El Pacífico Geopolítico

The Geopolitical Pacific

Vicealmirante (r)
Alberto Indacochea Queirolo

SUMILLA

Análisis de los factores geopolíticos del Océano Pacífico, el más grande del planeta y al cual pertenece el Perú al ser ribereño del mismo; conformando, por tanto, parte del gran anillo de países de la Cuenca del Pacífico.

Los factores geográficos, económicos políticos, humanos, etc., al ser analizados muestran una realidad que interesa y afecta a todos los países que pertenecen a esta Cuenca y también la importancia que tiene para los países que no conformando parte de la Cuenca necesitan llegar a tener acceso a la misma.

El caso específico del Perú, analizado en su realidad actual y su proyección futura, señala la condición del país como Marítimo, Andino, Amazónico y Biocéanico. Tener conciencia de esto representa descubrir una proyección de desarrollo no tenida en cuenta.

El análisis determina con claridad cuáles son los "Intereses del Perú en el Mar".

Como una consecuencia muy importante del análisis del ámbito del Pacífico frente a nuestro dominio marítimo y a los intereses que tenemos en el mar, se plantea la tesis del "Mar de Interés Primordial".

Esta tesis señala una área de mar,

ABSTRACT

Analysis of the geopolitical factors of the Pacific Ocean, the largest in the world and to which Peru, being on its shores, therefore belongs to the great ring of Pacific Basin countries.

The geographical, economic, political, human factors, etc., when being analyzed show a reality that interests and affects all the countries that belong to this Basin and also the importance that it has for the countries that not forming part of the Basin, need to end up having access to the same one.

The specific case of Peru analyzed in its current reality and its future projection, points out its condition of Maritime, Andean, Amazonan and Bioceanic country. To have conscience of this represents to discover a projection of development, not always kept in mind.

The analysis determines clearly which are the "Interests of Peru in the Sea"

As a very important consequence of the analysis of the environment of the Pacific Ocean in front of our maritime domain and of the interests we have in the sea, the Sea of Primordial Interest Thesis is set up."

This thesis points out an area of the

suelo, subsuelo y espacio aéreo, que resulta de "Interés primordial para el Perú". Esta área contiene los elementos que más influyen en el Desarrollo Marítimo nacional.

El análisis señala las vulnerabilidades de la seguridad marítima en todos sus aspectos, como consecuencia de la ausencia de una Política Marítima coherente.

Igualmente, señala "Acciones y Responsabilidades que debe asumir el Estado peruano para el desarrollo de sus potencialidades marítimas como parte del Desarrollo Nacional" y "Obligaciones y tareas de la Marina de Guerra para contribuir al desarrollo y protección de los Intereses del Perú en el Mar", como consecuencia de los Derechos y Responsabilidades que establecen el Derecho Internacional Marítimo y la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".

seafloor, underground and airspace which is of primordial Interest for Peru." This area contains the elements that have the most influence in the National Maritime Development.

The analysis shows the vulnerability of maritime security in all its aspects, as a consequence of the absence of a coherent Maritime Policy.

In the same way, it points out "Actions and Responsibilities that should be assumed by the Peruvian state for the development of its maritime potentialities as part of the National Development" and the "Obligations and tasks of the Navy to contribute to the development and protection of the interests of Peru in the Sea", as a consequence of the Rights and Responsibilities established by the Maritime International Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea."

Analizar el Océano Pacífico desde la perspectiva geopolítica es una necesidad permanente para todo tipo de estudio sobre este enorme y magnífico escenario, donde concurren en mayor magnitud los mayores intereses de todo el mundo y que va relegando a un segundo plano al Atlántico cuya influencia ha predominado por tantos siglos.

Necesariamente debemos referirnos a las definiciones de Geopolítica para establecer los parámetros del análisis. Existen muchas definiciones con variaciones en su contenido, en su interpretación y en su aplicación (algunas funestas para la humanidad). Creo que es necesario precisar el sentido de interpretación para nosotros en el mundo de hoy. Personalmente escojo preferentemente dos definiciones que me sirven mejor para orientar el análisis. La de Henning Ykorholz, que dice en la más amplia acepción de la palabra: "La Geopolítica es la influencia de los factores geográficos, sobre el desarrollo político en la vida de los pueblos y estados" ,y la de Karl Haushofer que dice: "La Geopolítica pone en terreno firme y demuestra que todos los procesos políticos dependen de la realidad permanente del suelo; saca de las teorías áridas y de las frases sin sentido que han hecho caer a los líderes políticos en desesperadas utopías; es la ciencia que trata de la dependencia de los hechos políticos con relación al suelo".

Como consecuencia, debemos analizar los factores geográficos de todo este

océano, su relación con otros océanos , con las áreas terrestres que lo rodea y los sistema fluviales que concurren a esta cuenca; luego, todos los factores políticos que influyen en el desarrollo de pueblos y estados, la dependencia de los últimos factores sobre los primeros. Estos factores debemos considerarlos no sólo desde la realidad actual sino también desde el punto de vista potencial. Señalamos que los conceptos geográficos y políticos los vemos desde la perspectiva mas amplia de estos dos factores. Lógicamente, en el análisis debemos referirnos a todos los aspectos que atañen al Perú en particular.

Geográficamente, el Océano, o los Océanos, cubren las dos terceras partes de la superficie terrestre, las masas continentales están mayormente en el hemisferio norte, los océanos se interconectan formando un todo; El Pacífico con el Atlántico a través del Océano Ártico y por el Paso de Drake y el estrecho de Magallanes; el Pacífico con el Índico a través de los estrechos al norte de Australia y a través del espacio de este continente con el continente antártico. Sudamérica se encuentra más apartada del resto del mundo y depende en gran medida del Canal de Panamá, del estrecho de Magallanes y del Paso de Drake para llegar al Atlántico.

Desde el punto de vista humano, económico y político vemos que la mayor parte de los países desarrollados se encuentran en el hemisferio norte, representados por Europa, Canadá, Estados Unidos y Japón, y, excepcionalmente en el hemisferio sur Australia y Nueva Zelandia. Los países subdesarrollados están mayormente en el hemisferio sur, representados por África, Asia y América Latina. Vemos también que algunos países en vías de desarrollo, como Corea del Sur, Taiwan y Singapur, están en el Pacífico noroccidental.

Podemos observar igualmente los países que rodean la Cuenca del Pacífico a donde, como ya dijimos, se traslada irreversiblemente la gravitación mundial. Están en él, Rusia, Japón, Corea, China, Taiwán, Vietnam, Indonesia, Australia, Nueva Zelandia, Canadá, Estados Unidos, México, Centroamérica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. Varios países no periféricos tratan y seguirán tratando de llegar al Pacífico a través de sus vecinos, como es el caso de Brasil y Argentina, por ejemplo, en Sudamérica. Debemos considerar, en forma especial, los Estados archipelágicos y la multitud de islas que se encuentran en el centro del Pacífico y al occidente del mismo, que jugarán en el futuro un papel cada vez mas importante, a los cuales no prestamos mayor atención, no los conocemos, no hemos explorado las posibilidades de intercambio comercial, cultural y turístico. ¿Por qué?

Otros factores también importantes a considerar son el oceanográfico, el climatológico y los recursos naturales. Los tres gravitan considerablemente en forma distinta, de acuerdo a las características de cada lugar, en las decisiones políticas de los países ribereños. Oceanográficamente, las corrientes con características propias, el régimen de los vientos, las temperaturas, la salinidad, etc., influyen en el desarrollo de los recursos naturales vivos, en el clima y en la variación de la ecología.

El Perú, frente al océano más grande del mundo, en posición favorable al estar al centro de Sudamérica y en el camino de Brasil, Bolivia, Uruguay, Paraguay y

Argentina para llegar al mismo, debe insertarse decididamente en éste ámbito, y si lo hace con toda Sudamérica mucho mejor.

Desde el punto de vista político, el mundo se reagrupa en forma diferente a un tiempo recientemente pasado; de una organización eminentemente de confrontación militar, a agrupaciones económicamente regionales. Europa en vías de consolidar su unión y tratando de incorporar a las naciones del Este de Europa recientemente liberadas de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Estados Unidos con Canadá tratando de incorporar a Méjico y al resto de América a un mercado común americano. El Japón y los países asiáticos en vías de desarrollo, actualmente en grave crisis económica poniendo en peligro su estabilidad política y económica, arrastrando a América Latina al disminuir grandemente la demanda de los productos que le compra. Rusia, con grave crisis interna tanto política como económica, intenta reconstruir su economía y estabilidad después del fracaso marxista. China con una economía pujante y un esquema capitalista sui géneris, se proyecta a mi juicio como una potencia futura que competirá, particularmente en el Pacífico, con el poder dominante único actual, Estados Unidos. ¿Cuál será nuestra posición en éste esquema? Por ahora, integrado débilmente al continente americano, dependiendo del acierto de Estados Unidos y de todos los países latinoamericanos para poder gozar por igual de los beneficios del mercado común, si es que se logra. Entre tanto, Latinoamérica por sí sola no logra avanzar en el camino de su integración, integración que es imperativa, para lograr desarrollarnos y ser escuchados con interés, porque demostraremos que sabemos gobernarnos, que tenemos un futuro promisor y que conviene a muchos compartir intereses y acciones conjuntas. El Grupo Andino, hoy C.A., no logra tampoco integrarse satisfactoriamente, por factores políticos y ambiciones de grupos nacionales que tratan de obtener ventajas particulares.

Dentro de este cuadro mundial y americano, el Perú no avanza al paso que requiere porque físicamente está desintegrado por falta de infraestructura de comunicaciones, políticamente está tercamente centralizado, casi sin institucionalidad operante, sin entender ni conocer su Realidad Marítima, y lógicamente, sin política marítima coherente, con vastos espacios de su territorio desocupados, con fronteras, donde no llega el Estado, expuestas a ser infiltradas, en particular en sus fronteras de la Amazonía. Es urgente la descentralización política y administrativa por medio de la regionalización racionalmente ejecutada, la acción eficiente y pujante municipal, el apoyo tenaz a la agricultura, a la educación, a la salud publica, etc.

El Perú posee, como consecuencia de su ubicación geográfica, extensión y características de su litoral, la riqueza alimenticia de sus aguas, la abundancia de sus recursos vivos tanto en su Dominio Marítimo como en la Alta Mar adyacente y en el interior de su territorio, condiciones que lo potencializan como un país marítimo. Prueba de ello está en el hecho que ha usado el mar permanentemente, en distinto grado de intensidad, como un medio de comunicación, comercio y cultura con el resto del mundo, desde tiempo inmemorial en el Pacífico, así como una fuente abundante pero agotable de recursos vivos naturales, cuya explotación y empleo

han gravitado, en las últimas décadas, en forma importante en la economía nacional, pese a que no se han utilizado en toda su magnitud aprovechable y por otro lado se ha dado un irracional y criminal desperdicio de proteínas por la llamada pesca industrial.

Sin embargo, el país no llega ser aun país marítimo pleno, por ausencia de una Política Marítima coherente, por el desconocimiento que tiene la Nación de su potencial Marítimo y por lo tanto no lo desarrolla adecuadamente.

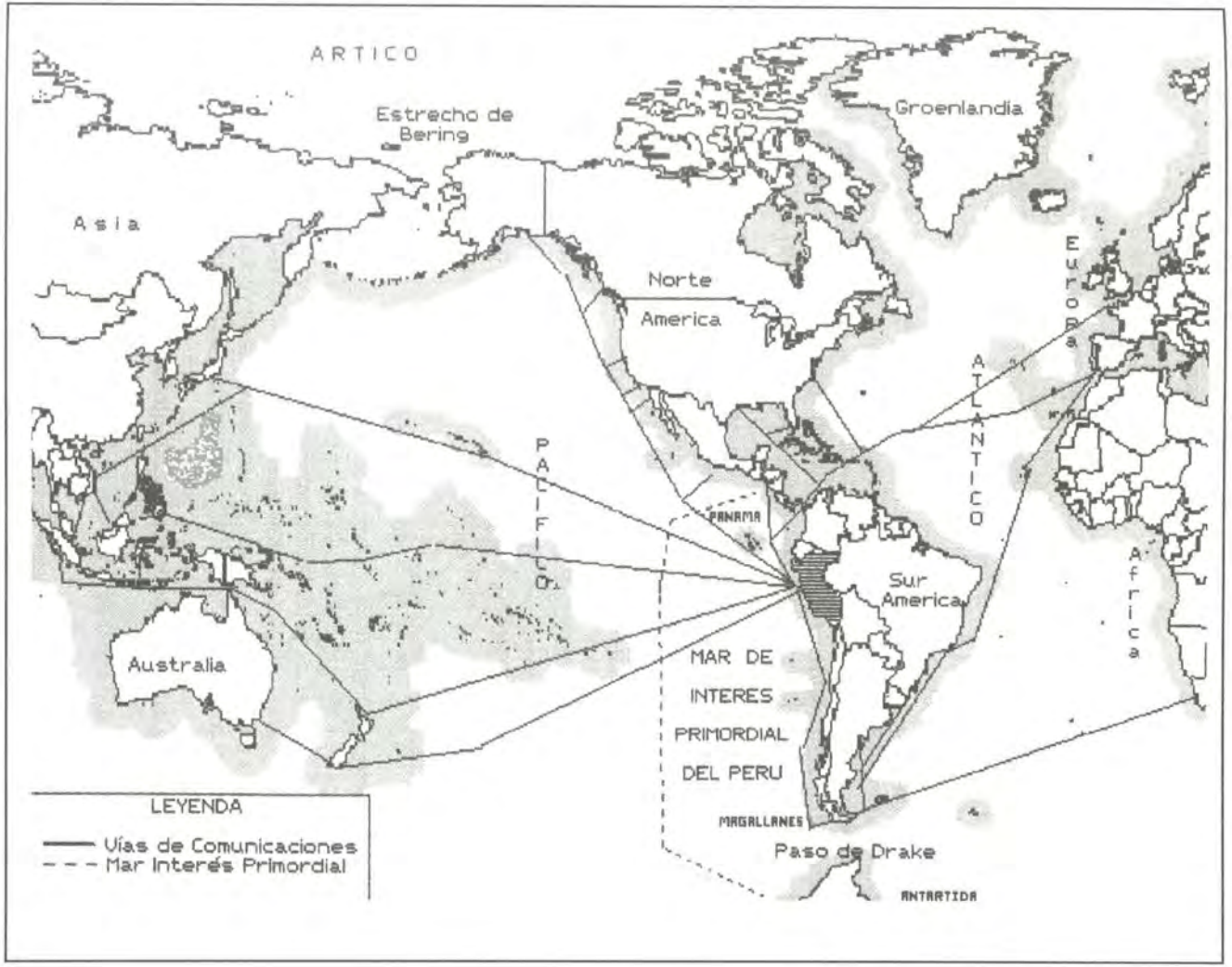
Desde el punto de vista específicamente marítimo, siempre descuidado, el Perú debe tener una óptica de amplitud global y así lo vemos muchos marinos. O sea, en primer lugar el Océano integral, por estar interconectado e interdependiente y por ser de interés nacional, comerciar y relacionarse culturalmente con todo el mundo, así como también aprovechar los recursos racionalmente, en tanto y en cuanto sea capaz de desarrollar bien estas actividades. En segundo término, considerar las redes fluviales navegables como partes integrantes de los océanos y/o prolongación de los mismos, considerar igualmente la necesidad de integrar e interconectar el Pacífico con el Atlántico a través del territorio nacional por medio de vías transversales estableciendo puentes transcontinentales, uniendo rutas marinas con vías terrestres y vías fluviales usando la tecnología multimodal del transporte.

Es igualmente muy importante considerar que geográficamente el Perú, en su conjunto, es un país Marítimo, Andino, Amazónico y Biocéanico. Esta visión general muestra características geopolíticas positivas y negativas que deben orientar la acción política para aprovechar las primeras y transformar o menguar las segundas. Son positivas, por ejemplo, la condición geográfica de país Marítimo, Amazónico y Bioceánico, pero el ser Andino tiene la desventaja de lo difícil de su atormentada conformación física, que dificulta la integración física y política aunque en compensación tenga la gran abundancia y diversidad minera, recursos vegetales de gran valor alimenticio, y valiosas especies camélidas.

Veamos ahora el Océano Pacifico al que damos frente, como ya hemos señalado, medio acuático por el cual el Perú se comunica y comercia con el mundo, aunque en forma limitada por falta de acción política. Tiene la posibilidad de insertarse dentro de esta Cuenca si es que llega a comprender la importancia de hacerlo y si tiende la mirada a todo este espacio y rompe los límites tradicionales de su comercio, el que se efectúa principalmente, a través del Canal de Panamá, hacia Europa, la costa este de Estados Unidos y el golfo de México.

Si miramos el mapa del Océano Pacífico, veremos que su conformación se caracteriza, desde la perspectiva física, primero en que las masas continentales forman un anillo de cordilleras de actividad volcánica, frente a estas cordilleras se encuentran fosas marinas muy profundas. En segundo termino como ya hemos señalado, la parte central y occidental del océano esta llena de islas y archipiélagos. En tercer lugar, el régimen general de los vientos y las corrientes marinas forman dos sistemas, uno en el hemisferio norte y otro en el hemisferio sur.

Concentrémonos ahora en el hemisferio sur, que es el que más relación tiene con nuestro territorio y en el cual está incluido el Dominio Marítimo del Perú y el equivalente de los demás países del hemisferio. Los vientos predominantes de sur


ARTICO
Estrecho de Bering
Groenlandia
Asia
Norte America
Europa
ATLANTICO
PACIFICO
PANAMA
Sur America
Africa
Australia
MAR DE INTERES PRIMORDIAL DEL PERU
MAGALLANES
Paso de Drake
ANTARTIDA
LEYENDA
Vías de Comunicaciones
Mar Interés Primordial

a norte frente a Sudamérica y los vientos ecuatoriales del Este al Oeste en su complejo comportamiento determinan periódicamente fenómenos globales llamados Fenómeno del Niño, que perturban intensamente el clima a ambos lados del Pacífico (actualmente ya se considera este fenómeno de alteración atmosférica con alcance mundial y se empieza a estudiar la probable influencia de la actividad solar como la causante del mismo).

Veamos las corrientes marinas principales de este océano, en especial las que se producen frente a la costa sudamericana, las superficiales y las profundas, en las cuales su relación con la Antártida es evidente, así como con las áreas de afloramiento y las que se desvían hacia el occidente a la altura ecuatorial, todas impulsadas por los vientos predominantes, los que son variables formando la compleja actividad climática del océano.

Es indispensable en todo estudio y análisis geopolítico, y otros relacionados con el océano, el conocimiento y la actualización permanente de la Realidad Marítima, deduciendo de ella muchos elementos de juicio, entre ellos, para nuestro propósito, conocer y establecer cuáles son los Intereses del Perú en el Mar y, con todos los elementos disponibles poder, establecer los Objetivos Marítimos y la Política Marítima a seguir.

Desde el punto de vista Geopolítico, Geoestratégico y del Desarrollo Nacional, el Perú tiene múltiples intereses en el Océano, generalmente no apreciados como debería ser por una gran mayoría de la ciudadanía, incluyendo élites e instituciones con capacidad de decisión, por desconocimiento de la Realidad Marítima del Perú, como consecuencia una incoherente Política Marítima o ausencia de la misma. Este desconocimiento debe atribuirse a las deficiencias de la Educación Nacional en general y a la negligencia de las instituciones responsables en particular.

Del estudio de la Realidad Marítima deducimos los "Intereses del Perú en el Mar".

Al Perú le interesa en el Mar:

1. Considerar al Océano globalmente, o sea el Océano integral, por estar intercomunicado y ser interdependiente, desde el punto de vista de las comunicaciones marítimas, la explotación racional y la conservación de los recursos naturales, la investigación científica, las corrientes marinas, el régimen de los vientos, la preservación del medio ambiente, la correcta aplicación del Nuevo Derecho del Mar y el estudio de los desafíos que esta aplicación presenta.

2. Es de interés nacional tener conciencia plena de que el Perú es un país Marítimo, Andino, Amazónico y Bioceánico y que limita por el Oeste con los países de la Cuenca del Pacífico y no con el Océano Pacífico como equivocadamente se enseña.

3. Comerciar y relacionarse culturalmente con todo el mundo.

4. Conceptualmente, considerar que las redes fluviales navegables son parte integrante de los océanos y/o prolongación de los mismos.

5. Insertarse en la Cuenca del Pacifico, política, comercial y turísticamente.

6. Integrar y consolidar su condición de País Bioceánico, interconectando el Pacífico con el Atlántico por medio de vías transversales, estableciendo puentes transcontinentales, uniendo rutas marinas con rutas terrestres y vías fluviales, usando la tecnología multimodal del transporte.

7. Es de interés nacional el uso sin restricciones y a bajo costo del Canal de Panamá.

8. Tener libre acceso y uso del Estrecho de Magallanes para sus actividades marítimas en general.

9. Que el Paso de Drake sea mantenido al transito sin restricciones, sin estar so-



metido a la jurisdicción y soberanía de ningún país.

10. Que la Antártida sea mantenida libre de la soberanía de país alguno, que sea conservada su ecología y que la explotación de recursos naturales, de llegar a ser posible, no altere el medio ambiente y que el beneficio de esta explotación respete los derechos peruanos.

11. Aprovechar racionalmente y proteger los recursos del mar, especialmente en su Dominio Marítimo, en la Alta Mar adyacente y en las áreas de los peces altamente migratorios que concurren a nuestro Dominio Marítimo y proximidades, desarrollando la capacidad necesaria para ello.

12. Aumentar considerablemente nuestra capacidad de investigación científica para poder desarrollar nuestro Potencial Marítimo.

Las prescripciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, llamada también el Nuevo Derecho del Mar no se contraponen, en general, a los Intereses del Perú en el Mar; antes bien, son favorables, quedando pendientes los desafíos que significan la correcta aplicación de las mismas.

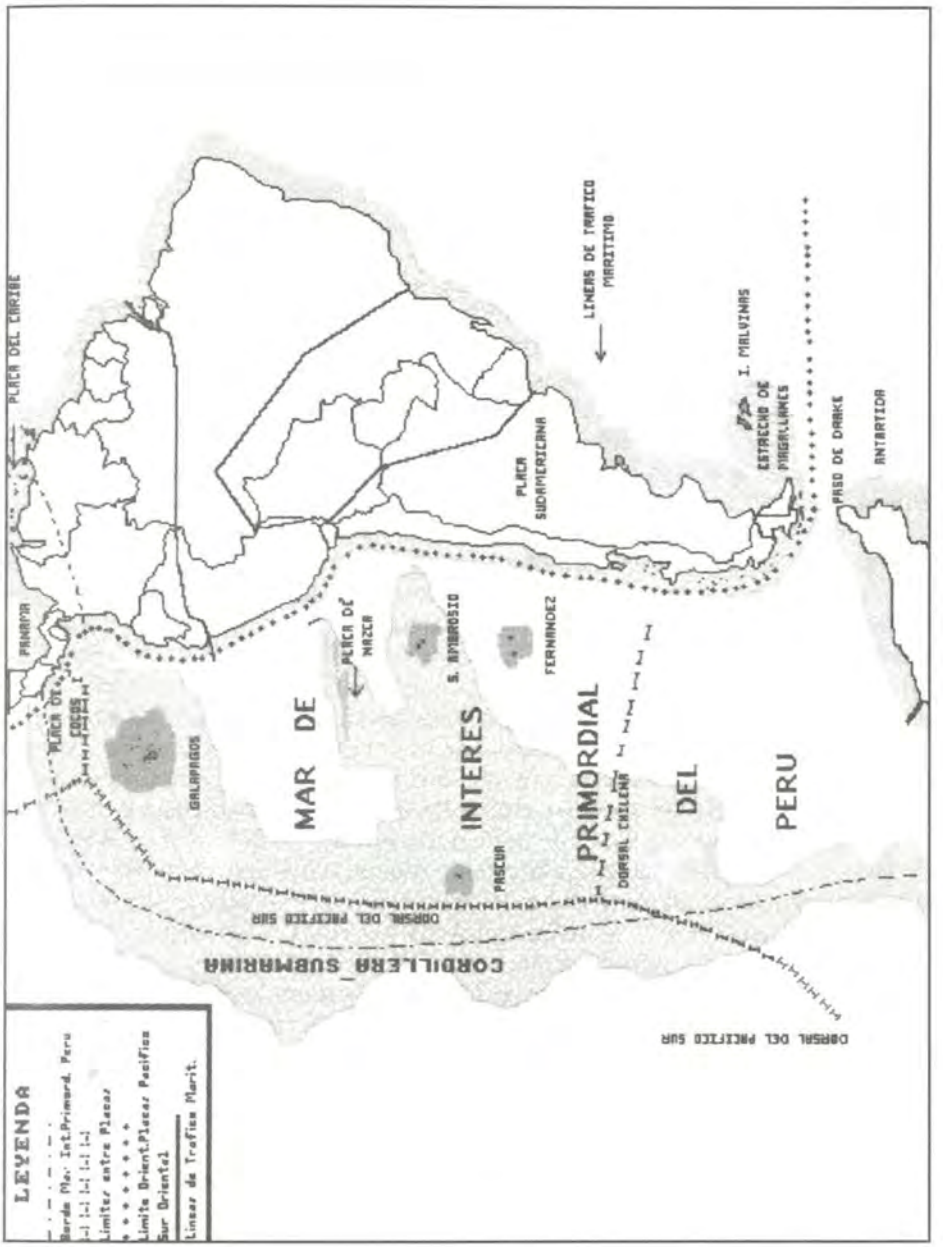
Analizando el ámbito del Pacífico frente a nuestro Dominio Marítimo y a los Intereses que tenemos en el Mar y que acabamos de señalar, aparece una área de mar, suelo, subsuelo y espacio aéreo que resulta de "Interés Primordial" para nuestros intereses. Esta área contiene los elementos que mas influyen en el desarrollo Marítimo y, como consecuencia, en el desarrollo Nacional y su respectiva estrategia.

En esta área están contenidos parte de Nuestros Intereses en el Mar ya establecidos anteriormente, pero aquí lo planteamos en forma Primordial o Preferente, estos son:

a. El Canal de Panamá, el Estrecho de Magallanes y el Paso de Drake, desde la perspectiva de las comunicaciones marítimas, siendo el comercio marítimo el más importante.

b. La Cordillera Submarina, "Dorsal del Pacífico Sur", incluyendo la placa de Nazca, desde la perspectiva del movimiento de placas terrestres que afectan al continente sudamericano y directamente al territorio continental peruano, e igualmente desde la perspectiva de los recursos no renovables y renovables que genera la actividad tectónica y volcánica de la cordillera.

c. El área de mar, suelo y subsuelo comprendido entre la cordillera sumergida "Dorsal del Pacífico Sur" desde Centro América hasta la altura de la Antártida y la costa occidental de Sudamérica y la Antártida misma; desde la perspectiva de la explotación racional de los recursos naturales, de preservación de las especies, de preservación del medio ambiente, de la investigación científica, de la plena libertad de las comunicaciones y la vigilancia de los actos ilícitos que nos puedan afectar de algún modo. En esta área lógicamente están compren-


LEYENDA
Borde Mar Int.Primord. Peru
Limites entre Placas
Limite Orient.Placas Pacifico Sur Oriental
Lineas de Trafico Marit.
PLACA DEL CARIBE
PANAMA
PLACA DE COCOS
GALAPAGOS
PLACA DE NAZCA
S. AMBROSIO
FERNANDEZ
PASCUA
DORSAL CHILENA
PLACA SUDAMERICANA
LINEAS DE TRAFICO MARITIMO
I. MALVINAS
ESTRECHO DE MAGALLANES
PASO DE DRAKE
ANTARTIDA
MAR DE INTERES PRIMORDIAL DEL PERU
CORDILLERA SUBMARINA
DORSAL DEL PACIFICO SUR
DORSAL DEL PACIFICO SUR

didas las áreas de jurisdicción y soberanía de Centroamérica, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y las correspondientes a las islas que se encuentran en esta área y toda la Alta Mar comprendida dentro de estos límites.

Por fuera del "Mar de Interés Primordial" debemos considerar hacia el Oeste la importancia de los archipiélagos del centro del Pacífico como posibles mercados, puntos intermedios para el tráfico marítimo y aéreo hacia los países del Pacífico occidental y el desarrollo del turismo.

En dirección contraria hacia el Este, señalamos nuevamente la importancia de la cuenca amazónica, las vías transcontinentales y el desarrollo del comercio con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia Argentina, Paraguay y Uruguay a través de estas vías y con toda la cuenca del Atlántico igualmente.

Hemos hecho ya el análisis de los aspectos geográficos del Océano Pacífico, con énfasis especial en la región occidental del mismo y del Perú, igualmente el análisis de los aspectos políticos relacionados, hemos señalado los intereses del Perú en general y en el Pacífico en particular, también hemos señalado y descrito lo que constituye el "Mar de Interés Primordial" en el Pacífico, debemos ahora ocuparnos también de los aspectos de seguridad marítima desde la perspectiva de las vulnerabilidades que amenazan su desarrollo.

La primera vulnerabilidad tal vez es la falta de estudio sistemático y la toma del conocimiento de la Realidad Marítima y por lo tanto la ausencia de una Política Marítima coherente del Estado Peruano. Esta falta de estudio y conocimiento sistemático, globalmente considerado, tiene como consecuencia, a su vez, las siguientes vulnerabilidades:

a. Ausencia de análisis geopolíticos, de acuerdo a su ubicación geográfica, sus capacidades y potencialidades, desde la perspectiva marítima que le permita hacer el mejor uso del mar y el ejercer plenamente la jurisdicción y soberanía de su Dominio Marítimo y del Alta Mar adyacente de acuerdo con el Derecho Internacional, tanto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que busca la solución de todos los intereses en el mar por la vía pacífica, como del Derecho Internacional Marítimo que contempla las situaciones de conflicto principalmente.

b. La indefinición de la posición del Perú frente a la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a la que tanto contribuyó, dificulta y traba el accionar marítimo nacional.

c. La ausencia de coordinación horizontal de los diversos sectores del gobierno y de la actividad privada, lo que produce interferencias y dificultades, entorpeciendo el desarrollo del potencial marítimo peruano. Es necesario crear un Consejo Nacional Marítimo, coordinador y regulador de la actividad privada y la pública, para lograr coherencia, funcionalidad y eficacia en la consecución de una Política Marítima peruana

d. La desaparición de la Marina Mercante Nacional por falta absoluta de estímulos, constituye indudablemente una vulnerabilidad a nuestra seguridad en el mar, al perderse el valor importante de fletes por el transporte de mercaderías de exportación e importación que genera el país, perjudicando gravemente la balanza comercial de la nación, valores a los que tiene derecho. Se pierde un buen número de puestos de trabajo. Se pierde total capacidad para ejercer el comercio marítimo en casos de emergencia nacional y/o conflictos externos, experiencias recientemente comprobadas, y, finalmente, pérdida importante de independencia de la acción del Estado al quedar a merced de la voluntad de otros Estados.

e. La carencia de flotas especializadas de pesca contribuye a la explotación irracional de los recursos vivos, deteriorando el producto de la pesca para consumo humano directo y favoreciendo la inconveniente y depredadora actividad de reducir grandes cantidades de peces a harina y aceite, aunque dé grandes utilidades al productor, que invierte muy poco relativamente. La carencia de flotas de altura para la pesca abre una supuesta necesidad de pesca por flotas extranjeras que, además de depredar, por dificultades de capacidad de control reportan casi nulo aporte a la economía nacional.

f. El escaso uso del cabotaje causado por la ausencia total de estímulo a esta modalidad tan importante, por la no conexión de las rutas marítimas con las terrestres y fluviales transversalmente, debido a la ausencia de comprensión geopolítica, agregado a la no consolidación del transporte multimodal, constituyen otra vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar, por que al no ser posible el mejor uso de todos los medios de comunicación transporte, frena el desarrollo de amplias zonas del territorio, no facilita la descentralización, nos deje sin posibilidad de no depender tanto del Canal de Panamá y afecta la posibilidad de un mejor planeamiento y capacidad para la defensa nacional

g. El limitado esfuerzo y capacidad en la investigación científica y tecnológica en el mar, así como el estado incipiente de la maricultura, limitan evidentemente el aprovechamiento y desarrollo de las actividades para el mayor uso del mar, así como de su protección. Todo esto sin desmerecer las valiosas contribuciones del Instituto del Mar, de algunas Universidades y de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, las que podrían cubrir estas deficiencias si recibieran el apoyo político y económico necesarios..

h. La explotación irracional de los recursos del mar, algunos por exceso y otros por defecto, es otra de nuestras vulnerabilidades a nuestra seguridad, especialmente en lo económico y humano. Tal vez esta vulnerabilidad está en la falta de conciencia y en la predominancia del interés particular y urgencias coyunturales de corto plazo del Estado, sacrificando el futuro.

i. La contaminación del medio marino y la grave perturbación en su ecología es

otra seria vulnerabilidad de nuestra seguridad en el mar. En nuestro medio procede de muchas fuentes y es muy antigua, alcanzando cada vez mayor gravedad conforme aumente la población y sus actividades.

Si hacemos un resumen o síntesis de las muchas vulnerabilidades que afectan nuestra seguridad en el mar, tenemos que concluir que las tareas o acciones para neutralizarlas y corregirlas resultan abrumadoras; pero hay que hacerles frente, comenzando por priorizarlas, por ser imposible hacer tanto a la vez, aunque algunas pueden hacerse simultáneamente.

ACCIONES Y RESPONSABILIDADES QUE DEBE ASUMIR EL ESTADO PERUANO PARA EL DESARROLLO DE SUS POTENCIALIDADES MARÍTIMAS COMO PARTE DEL DESARROLLO NACIONAL

1.- Adoptar una "Política Marítima", que sea el resultado del estudio de la Realidad Marítima, con una concepción que abarque globalmente todo el océano, para su mejor uso y aprovechamiento para el Desarrollo Nacional, para ejercer jurisdicción y soberanía en el Dominio Marítimo peruano y mas allá de acuerdo con el Derecho Internacional y para mantener el interés permanente y la participación en todo lo que ocurra en " El Mar de Interés Primordial del Perú".

2.- Constituir un Consejo Nacional Marítimo formulador, impulsor y coordinador de la Política Marítima Nacional.

3.- Dar los pasos necesarios para adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

4.- Continuar con la tarea de ordenamiento legal interno que contemple el real ejercicio de jurisdicción y soberanía en el Dominio Marítimo y mas allá, coordinado por el Consejo Nacional Marítimo y concordante con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5.- Estimular y proteger el desarrollo de las actividades marítimas que constituyen los Intereses Marítimos en general y en particular las que estén en situación critica, como la Marina Mercante, la activación del Cabotaje, etc.

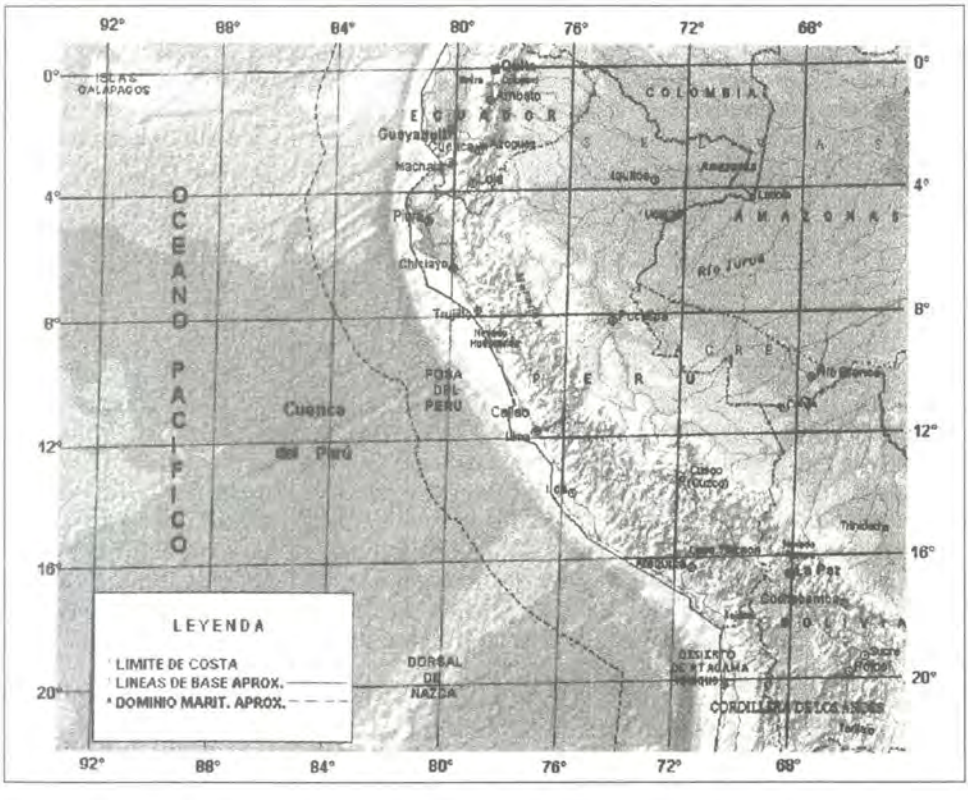
6.- Consolidar al país en su condición bioceánica, impulsando y realizando la interconexión del Pacífico con el Atlántico por medio de puentes transcontinentales y de la interconexión fluvial.

7.- Acción diplomática continua para defender los derechos que nos permitan lograr el desarrollo y la protección de nuestros Intereses en el Mar en concordancia con la Política Marítima Peruana.

8.- Señalar y declarar en el Pacífico el área del océano que le concierne al Perú. Primordialmente, dentro del marco del Derecho Internacional y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

9.- Fijar las coordenadas geográficas que determinen los límites del Dominio Marítimo del Perú, trazados a 200 millas sobre perpendiculares a las líneas de base.

10- Celebrar los Convenios y Tratados regionales que contemplen los intereses comunes en los campos de explotación de recursos naturales, conservación del medio ambiente, la libre navegación, los recursos de los fondos marinos, del control de las actividades ilícitas en las aguas de jurisdicción y soberanía y en la Alta Mar adyacente.



OBLIGACIONES Y TAREAS DE LA MARINA DE GUERRA PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO Y PROTECCIÓN DE LOS INTERESES DEL PERÚ EN EL MAR COMO CONSECUENCIA DE LOS DERECHOS Y RESPONSABILIDADES QUE ESTABLECEN EL DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO Y LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Hemos visto, en el acápite anterior, lo que el Perú debe hacer, asumiendo responsabilidades y realizando acciones que lo lleven a desarrollar y proteger sus Intereses en el Mar.

Si las analizamos detalladamente veremos que la Marina de Guerra es la Institución Nacional que ejerce o debe ejercer plenamente la Jurisdicción y Soberanía en nuestro Dominio Marítimo y mas allá de él, de acuerdo con la Ley Internacional, por intermedio de la Autoridad Marítima y de las Fuerzas Navales, dando protección, vigilancia y seguridad a las actividades marítimas, haciendo respetar la legislación nacional e internacional y estar vigilante y estudiando permanentemente lo que ocurre en el "Mar de Interés Primordial" y en cualquier otra área que pueda afectar al Perú.

Deben realizarse estudios continuos de la Realidad Marítima nacional, formar parte del Consejo Nacional Marítimo, mantener actualizada la Legislación Marítima Nacional y participar en todas las otras tareas señaladas a nivel nacional.

Es necesaria la coordinación permanente con la Cancillería, a quien corresponde la responsabilidad de los asuntos externos que tienen relación con los Intereses del Perú en el Mar en general y en particular en su Dominio Marítimo y en el "Mar de Interés Primordial".

Para el ejercicio de Jurisdicción y Soberanía, la Marina de Guerra, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas principalmente, requiere de los medios navales, aeronavales y terrestres en cantidad y calidad necesarios para la enorme cantidad de tareas por realizar y la gran área por cubrir.

La Dirección de Intereses Marítimos debería ser, por lo menos, Dirección General por la importancia tan grande que tiene su intervención en todos los asuntos relacionados al campo marítimo, asesorando adecuadamente al Comandante General de la Institución y en última instancia al Gobierno; requeriría, además, un mayor número y grado de jefes graduados en el curso de Guerra Naval y tener asesores permanentes en las muy diversas disciplinas que tiene el campo marítimo, especialmente un mejor aprovechamiento de la capacidad desarrollada por el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, que es la entidad Asesora natural y legal de la Marina. Esta entidad y los grupos adicionales seleccionados cuidadosamente le darían continuidad a las labores de la Dirección General, continuidad que Almirantes y jefes calificados en servicio activo no pueden dar por razones naturales del servicio y la línea de carrera de los mismos.

La Dirección de Hidrografía y Navegación requeriría ampliación de facultades y medios para dirigir e influenciar en el desarrollo y capacidad de investigación científica y tecnológica y en la preservación del medio ambiente marino, coordinando con el Instituto del Mar y Universidades para cubrir muchos campos de investigación científica en el Mar no tocados por ninguna entidad. Esta Dirección se encontraría en mejor condición para apoyar a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en sus múltiples tareas como Autoridad Marítima.

CURRÍCULUM VITAE



Vicealmirante (r) Alberto Indacochea Queirolo

- Datos Generales.

Nació en Lima el 28 de marzo de 1919, culminó sus estudios en el colegio Marista San Luis de Barranco en 1935 ; en marzo de 1936 ingresó a la Escuela Naval, egresando como Alférez de Fragata en diciembre de 1941 ; ascendió a la alta clase de Vicealmirante el 1º de enero de 1974, paso a la situación de retiro a su solicitud en junio de 1974.

- Estudios.

Calificado en submarinos, siguió el curso de submarinos en la Escuela de New London, Estados Unidos ; Operaciones Anfibias, en Norfolk, USA ; Táctica avanzada de submarinos, en el Perú. Diplomado de Guerra Naval y del Centro de Altos Estudios Militares.

Experiencia Docente.

Instructor en la Escuela Naval. Catedrático en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Cargos Desempeñados.

Como oficial de dotación del BAP Guise, BAP Villar, BAP R-4, BAP R-1, BAP R-3, Miembro del Estado Mayor de La Fuerza de la Amazonia, Jefe del Servicio Industrial de la Marina. Segundo comandante del BAP Grau, Jefe de la 2da. y 3ra. sección del Estado Mayor General de la Marina.

Extra institucionalmente se ha desempeñado como: Director Técnico de la Autoridad Portuaria del Callao. Fundador, organizador, Presidente del Directorio y Gerente General de la Empresa Nacional de Puertos. Jefe de la Oficina Nacional de Integración con asiento en el Gabinete.

- Condecoraciones.

Orden Gran Almirante Grau, en el grado de Gran Cruz.
Cruz Peruana al Mérito Naval, en el grado de Gran Cruz.
Cruz de la Orden de Ayacucho.
Real-Re de Italia, al Mérito.

- Otros.

Miembro fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y miembro de número. Vice Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. Presidente del Instituto del Mar del Perú. Director contralor del Consorcio Naviero Peruano. Presidente de la Asociación de ex Cadetes Navales del Perú. Presidente de la Asociación de Submarinistas del Perú. Presidente de la Asociación Zoológica del Perú. Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Actualmente Miembro de la Junta Directiva de la Comisión de Investigación y de producción histórica.