

# El Poder Naval y los Intereses Marítimos: binomio para el desarrollo y la seguridad

*José Díaz Delgado\** y *Renzo Valdivia Correa\*\**

## Resumen

En este artículo veremos cómo en el Perú desde varias décadas atrás, dentro su visión de país marítimo, se viene fortaleciendo la doctrina, conocimiento e interés sobre el dominio marítimo a fin de impulsar el desarrollo de sus Intereses Marítimos y su Poder Naval, generado por un conocimiento en las diferentes dimensiones del mismo. En este sentido iremos esbozando diferentes puntos de vista respecto a la conceptualización de los Intereses Marítimos, el Poder Naval y la importancia de la conciencia marítima en el impulso hacia el logro de los mismos, que coadyuven al desarrollo y seguridad de los objetivos nacionales.

**Palabras Clave:** Poder Marítimo, Intereses Marítimos, Conciencia Marítima y Poder Naval.

## Abstract

In this article we will see how in Peru since several decades ago, within its vision of maritime country, the doctrine, knowledge and interest on the maritime domain has been strengthened in order to promote the development of its Maritime Interests and its Naval Power, generated by a knowledge in the different dimensions of it. In this sense, we will outline different points of view regarding the conceptualization of the Maritime Interests, the Naval Power and the importance of the maritime consciousness in the impulse towards the achievement of them, that contribute to the development and security of the national objectives.

**Keywords:** Maritime Power, Maritime Interests, Maritime Awareness and Naval Power.

---

\* **Capitán de Fragata (Marina de Guerra del Perú) José Díaz Delgado.** Oficial docente invitado a la ESDEG año 2018, Licenciado en Ciencias Marítimas.

\*\* **Capitán de Fragata (Marina de Guerra del Perú) Renzo Valdivia Correa.** Oficial docente invitado a la ESDEG año 2017, Licenciado en Ciencias Marítimas.

*Fecha de Recepción: noviembre 3 de 2017*

*Fecha de Revisión: abril 16 de 2018*

*Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018*

### Introducción

El Poder no es un fin, sino un medio para la seguridad, la integridad, y en última instancia, para la supervivencia (Guerra, 1984). Ahora, tomando en cuenta que el Poder Marítimo es considerado como la complementariedad del Poder Naval con los Intereses Marítimos (Villena, 1964), se observará que la alineación de las funciones descritas en el *Decreto Legislativo 1138*, “Ley de la Marina de Guerra del Perú”, es más intensa dentro de los Intereses Marítimos que en el Poder Naval de la ecuación del Poder Marítimo. Así mismo, durante el discurso que el contralmirante Federico Salmón de la Jara sostuviera en noviembre de 1978 como parte del acto inaugural del primer simposio sobre “El uso del mar y su influencia en el desarrollo Nacional” mencionó que el Poder Marítimo:

Es la expresión de la capacidad integral de la nación para el uso del mar en su acción de proyección política, económica y cultural, y que sólo se obtiene cuando se logran emplear correctamente sus dos componentes -los Intereses Marítimos y el Poder Naval- capacitando así al Estado para alcanzar los objetivos nacionales (Guerra, 1984, p. 19).

Sin embargo, pese a que hubo voces dentro de la Armada que propusieron mayor énfasis en el factor no naval de la ecuación, la realidad actual demuestra que no tuvieron el efecto deseado, debido a que el interés que el gobierno de turno presta a este asunto es planteándolo como una política de Estado con su respectivo objetivo, política y estrategia. Y es que también debe considerarse la atención a la cultura marítima que la población podría tener hacia las actividades comerciales, financieras, deportivas, culturales, industriales, medioambientales, turísticas, mineras, científicas en este ámbito y que le signifique desde un reconocimiento valorativo espiritual hasta ganancias monetarias, es decir el desarrollo de una Conciencia Marítima Nacional.

Esta cultura marítima se obtiene a través de la educación y llevaría a que el peruano promedio se identifique y reconozca que habita en un país marítimo, andino, amazónico, con proyección bioceánica y con presencia en la Antártida, donde la transversalidad de los Intereses Marítimos trasciende desde el espacio acuático hacia el terrestre.

Asimismo, el contralmirante José Di Bello Doria sostuvo que: “para poder lograr un presupuesto sólido, que no esté basado sólo en las posibles amenazas, sino también en la participación institucional en el desarrollo socio económico del país [...] [se debe tener] necesariamente en cuenta los Intereses Marítimos Nacionales” (Di Bello, 1991, p. 9).

Es así que, analizando la historia peruana, y específicamente la marítima (que incluye a la naval) puede evidenciarse el hecho que el factor Poder Naval perteneciente al concepto Poder Marítimo ha recibido mayor atención, tiempo y espacio que el factor Intereses Marítimos. Tal como sostuvo Vainstein:



## Conceptos generales de Seguridad y Defensa y su relación con la conciencia marítima

El Capitán de Navío Percy Ramírez concluyó que existe una estrecha relación entre los conceptos de Seguridad y Desarrollo Nacional, haciendo énfasis en la consideración de la Seguridad Marítima como parte integrante y promotora de las mismas (Ramírez, 2012). Es así que teniendo en consideración los conceptos de Seguridad y cómo estos se relacionan con el de Defensa puede observarse que los Intereses Marítimos protegidos por el Poder Naval, que dan forma al Poder Marítimo, y articulados por una Política Marítima a nivel Estado asegurarían la conservación y promoción del resultado de ser un país marítimo. Según Pereira, la seguridad en su ámbito nacional e internacional:

Es el conjunto de acciones encaminadas a proteger los bienes e intereses nacionales de todo riesgo, peligro o amenaza. Mientras que la defensa es la forma de oponerse a un peligro o a una amenaza, la seguridad es mucho más exigente y más difícil de alcanzar, tiene un carácter más preventivo [...] se anticipa en la dimensión temporal, al ir en busca del riesgo y actuar sobre él antes de que se convierta en peligro o amenaza. (Pereira, 2008, pp. 86-887).

Tal como sostuvieron De Izcue, Arriarán y Tolmos: “El Poder Marítimo comprende al Poder Naval y los Intereses Marítimos, incluyendo todas las variables de seguridad y desarrollo nacional vinculadas con el mar” (De Izcue, 2012, p. 35).

De hecho, y acorde con el ámbito de competencia que tiene la Marina de Guerra del Perú, esta “controla, vigila y defiende el dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre [...] con el propósito de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República” (*Artículo 3, Ley de la Marina de Guerra del Perú*).

Hasta aquí se destaca una responsabilidad de seguridad en el ámbito acuático y enfocado al frente externo que se complementa con las funciones de la Autoridad Marítima Nacional, pero limitado al dominio marítimo, aunque el Perú tenga Intereses Marítimos en la Antártida, o como ejemplo, en la zona NAVAREA XVI, es decir, más allá de las 200 millas de costa.

### **Imagen 1. Buque Oceanográfico con capacidad polar B.A.P. “Carrasco” a la Base Machu Picchu en la Antártida.**



*Tomada de Marina de Guerra del Perú (2017)*

En adición, dentro de los objetivos institucionales de la Marina de Guerra, se consideran también la contribución al desarrollo, el apoyo a la política exterior y autoridad marítima, lo que amplía la esfera de acción de la Institución. Estos objetivos se encuentran alineados con los cinco roles estratégicos de las Fuerzas Armadas: 1) Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial, 2) participar en el frente interno, 3) participar en el desarrollo nacional, 4) participar en el Sistema Nacional de Gestión de Riesgo de Desastre, y 5) Participar en la Política Exterior. Y a la vez, estos objetivos institucionales y roles de las Fuerzas Armadas se definieron en las 19 funciones que la *Ley de la Marina de Guerra del Perú* impone, enfocadas hacia el factor de la ecuación “Intereses Marítimos”, indicando, además, los ámbitos en los cuales estos se encuentran.

Es de esta manera que al encontrarse relacionados los conceptos de seguridad con el de desarrollo, es que se tiene como resultado que el aprovechamiento consciente de las actividades acuáticas ayudará a reforzar y legitimar a la primera. Incluso, debe considerarse las posibilidades que en el futuro se reduzcan las fuentes de alimentos, agua potable, minerales, de energía, como consecuencia del cambio climático así como del incremento demográfico acelerado por los avances científicos (Parra, 1980), lo cual pondrá aún más en evidencia la relación de estos conceptos.

Para el contralmirante Jorge Brousset, la realidad marítima viene a ser la sumatoria del potencial marítimo con el Poder Marítimo (Brousset, 1998). La lógica de esta relación se basa en que al identificar y estudiar los espacios acuáticos que generan riqueza y progreso, así como identidad y autoestima, la sociedad buscará su conservación, así como su protección. Para ello exigirá al Estado que brinde los servicios de resguardo y establezca diversos mecanismos para su seguridad.

La ausencia del estudio de la realidad marítima trae vulnerabilidades relacionadas con la pobre o nulos análisis geopolíticos, la marginación del Perú respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la ausencia de coordinación horizontal de los diversos sectores de gobierno y de la actividad privada, la desaparición de la Marina Mercante, el escaso uso del cabotaje, falta de preparación de la minería oceánica, la contaminación del medio marino, entre otras (Indacochea, 1999).

En otras palabras, la magnitud de conciencia marítima, producto de la cultura marítima, hará que la población adquiera a través de la educación, así como de la observación de las oportunidades materiales e inmateriales, directas o indirectas, que el medio acuático le brinda, el requerimiento de protección de los Intereses Marítimos que como se ha dicho, es el resultado de la atención propia individual o en sociedad por desarrollar una actividad económica y/o cultural que enriquezca al interesado, sea persona natural o jurídica.

### Relación entre el Mar y el desarrollo

Un esfuerzo intelectual peruano para reforzar esa relación fue el elaborado por el Capitán de Corbeta Oleg Kriljenko quien desarrolló “un estudio de los Intereses Marítimos del Perú y la intervención que debe tener la Marina de Guerra” (Kriljenko, 1966, p. 6) para su impulso. Kriljenko entendió los Intereses Marítimos como los “derivados de la influencia del mar como

medio de progreso, comercio y supervivencia que contribuyen al desarrollo integral de la nación y al incremento de su economía” (Kriljenko, 1966, p. 6). El carácter que le asignó a estos intereses fue básicamente económico, basados en marina mercante, puertos y sus instalaciones, instalaciones de construcción naval y reparaciones, establecimientos comerciales y contactos, recursos del mar, y personal, así como las industrias y actividades que se relacionan con el mar. La investigación, tecnología, patrimonio cultural subacuático, arte, ecología marina, energía renovable acuática, antropología y arqueología marítima, entre otras, no fueron consideradas debido a que se encontraban en fase germinal dentro de la década de 1960, en el Perú. Incidiendo en la marina mercante y su importancia económica para el Perú, Duboc sostuvo que:

Toda nación marítima debe crear en su pueblo una conciencia marítima, esto es el conocimiento cabal del poder marítimo [sic] con todas sus implicancias, Marina Mercante, Industrias, Comercio, Marina Militar, y aptitud de un pueblo por la vida de mar [...] los países desarrollados se mantienen alertas en mantener una Marina Mercante que le permita contribuir al logro de sus objetivos. (Duboc, 1974, pp. 41, 72).

El Capitán de Fragata Héctor Marrache fue más concreto en su definición al utilizar perspectiva lógica que entrelazaba la conciencia marítima con los Intereses Marítimos y el progreso al señalar que “los Intereses Marítimos surgen como consecuencia de ciertos factores derivados de la presencia del mar, los mismos que actuando sobre grupos humanos o poblaciones generan [...] aspiraciones vinculadas al medio marino, las que debidamente efectivizadas resultan preponderantes para su propio desarrollo” (Marrache, 1979, pp. 16-17).

La amplitud y alcance de intereses abarcan gran parte del territorio nacional. Su área de influencia se localizan en “el mar peruano, en la Cuenca del Pacífico (251,000 km<sup>2</sup> y sesenta ríos en la costa), en la Cuenca Amazónica (7'050,000 km<sup>2</sup>, perteneciente al Perú 651,000 km<sup>2</sup>), en la Cuenca del Lago Titicaca (en la meseta del Collao, y alimentado por cuatro afluentes que ingresan por territorio peruano), y en el Continente Antártico [...] [así como en] las áreas contiguas que conforman una unidad geográfica” (Vainstein, 1981, pp. II-32, II-41).

Se observa que en el pasado han existido voces dentro de la Armada que pusieron su atención en este tópico al sostener que el Poder Naval no es el objetivo primario para alcanzar el poderío marítimo. Esto lo hicieron teniendo en cuenta que el fin supremo del Estado es propiciar y conservar el “Bien común, de donde se desprenden los dos grandes objetivos nacionales [...] Bienestar General y la Seguridad Integral” (Escudero, 1977, p. 2).

Se puede armar la relación entre Bienestar General considerando en adición al factor Intereses Marítimos y Seguridad Integral como complemento al factor Poder Naval. Salmón sostuvo que: es preciso tener en cuenta que el Poder Naval no se mide únicamente por contar con las Fuerzas sobre el mar de un país, sino de acuerdo con la importancia de este país en todos los dominios y que la verdadera medida del Poder Marítimo de una nación está representada por la capacidad integral de la nación para hacer uso del mar en beneficio de su desarrollo integral. (Salmón, 1978, p. 28).

La magnitud del Poder Naval debe estar acorde con el sentido utilitario de

los Intereses Marítimos a resguardar, así como a la proyección política de la nación en el campo internacional: disuasión, control del mar, interdicción de las líneas de comunicaciones marítimas, defensa contra la proyección del poder nacional enemigo, presencia naval (De Izcue, 2012). En otras palabras: “la magnitud del Poder Naval no es un asunto que responda a la omnimoda concepción de quienes dentro de las Fuerzas Armadas tengan responsabilidad de la concepción y dimensiones del mismo, sino al requerimiento que la doctrina del Mar plantea a la nación” (Marrache, 1979, p. 9).

Es así que se observa cómo el Poder Marítimo forma parte del Poder Nacional y que el desarrollo y progreso que puede aportar a través de la infraestructura marítima portuaria, de la industria de la construcción naval, de la inversión en tecnologías que generen energías renovables basadas en el espacio acuático, el comercio marítimo, arqueología subacuática, entre otros, suman al progreso integral de un Estado.

Vale destacar la visión que algunos oficiales de marina tuvieron en relación al espacio geográfico marítimo del Asia-Pacífico. Hace 36 años, el Capitán de Fragata José Fernández reconoció el desarrollo y progreso que esta zona comenzaba a forjar, haciendo suyo el aporte que escribió en la *Revista de Marina* de 1975 el Capitán de Fragata Alberto Del Castillo al sostener que:

El mar del Perú con sus 200 millas de ancho es nuestra verdadera frontera estratégica [...] debemos transformarla en una real frontera económica, puesto que está en contacto directo a través de los caminos del mar, que pueden soportar cualquier capacidad de tonelaje y diversos tipos de carga, con las grandes potencias económicas del Pacífico [...] Todos ellos suman la mayor masa poblacional del mundo, con los cuales se puede fácilmente mantener un intercambio económico cultural y tecnológico, además de constituir un excelente mercado para nuestro comercio exterior. (Fernández, 1980, pp. 86, 122).

Del mismo modo, el Capitán de Fragata Luis Villena se percató del enorme potencial comercial y de bienestar, por ende de requerimiento de Seguridad, que significaría para el Perú, orientar su mirada y esfuerzos a las economías asiáticas, a través del mar, advirtiendo el peligro que la inacción podría ocasionar si ese espacio “vacío” por los Estados latinoamericanos no era ocupado por el Perú (Villena, 1964).

El Capitán de Navío José Carcelén fue de la misma observación al evidenciar que “la Cuenca del Pacífico representa para los países del Pacífico Sur una fuente inagotable de riquezas que permitirá su desarrollo sostenido” (Carcelen, 1997, p. 85). Aquí se aprecia la importancia de contar tanto con una estructura jurídica sólida pero flexible que promueva la inversión marítima, así como una infraestructura portuaria que sirva de medio de salida e ingreso del comercio (Brousset, 1998).

De hecho, el Contralmirante Jean Jesu Doig esbozó los factores que forman parte de la economía marítima: mercado (aduanas y agentes), comercio (Bienes y Servicios) e industria (marítima y naval) considerando que “el comercio exterior del país constituye una de las principales actividades marítimas de interés nacional” (Doig, 010, pp. 68, 69).

Finalmente, Salmón fue claro y rotundo al sentenciar que: “El Perú puede y debe ser una potencia marítima por la importancia de sus aguas y la riqueza del contenido de sus fondos bajo su jurisdicción” (Salmón, 1978, p. 80).

### Contexto Internacional

Las relaciones internacionales son una realidad sine qua non para la integración, crecimiento y desarrollo de cualquier Estado. Incluso, dentro de este marco se enfatiza el factor económico pues es el medio práctico y real para lograr inversiones que generen impuestos con los cuales construir infraestructura que contribuya al bienestar de la sociedad. Sin embargo debe considerarse que “el crecimiento económico es condición necesaria pero no suficiente para alcanzar el desarrollo económico y social” (Ceplan, 2015, p. 32).

El Perú es un “país plenamente integrado al mundo por medio de tratados de libre comercio (TLC), compromisos con el sistema de las Naciones Unidas y la OEA y procesos de integración como la Comunidad Andina y UNASUR [...]” (Ceplan, 2011, p. 25).

Esta integración comercial que genera dinamismo económico se realizará principalmente por la vía marítima con la exportación e importación de productos primarios o con valor agregado, enfatizando las relaciones con otras naciones “de ultramar” haciendo uso de los recursos del mundo (Villena, 1964). Till la denominó economía marítima (Till, 2007 p. 134). Si se recuerda que fue el comercio marítimo el que creó la necesidad de contar con una Armada que la protegiera, en la actualidad, no debe pensarse de otro modo, más aún si “ese ‘Mare Nostrum’ que es el Pacífico está llamado a ser, en este siglo, lo que fue el Atlántico en el siglo XX” (García, 2016, p. 28).

Para el caso específico del mar, Forsyth sostuvo que “el Perú, por ser un país ribereño y tener una privilegiada y geoestratégica posición respecto al Pacífico, debe trazar sus Objetivos Oceánicos, con sus respectivas políticas y estrategias para corto, mediano y largo plazo [...] buscando su preponderancia en el Pacífico Sur” (Forsyth, 1988, p. 151).

Salmón lo enfocó desde la geopolítica al sostener que “en el aspecto geopolítico [según el general Karl Haushofer es “el arte de guiar la política práctica”], el acceso al mar comanda el acceso a un espacio a escala mundial” (Salmón, 1978, p. 36). En otras palabras, las relaciones geopolíticas entre un Estado y otro, a través de las líneas de comunicaciones marítimas generan cierta interdependencia-interacción positiva que ayudan a construir el Poder Marítimo.

El efecto negativo de no desarrollar y difundir la importancia del uso de la política basado en la geografía económica e internacional “tiene innegable incidencia en nuestra política y su proyección hacia el futuro” (Salmón, 1978, p.121).

### Conclusiones

El estudio y reflexión del ámbito marítimo tendrá como producto el entendimiento del potencial económico, social, político y militar que este tiene para el Perú. Su transversalidad regional y espacial lo convierte en un escenario de conexión que genera y transporta el progreso para quienes se enfocan o lo consideran dentro de sus actividades.

Es por ello que la difusión de los diversos campos donde los Intereses Marítimos tienen lugar, así como el potencial y real alcance que estos otorgan, reforzarían el desarrollo material y espiritual de parte de la población peruana.

Así mismo, la autoestima de la sociedad tendería a elevarse al conocerse que se es heredero de un pasado que tiene raíces milenarias que se basaron y actuaron tanto en la tierra como en el medio acuático generando sociedades que supieron sacar provecho de él.

Todo esto generaría, de manera teórica, la conciencia marítima en el Perú, la cual se enfocaría en la exigencia de la protección del medio en el cual se evidencian vestigios de un pasado grandioso, así como de un futuro prometedor.

## Referencias bibliográficas

- Brousset, J. (1998). *Los Intereses Marítimos del Perú: Una visión resumida*. Agenda Internacional. Lima.
- Carcelen, J. (1997). *La Cuenca del Pacífico y su importancia para el siglo XXI*. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. enero-diciembre. La Punta.
- CEPLAN, C. N. (2011). *Plan Bicentenario. El Perú hacia el 2021*. Lima.
- CEPLAN, C. N. (2015). *Perú 2021: País OCDE*. Segunda edición. Lima: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Extraído de <http://www.ceplan.gob.pe/documentos/peru-2021-pais-ocde>. Lima.
- De Izcue, C. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*. Callao.
- De los Ríos, J. (1979). *El Poder Naval y las Áreas Estratégicas, Geográficas y Marítimas*. Lima.
- Di Bello, D. (1991). *Tipificación de los Intereses Marítimos, su situación actual, proyección y participación de la Marina de Guerra del Perú*. Lima.
- Doig, J. (2010). *Intereses Marítimos: Economía y Desarrollo*. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. La Punta.
- Duboc, R. (1974). *Historia de la Marina Mercante.- Su influencia en el Poder Marítimo. Análisis de la situación actual y su proyección conveniente*. XIV Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Escudero, L. (1977). *Hacia el establecimiento de una Política Marítima Peruana*. XVII Curso de Comando y Estado Mayor Residente. La Punta.
- Fernandez, J. (1980). *Poder Marítimo en el Perú y su Concepción Geopolítica*. XX Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Forsyth, R. (1988). *Geopolítica Peruana: Su proyección en el contexto sudamericano y el Pacífico Sur*. Curso de Guerra Naval. La Punta.
- García, J. (2016). *El Perú al pie del orbe*. La política exterior de cara al futuro. El Comercio. Lima.
- Guerra, J. (1984). *Desarrollo del Concepto de Poder Marítimo*. La Punta.
- Indacochea, A. (1999). *Aspectos geopolíticos marítimos: el Perú y el Pacífico*. Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. número 18. Lima.

- Kriljenko, O. (1966). *Estudio de los Intereses Marítimos y la Intervención de la Marina de Guerra del Perú*. VI Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Marrache, H. (1979). *La Marina de Guerra del Perú y los Intereses Marítimos*. XIX Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Parra, R. (1980). *La Geopolítica y el desarrollo del Potencial Nacional*. Lima.
- Pereira, J. (2008). *Diccionario de Relaciones Internacionales y Política Exterior*. Madrid.
- Ramírez, P. (2012). *Articulación de una Política Marítima Nacional desde la perspectiva de la Seguridad: visión al 2021*. La Punta.
- Salmón, E. (1978). *Geopolítica Marítima y Poder Nacional en el Perú*. XVIII Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo*. Una guía para el siglo XXI. Buenos Aires.
- Vainstein, F. (1981). *Estudio de la Realidad Marítima con el fin de determinar objetivos marítimos al más alto nivel y proponer planteamientos de una Política Marítima Nacional relacionada al aspecto de Intereses Marítimos*. Lima.
- Villena, L. (1964). *¿Perú: País de conciencia marítima?* Lima.