

Intereses marítimos: un proceso dinámico e iterativo

Maritime Interests: A dynamic and iterative process

Contralmirante (r) Jean Jesu Doig Camino. Bachiller y Licenciado en Ciencias Marítimas y Navales por la Escuela Naval del Perú (1968-2010). Magister en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval –Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú (2013). Bachiller en Derecho y Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú PUCP (2010-2015). Docente en la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú ESUP (2011-2023) y en la Facultad de Derecho de la Universidad de Piura UDEP (2018-2024). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú IEHMP (2015).

Resumen: Este ensayo desarrolla un ejercicio de revisión y actualización del estudio de los intereses marítimos nacionales, entendido como un proceso dinámico e iterativo, empeñado en el análisis de contenidos del término y en la formación de la conciencia ciudadana comprometida con los intereses nacionales para la seguridad y el desarrollo marítimo del país. Este ejercicio académico se desarrolla en tres partes: definición de conceptos clave y del proceso de los intereses marítimos; análisis de contenido de cada actividad vinculada al uso y protección del mar dentro de una política nacional marítima orientada al desarrollo gradual y seguro; y, finalmente arriba a conclusiones y recomendaciones para futuras investigaciones, incluyendo aportes para la doctrina y el derecho marítimo nacional e internacional. Es de especial importancia remarcar el tratamiento metódico que emplea para operativizar el concepto de intereses nacionales desde el ámbito marítimo, con el propósito de cristalizar una política integrada de Estado.

Palabras clave: Intereses marítimos, proceso dinámico e iterativo, análisis de contenido, intereses nacionales, seguridad y desarrollo, política nacional marítima, operativizar el concepto, ámbito marítimo,

Abstract: *This essay reviews and updates the study of national maritime interests, understood as a dynamic and iterative process, focused on analyzing the contents of the term and fostering citizen awareness committed to national interests for the country's maritime security and development. This academic exercise is divided into three parts: a definition of key concepts and the process of maritime interests; a content analysis of each activity related to the use and protection of the sea within a national maritime policy aimed at gradual and safe development; and, finally, conclusions and recommendations for future research,*

including contributions to maritime doctrine and national and international maritime law. It is especially important to highlight the methodological approach he employs to operationalize the concept of national interests from the maritime perspective, with the aim of crystallizing an integrated State policy.

Keywords: *Maritime interests, dynamic and iterative process, content analysis, national interests, security and development, national maritime policy, operationalizing the concept, maritime sphere.*

“Cuida tus pensamientos, porque se convertirán en tus palabras. Cuida tus palabras, porque se convertirán en tus actos. Cuida tus actos, porque se convertirán en tus hábitos. Cuida tus hábitos, porque se convertirán en tu destino”.

Mahatma Gandhi, 1947.

Introducción

Estudiar los intereses marítimos nacionales precisa revisar el concepto, sus procesos y las relaciones de sus componentes esenciales vinculados con la economía, la ecología, la ciencia y la cultura, y por tanto su relación con la seguridad y el desarrollo del país.

El presente ensayo se empeña en revisar y actualizar el pensamiento sobre los intereses marítimos analizando contenidos de ocho componentes prioritarios de los intereses marítimos nacionales, como un proceso dinámico e iterativo en apreciación continua, en actitud proactiva y con el ánimo de operativizar el concepto en estudio por estar estrecha y permanentemente relacionado con los intereses nacionales de seguridad y desarrollo del país.

Usualmente estudiamos los intereses marítimos en ocho componentes: (1) Comercio Marítimo, (2) Conservación y Explotación de Recursos Renovables, (3) Explotación de Recursos No Renovables, (4) Industria de Construcciones y Reparaciones Navales, (5) Investigación Científica y Tecnológica Marina, (6) Usos del Mar por los Pobladores Costeros, (7) Deportes Náuticos, (8) Seguridad Nacional, en apreciación eventual y momentánea de la realidad marítima. (CPEI IEHMP 1990)

El tema en estudio se aborda en tres partes, primero se pretende fijar conceptos trascendentes del proceso de los intereses marítimos, para luego pasar a revisar en análisis de contenidos los componentes prioritarios de todas

y cada una de las actividades nacionales vinculadas al uso y protección del mar en una economía social de mercado empeñada en el proceso gradual de desarrollo y seguridad sostenible del país, a través de la planificación estratégica del Estado.

Por último, se arriba a conclusiones aplicables a futuros estudios sobre intereses marítimos, con aportes a la doctrina marítima como fuente de conocimiento académico y científico, y fuente de producción del derecho marítimo nacional e internacional.

La cita del epígrafe motiva al autor abordar el tema con especial cuidado del pensamiento en la formación académica y profesional, en un ámbito marítimo interdependiente y cada vez más competitivo.

1. Marco conceptual: procesos y relaciones

Los intereses marítimos del país constituyen una parte fundamental de los intereses nacionales, ya que abarcan todos los beneficios derivados del uso sostenible del mar y sus recursos, en favor del desarrollo y la seguridad nacional.

Asimismo, los intereses marítimos representan una relación de tensión entre necesidades reales y pretensiones motivadas por las aspiraciones y deseos de la Nación. Esta dinámica facilita la planificación estratégica del Estado, al permitir la asignación de recursos propios para proteger bienes o servicios ajenos que se busca conquistar o adquirir, con el propósito de salvaguardar y promover los intereses nacionales en el ámbito marítimo (Doig 2010).

Cabe precisar, que en la relación Estado y Nación existen diferencias entre la planificación estratégica de las instituciones públicas del Estado, respecto de la planificación estratégica de personas naturales y jurídicas de la Nación (Hill, et al., 2000). Toda vez, que para las instituciones públicas prevalece el principio constitucional de sujeción a la ley en todo lo que dice y no dice, mientras que para las actividades particulares “nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda, ni impedido de hacer lo que ella no prohíbe” (CPP 1993: art. 2. 24^a).

El pensamiento del Gran Almirante del Perú Miguel Grau que remarca la importancia de la Marina en la República por el sostenimiento trascendente de su autonomía y de sus instituciones es guía para el desarrollo conceptual del tema abordado, toda vez, que: “... nuestros actos serán juzgados con la justicia que debe reinar en el mundo de la civilización y habremos afianzado nuestro porvenir” (De la Puente 2003: p. 240).

En suma, este ensayo articula con precisión cómo se integran los intereses marítimos con los intereses nacionales, mediante una relación lógica de tensión entre necesidades y aspiraciones, y cómo esa dinámica sustenta el proceso de la planificación estratégica del Estado. Esto remarca la importancia de diseñar políticas marítimas coherentes que equilibren el uso integral y sostenible de los recursos, la defensa de la soberanía, la proyección del poder marítimo y su influencia en el escenario internacional (Doig 2023).

2. Análisis: actividades nacionales de los intereses marítimos

En el marco constitucional y legal vigente y a fin de operativizar el concepto de intereses marítimos y desarrollar su análisis, se presumen cuatro objetivos de los intereses nacionales a considerar en este análisis de contenidos para potenciar la política nacional marítima y definir sus estrategias: (1) protección de la integridad territorial, (2) promoción del bienestar general de la población, (3) cuidado de valores que promuevan la vida, la educación y la justicia, y (4) visión de país en equilibrio integral y actitud solidaria (CPP 1993).

Para realizar el análisis de los intereses marítimos, con un enfoque ecléctico de medios y fines en proceso continuo de desarrollo y transformación de la realidad marítima, se han agrupado las actividades en unidades de análisis clasificadas en dos grupos: (1) principales, y (2) complementarias, actividades desarrolladas y por desarrollar, derivadas del estudio de la realidad nacional. Actividades que configuran y definen los intereses marítimos en un proceso integral y continuo, como sigue (IEHMP 2016):

a. Actividades principales

(1) Comercio marítimo

El comercio marítimo se constituye en una actividad principal y en la más importante de los intereses marítimos, en razón a que abarca la mayor parte de las actividades marítimas en el país, al ser objeto y fin de la existencia del transporte marítimo: buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción naval, autoridades, servicios portuarios, cadenas logísticas, organismos internacionales, y otros. Por lo tanto, es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, desarrollo y riqueza; en suma, es elemento constitutivo del poder marítimo y razón de la existencia de un poder naval que lo justifica para garantizarlo y protegerlo. (PNM 2019: 1.4.4 (c, d)).

El transporte marítimo genera otras actividades, tales como la

regulación del tráfico, participación en el sistema de conferencias, tipos y clases de carga que pueden requerir de buques especializados por la preparación de personal y buques para la marina mercante, regímenes de seguros para las naves, cargas y personal, sistemas de transporte multimodal, participación de zonas francas industriales y zonas de tránsito de carga. (Doig 2015) (PNM 2019: 1.4.4 (d) (1, 2)).

(2) Industria marítima: recursos naturales y reparaciones navales

La industria marítima agrupa el conjunto de actividades que producen bienes o servicios sustitutos cercanos entre sí para satisfacer necesidades básicas del consumidor (Hill, et al, 2000: pp. 69-70). Cabe precisar, que son definiciones importantes en estas actividades de los intereses marítimos las referidas a la distinción entre recursos naturales vivos y no vivos, para el derecho nacional e internacional.

(a) Recursos vivos

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

Los recursos genéticos son clave para un país marítimo como el nuestro, porque impulsan la conservación de la biodiversidad, fomentan una economía sostenible con aplicaciones en pesca, biotecnología y farmacología, fortalecen la seguridad alimentaria a través de la acuicultura, apoyan la investigación científica sobre el cambio climático y procesos biológicos y enriquecen el turismo y la cultura, destacando la identidad y la vocación por el mar.

Su desarrollo demanda el trazo de una política marítima que incluya la industria de los recursos vivos, que optimice la explotación de los recursos genéticos y asegure los intereses marítimos a través de la pesca sostenible y la acuicultura, en base a la apreciación científica y tecnológica sustentada en políticas de Estado de desarrollo sostenible, para promover el bienestar general de la población y la integridad del territorio marítimo nacional (PNM 2019: 1.4.4 (c) (1, 2, 3)).

(b) Recursos no vivos

En cuanto a los recursos no vivos, sin contar el petróleo y gas natural que tienen su propio proceso de explotación, el país poco conoce

aún del potencial existente en los depósitos de minerales dentro de su Dominio Marítimo, además de no existir una entidad peruana que estudie el aprovechamiento de los recursos energéticos, a fin de proteger la integridad del territorio nacional. 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 apremiante para el país, frente al proceso de multilateralidad global que pretende hacer de la riqueza de los fondos marinos objeto de investigación y desarrollo transnacional, constituyéndose en una nueva tendencia conceptual contraria a la creación de un nuevo orden global pensado en el “Nuevo Derecho del Mar”, que se reorienta para contribuir a promover valores nacionales prioritarios de la educación y la cultura.

Los recursos energéticos se pueden considerar un enorme potencial para los intereses nacionales, con teorías muy avanzadas sobre el uso de la energía geotérmica en los fondos marinos, la energía undimotriz, también llamada olamotriz, generada por las olas, vientos y mareas, corrientes en los ríos, y otros. En nuestro país aún no hay inquietud pública ni privada para su investigación e innovación, indispensables para la protección del territorio marítimo nacional. (PNM 2019: 1.4.4 (c) (4))

147

(c) Construcción y reparaciones navales

En la industria nacional, la construcción naval pesada es una de las más importantes por su capacidad de construir naves de guerra y mercantes de alto y bajo bordo, equipo, máquinas, puentes y armamento; asimismo, por la descentralización que origina y la capacidad de generación de una gran variedad de industrias conexas de apoyo como agregado a la industria naval, con un importante ahorro de divisas, generación de puestos de trabajo que atienden al mantenimiento y reparación, no sólo de la flota naval, sino de embarcaciones nacionales, extranjeras y de pesca en general.

Un renglón industrial importante lo constituyen las reparaciones navales, considerando la existencia del gran número de embarcaciones de bajo bordo y artesanales, y del creciente número de naves de alto bordo extranjeras que transitan por nuestras costas y que requieren en forma permanente servicios de mantenimiento y reparaciones, para conservar su operatividad el máximo tiempo posible.

Una política pública nacional de construcciones y reparaciones

navales, que apoye y regule esta actividad, facilita generar recursos económicos, puestos de trabajos y desarrollo tecnológico lo que favorece el bienestar general de la población nacional (PNM 2019: 1.4.4 (d) (6)).

(3) Mercado marítimo: oferta y demanda de productos marítimos

El mercado marítimo es el espacio económico destinado al intercambio de factores, tanto del comercio de bienes y servicios, capitales y trabajo, como de la industria relativa a productos para el uso sostenible del mar y sus recursos.

Los mercados marítimos se delimitan y configuran en territorios aduaneros a cargo de cada administración estatal, y por la concurrencia de agentes en oferta y demanda: proveedores y consumidores de factores y productos estrechamente relacionados con el uso sostenible del mar (Doig 2010).

Por política de Estado la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado (CPP 1993: art. 58). Sin embargo, por tratados vigentes se privilegia el libre mercado para el comercio internacional.

Una política pública nacional que apoye y regule esta actividad, facilitará la conquista de nuevos mercados marítimos favoreciendo el desarrollo de los intereses nacionales (PNM 2019: 1.4.4 (d) (5)).

(4) Investigación marítima: innovación científica y tecnológica

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

Los estudios en los campos oceanográfico, hidrográfico, hidrobiológico y de ciencia aplicada permiten prever y pronosticar eventos naturales que escapan al control humano. No obstante, gracias a dichos estudios, es posible mitigar sus consecuencias, lo que contribuye a la preservación de especies, el control de su reproducción —ya sea libre o en cautiverio—, la regulación de su extracción y el aprovechamiento de su uso con fines alimentarios e industriales en beneficio de la población nacional.

La aplicación de métodos de investigación científica sobre los recursos vivos —como peces, algas, ostras, langostinos, krill antártico y otros

recursos genéticos— permite comprender cómo varían en su distribución y composición debido a los cambios en su ecosistema.

En efecto, el estudio académico, científico y tecnológico del mar adquiere una dimensión más amplia cuando se considera su potencial en campos como la energía, la alimentación, el aprovisionamiento de agua y la posibilidad de descubrir nuevas capacidades en el futuro, en favor del desarrollo de los intereses nacionales y de la humanidad en general (PNM 2019:1.4.4 (f)).

(5) Cultura: vida, educación, y justicia

El concepto adoptado para esta actividad corresponde a la acepción más amplia del término *cultura* en relación con el desarrollo humano, entendida como el conjunto de manifestaciones propias de una sociedad en un momento histórico determinado: modos de vida y costumbres, conocimientos y niveles de desarrollo artístico, científico e industrial, así como sus grupos sociales, comunidades, poblaciones, naciones, instituciones y demás expresiones (DRAE 2014).

La cultura es una actividad de gran relevancia para los intereses marítimos, dado su papel en la promoción de valores nacionales vinculados a la vida, la educación y la justicia, con la visión de constituir un país reconocido por su equilibrio integral y su actitud solidaria. No obstante, se trata de una dimensión poco aprovechada institucionalmente, a pesar de su enorme potencial en la formación de la conciencia marítima e identidad nacional, así como en la preparación de los futuros hombres de mar y de los componentes clave de las reservas navales.

La educación y la cultura conforman una relación de proceso y resultado: la educación representa el proceso de desarrollo cultural en sus diversas manifestaciones, mientras que la cultura constituye el resultado integrado y global de dicho proceso en un momento determinado (Doig 2021b).

La cultura comprende todas las expresiones sociales y humanas del país que influyen en la moral pública y el bien común, incidiendo directamente en el ejercicio del poder público nacional. Un escenario futuro basado en la justicia requiere persistir en el cultivo de la moral pública del bien común como un curso de acción estratégico, dada la estrecha relación entre justicia y bien común: la sostenibilidad de una depende de la existencia de la otra mientras ambas coexistan (Sandel 2016).

Asimismo, la práctica de deportes y artes vinculados al ámbito marítimo constituye un camino hacia la educación y la formación ciudadana, el fortalecimiento de la identidad marítima nacional y la construcción de una voluntad vencedora ante los desafíos de la vida. Estas actividades permiten también comprender el valor del honor en la competencia, donde quien pierde con dignidad es, en última instancia, el verdadero ganador. Además, contribuyen a alejarse de tentaciones perjudiciales. En suma, son prácticas que estimulan la vocación marítima y promueven el bienestar general de la población.

b. Actividades complementarias

(1) Ecología: conflictos internos y externos

Tradicionalmente, las causas de los conflictos se han atribuido a factores económicos, políticos, ideológicos, religiosos, militares e incluso sociales. No obstante, en la actualidad es importante destacar otras causas que han cobrado mayor relevancia: los conflictos ecológicos, originados por la ruptura de las relaciones entre los seres vivos y el entorno en el que habitan.

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

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

Los conflictos externos surgen cuando las actividades de un país generan un daño significativo a la ecología de otro. Ejemplos de ello son los derrames de petróleo provocados por una empresa ecuatoriana en el río Napo, o el desvío de las aguas del río Lauca por parte de Chile, que secó el cauce en territorio boliviano y provocó la ruptura

de relaciones diplomáticas con dicho país. En una escala mayor, la comunidad internacional considera que la Amazonía constituye un pulmón del planeta, por su función ecológica esencial como regulador del clima global y productor de oxígeno, lo que ha generado creciente preocupación ante su deterioro (PNM 2019: 1.4.4 (e)).

(2) Seguridad: riesgos naturales y amenazas del ser humano

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

Sin embargo, ambos roles de seguridad por amenazas del hombre y de contingencias por la naturaleza tienen estrecha vinculación en el proceso de desarrollo de los intereses marítimos potenciales, respecto del diseño y ejecución de una política marítima integrada de Estado.

Posiblemente, la principal y más directa responsabilidad del Estado —y que recae específicamente en la Marina de Guerra— es garantizar la seguridad y protección de los intereses marítimos, en resguardo de la vida humana en el mar. Esta tarea implica un conjunto de acciones y funciones de carácter tanto interno como externo, que demandan coordinaciones multisectoriales.

El diseño de una política marítima integrada de Estado requiere, necesariamente, de una estructura institucional básica dentro de la administración pública, capaz de responder a dichas exigencias de coordinación. Esto contribuirá al cumplimiento de los fines supremos del bienestar general y la seguridad nacional, fortaleciendo el equilibrio integral entre los poderes del Estado y las instituciones públicas y privadas que conforman la sociedad en su conjunto (PNM 2019: 1.4.4 (g)).

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

(3) Semántica marítima: términos, frases y vocabulario

Esta actividad complementaria en evolución continua destaca por la importancia del empleo del lenguaje formalizado propio a los intereses marítimos; por tanto, priorizamos el estudio del significado de unidades lingüísticas en lo relativo al rol de la terminología, fraseología y vocabulario del lenguaje aplicado al ámbito marítimo. Lenguaje que, siendo generado por el propio poblador vinculado a este ámbito, es un desafío para la educación y la cultura en favor del desarrollo y seguridad nacional de los intereses marítimos (IEHMP 2016).

3. Marco conceptual

a. Corrientes de pensamiento de los intereses marítimos

Tradicionalmente hay dos corrientes de pensamiento en el país que permiten definir el concepto de intereses marítimos. Primero, la corriente de medios disponibles en un determinado momento que considera a los intereses marítimos parte de la realidad nacional y que constituyen medios o actividades para lograr el poder marítimo; segundo, la corriente de fines que considera a los intereses marítimos fines en sí mismos constituidos por actividades previstas para el desarrollo y la seguridad marítima. Finalmente, surge una tercera corriente de pensamiento ecléctica que integra medios y fines de seguridad y desarrollo, en un proceso dinámico e iterativo de mejora de la realidad marítima, para contribuir al desarrollo de los intereses nacionales.

(1) Enfoque de medios

El enfoque de medios sostiene que los intereses marítimos “son la parte del Poder Marítimo que comprende el conjunto de medios que se emplean para el logro de los objetivos de desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y para contribuir a lograr los de seguridad” (Carcelén, 1990, p. 19).

Esta tesis privilegia la categoría de *medios* dentro del concepto de intereses marítimos, al considerarlos herramientas prioritarias de la realidad marítima. En este enfoque, predomina la dimensión del desarrollo económico y social como actividad principal, mientras que la dimensión de seguridad y defensa se asume como una función o tarea complementaria.

Así, se persiste en afirmar dos criterios en su razonamiento: (1) el carácter instrumental de los intereses marítimos para el desarrollo

marítimo, por un lado, y (2) el propósito de contribuir a alcanzar objetivos de seguridad nacional por otro lado.

Según esta tesis no cabe incluir entre los intereses marítimos los relativos a la seguridad y defensa marítima, que podrían ser definidos como intereses militar-navales, a través de las funciones de la Marina de Guerra que participa en el desarrollo económico y social del país, en los intereses marítimos nacionales y en garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República (CPP 1993: Arts. 38, 165 y 171) (MGP 2012: art. 4.15)

En este enfoque, los intereses de seguridad y defensa de carácter militar conformarían en parte los “*intereses del Estado en el mar*”, y, en suma, serían los intereses marítimos de desarrollo articulados con los intereses de seguridad y defensa nacional en el ámbito marítimo (Indacochea 1998).

Esta corriente de pensamiento plantea los siguientes retos:

- (a) Fomentar el comercio y las relaciones económicas y culturales a nivel mundial.
- (b) Gestionar racionalmente los recursos marinos en nuestra zona costera y más allá.
- (c) Participar política y comercialmente en la cuenca del Pacífico.
- (d) Delimitar fronteras marítimas conforme al Derecho Internacional.
- (e) Consolidar nuestra condición de país bioceánico, integrándose con otros Estados de la región conectados intermodalmente por cuencas hidrográficas.
- (f) Garantizar la neutralidad y el uso asequible del canal de Panamá.
- (g) Asegurar el libre tránsito por el estrecho de Magallanes y el paso de Drake, sin sometimiento a jurisdicciones externas.
- (h) Preservar la Antártida libre de la soberanía de cualquier país, proteger su ecología y contribuir a regular la explotación de sus recursos naturales en favor de los intereses nacionales.
- (i) Mantener la capacidad de uso del mar con fines de seguridad y defensa donde sea necesario a los intereses nacionales, respetando las normas internacionales.

Cabe precisar diferencias entre ambas categorías: por un lado, los intereses marítimos nacionales están estrechamente vinculados a

promover el bienestar general de la población, mientras que, los intereses del Estado en el mar están referidos a los beneficios de la propia entidad gubernamental y sus instituciones públicas, empeñadas con la política y la estrategia a través de la administración pública.

En este sentido, la administración pública constituye la implementación diaria del planeamiento estratégico del Estado. Cada vez que se completa el ciclo de planeamiento —entendido como un proceso dinámico e iterativo—, la tarea cotidiana de la administración estratégica consiste en asegurar la ejecución de toda política nacional y su respectivo plan mediante aproximaciones sucesivas, así como en determinar el momento oportuno para iniciar un nuevo ciclo (Goodstein, et al., 1997, p. 9).

El criterio de medio o instrumento empleado en las definiciones anteriores ha sido conceptualizado en la acepción de acciones, personas, recursos, cosas, factores y actividades de toda índole relacionadas directa o indirectamente con el mar y sus afluentes, océanos, ríos y lagos navegables, así como con los aspectos espaciales, culturales y educacionales que tengan que ver con la acción del Estado en el ámbito marítimo (COMAEM 2019: art. 1.4.3 e).

Para analizar los intereses marítimos como *medios* contenidos en la realidad, se han clasificado cinco grupos de actividades prioritarias. A estos se suma un grupo de tres actividades complementarias vinculadas al ámbito marítimo: medio ambiente, seguridad integral y lenguaje formalizado, consideradas colaterales que acompañan el proceso de estudio e investigación de los intereses marítimos (IEHMP 1998; IEHMP 2016).

La realidad marítima reúne todos los medios disponibles que existen en un momento dado, que son actividades en un número mayor que las prioritarias de los intereses marítimos, donde la realidad se analiza como una impresión instantánea, esto es, copia exacta de información en un momento específico de la realidad que muestra el estado de la base de datos (*snapshot*).

En este sentido, la actualización del estudio de la realidad marítima se ha visto favorecida por la gran cantidad de factores a evaluar con las nuevas técnicas de la información y las ayudas de la inteligencia artificial disponibles.

(2)Enfoque de fines

Un segundo enfoque denominado de fines porque privilegia la finalidad de los intereses marítimos para con la política, presumiendo “a los factores políticos como generadores de intereses marítimos, entre ellos los relativos a la seguridad nacional que podrían ser definidos como «intereses navales» en la acepción correspondiente a la Marina de Guerra” (Arias Schreiber 1990, p. 100).

El embajador Alfonso Arias Schreiber continúa diciendo: “... pero este enfoque es cuestionado por quienes estiman que no cabe singularizar entre los intereses marítimos un género específico atribuible a la Armada cuyas funciones de vigilancia, protección y control de las actividades que se realizan en relación con el mar, conciernen, por lo tanto, de manera indiferenciada, al conjunto de los intereses del ámbito marítimo.”

En este sentido, los intereses marítimos relativos a la defensa y seguridad nacional, deberían ser conceptuados como un género específico de los intereses nacionales de responsabilidad de la Marina de Guerra, por ser actividades de su competencia.

Este enfoque de fines plantea dos criterios de razonamiento, primero, comprender tanto objetivos de desarrollo como de seguridad en la categoría de fines de los intereses marítimos para la política y los intereses nacionales; y segundo, persistir en la lectura eventual y en un momento determinado de actividades disponibles de la realidad marítima a las actividades de los intereses marítimos.

b. Enfoque ecléctico: síntesis del enfoque integrado de fines y medios

Contrastando este nuevo enfoque integrado de ambas tesis, con el marco legal vigente por norma constitucional sobre intereses nacionales (CPP 1993, art. 38), podemos visualizar en síntesis doctrinal que los intereses marítimos son en suma los intereses de seguridad marítima y los intereses de desarrollo marítimo, a fin de promover y proteger los intereses nacionales. Al mismo tiempo, que estos intereses son en conjunto medios para desarrollar los intereses nacionales.

Esta tesis ecléctica es sistémica e integral de fines y medios, por ser un proceso dinámico e iterativo que ha sido conceptualizado en base a la teoría

del interés como relación de tensión, creada por la aspiración o deseo de satisfacer una necesidad nacional con un beneficio o bien objetivo a alcanzar con oposición, a fin de transformar la realidad nacional en búsqueda del bien común.

Los intereses marítimos se constituyen por sí mismos en medios y fines por alcanzar, en un proceso dinámico de apreciación continua, e iterativo de aproximaciones sucesivas, a desarrollar en el planeamiento estratégico, a fin de alcanzar tanto objetivos de desarrollo como de seguridad nacional.

La política y estrategia son pasos que pretenden cristalizar deseos y aspiraciones para satisfacer necesidades nacionales, a fin de suplir carencias y proteger abundancias transformando la realidad marítima. Esta teoría sostiene que los intereses marítimos son parte constitutiva de los intereses nacionales. (Doig 2021a)

La secuencia básica del proceso dinámico e iterativo de los intereses marítimos que lo relaciona con el proceso del planeamiento estratégico coincide en tres pasos: (1) objetivos, (2) políticas, y (3) estrategias (CAEN 2006, pp. 191-201).

En este ensayo los objetivos de los intereses marítimos inferidos de los intereses nacionales son cuatro: (1) integridad del territorio marítimo, (2) bienestar general de la población ribereña, (3) valores marítimos que promuevan la vida, la educación y la justicia, y (4) visión de país marítimo en equilibrio integral y actitud solidaria (CPP 1993).

En suma, se trata de un proceso iterativo por aproximaciones sucesivas ya que las políticas y estrategias públicas derivadas de estos objetivos nos conducen a definir en su conjunto la política marítima de Estado y la estrategia marítima nacional de los intereses marítimos.

c. Intereses marítimos y realidad marítima: una relación proceso-producto

Por análisis comparado de ambos conceptos podemos constatar que comparten un punto en común: carencias y abundancias de la realidad y necesidades correspondientes al interés por el desarrollo y seguridad de estas, respectivamente. Necesidades que determinan objetivos por alcanzar para satisfacer tales carencias y proteger las abundancias. Objetivos que expresan deseos y aspiraciones y que se desprenden de pretensiones subjetivas de los intereses nacionales.

Asimismo, podemos destacar dos elementos que los diferencian: (1) objetivos, por el conocimiento pasivo de bienes, recursos, actividades, organismos, factores y cualquier otro elemento constitutivo de la realidad, y (2) subjetivos, por el conocimiento activo sobre el apropiado empleo prioritario de todos los medios existentes, disponibles y utilizables para los intereses.

En consecuencia, pasamos del conocimiento pasivo de todo cuanto existe y está disponible en la realidad al conocimiento activo de todo cuanto se encuentra en estado latente y utilizable por los intereses para transformar dicha realidad en la búsqueda del bien común (Carcelén 1990, p. 15).

En suma, la relación entre intereses marítimos y realidad marítima es una relación proceso-producto, donde los intereses marítimos son un proceso y la realidad es el producto resultante de dicho proceso dinámico e iterativo, que la transforma continuamente.

4. Conclusiones y recomendaciones

- El planeamiento estratégico del Estado se ofrece como el instrumento clave para la Administración Pública y el más apropiado para orientar el desarrollo y la seguridad sustentable de los intereses marítimos, a fin de satisfacer los intereses nacionales en una economía social de mercado interna que se proyecta a una economía libre de mercado mundial, en un espacio marítimo sin fronteras.
- Mercado marítimo se puede definir en forma conceptual como un sistema complejo donde convergen bienes, servicios, capital y trabajo, enmarcados en territorios aduaneros sujetos a dinámicas de oferta y demanda, y que su particularidad radica en la necesidad de asegurar la sostenibilidad de los recursos marinos, lo que impone retos regulatorios, tecnológicos y organizativos tanto para los Estados como para las empresas privadas.
- Un aporte a la academia es estudiar e investigar sobre una tercera corriente de pensamiento de los intereses marítimos que relaciona criterios de desarrollo y seguridad, en todos los aspectos vinculados con el ámbito marítimo; que de manera directa, indirecta o potencial, influye en el bienestar general de la población, en la integridad territorial, en promover valores nacionales y en la visión estratégica nacional de llegar a ser un país marítimo prestigiado por su equilibrio integral y actitud solidaria.
- Se consideran los siguientes temas para futuras investigaciones: un análisis comparativo de cómo diferentes instituciones nacionales y subregionales

conceptualizaron los intereses marítimos desde inicios del siglo XXI; y, qué recomendaciones de políticas públicas se han ofrecido para fortalecer la cooperación nacional e internacional en el abordaje de los nuevos desafíos marítimos nacionales y mundiales interrelacionados.

Referencias

1. Arias Schreiber, A. (1990). Los intereses marítimos del Perú en el contexto internacional. En Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) & Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), *Hacia una política marítima nacional* (pp. 97–111). CEPEI, IEHMP.
2. CAEN – Centro de Altos Estudios Nacionales. (2006). *Planteamientos doctrinarios y metodológicos del desarrollo, la seguridad y la defensa nacional*. Lima: CAEN.
3. Carcelén, J. (1990). Introducción a la realidad marítima y a los intereses marítimos del Perú. En Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) & Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), *Hacia una política marítima* (pp. 15–34). CEPEI, IEHMP.
4. COMAEM – Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo. (2019). Reglamento Interno aprobado por la Resolución Ministerial N° 023-2018-PCM del 12 de febrero de 2018, en cumplimiento del D.S. N° 116-2017-PCM del 6 de diciembre de 2017.
5. Congreso de la República del Perú (CRP). (1993). *Constitución Política del Perú*. Edición oficial. Lima: Editora Perú. https://www.congreso.gob.pe/Docs/files/CONSTITUTION_ESP.pdf
6. CPPS – Comisión Permanente del Pacífico Sur. (2000). *Acuerdo marco para la conservación de los recursos vivos marinos en la alta mar del Pacífico Sudeste: Convenio de las Galápagos*. CPPS. <https://legislacionanp.org.pe/wp-content/uploads/2000/08/Acuerdo-de-Galapagos.pdf>
7. De la Puente, J. (2003). *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
8. Doig, J. J. (2010). Intereses marítimos: economía y desarrollo. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*.
9. Doig, J. J. (2015). Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades. *Separata IEHMP*, 27.
10. Doig, J. J. (2021a). Doctrina marítima: realidad e intereses marítimos. *Revista de Marina*, 114(1), 101–107.
11. Doig, J. J. (2021b). Educación y cultura. *Revista de Marina*, 114(3), 7–11.
12. Doig, J. J. (2023). Proceso político. *Revista de Marina*, 116(1), 74–87.
13. DRAE – Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la lengua española* (23.^a ed.). <https://dle.rae.es/> (Consulta: 12/04/2025)
14. Goodstein, L., Nolan, T., & Pfeiffer, J. W. (1997). *Planeación estratégica aplicada*. Bogotá: McGraw-Hill.
15. Hill, C., Jones, G., & Galvin, P. (2000). *Administración estratégica: un enfoque integrado*. Colombia: McGraw-Hill.
16. IEHMP – Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. (2016). *Temas de dogmática. Fundamentos de doctrina marítima* (3.^a ed., pp. 18–125). Lima: CEEM.
17. Ministerio de Defensa. (2019). *Política Nacional Marítima 2019–2030*. Decreto Supremo N° 012-2019-DE. Lima, 20 de diciembre.

18. Marina de Guerra del Perú (MGP). (2012). *Ley de la Marina de Guerra del Perú*. Decreto Legislativo N° 1138, Art. 4, núm. 15.
19. Sandel, M. (2016). *Justiça: O que é fazer a coisa certa* (21.^a ed.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.