.