Sociedad y Estado:
participación ciudadana en las políticas públicas de fomento marítimo nacional



Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO

"La participación de la ciudadanía en las decisiones relativas a su propio desarrollo es un derecho y una responsabilidad".
Carta Democrática Interamericana. OEA, 2001

Introducción

Al abordar el tema de la participación ciudadana en forma asociativa se pretende contribuir al fortalecimiento de las bases estructurales del sistema democrático nacional desde un punto de vista académico, anteponiendo los intereses nacionales ante cualquier interés político individual o grupal.

Del conjunto de intereses nacionales nos motivan los intereses marítimos, comprendiendo en el término marítimo la interrelación estrecha entre el mar, ríos y lagos navegables que por razones geográficas especiales configuran al Perú como país bioceánico.

Nos anima operativizar el derecho fundamental a participar, en forma individual y asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, en un Estado que compromete sus máximos esfuerzos a incorporar la participación creciente de la población, para integración plena de la comunidad nacional, la movilidad social y el régimen democrático.

Este artículo ha sido estructurado en tres partes. La primera trata sobre antecedentes con definiciones conceptuales, luego un breve análisis de experiencias y expectativas, para finalmente arribar a conclusiones. El epígrafe que se presenta orienta el objetivo del ensayo académico.

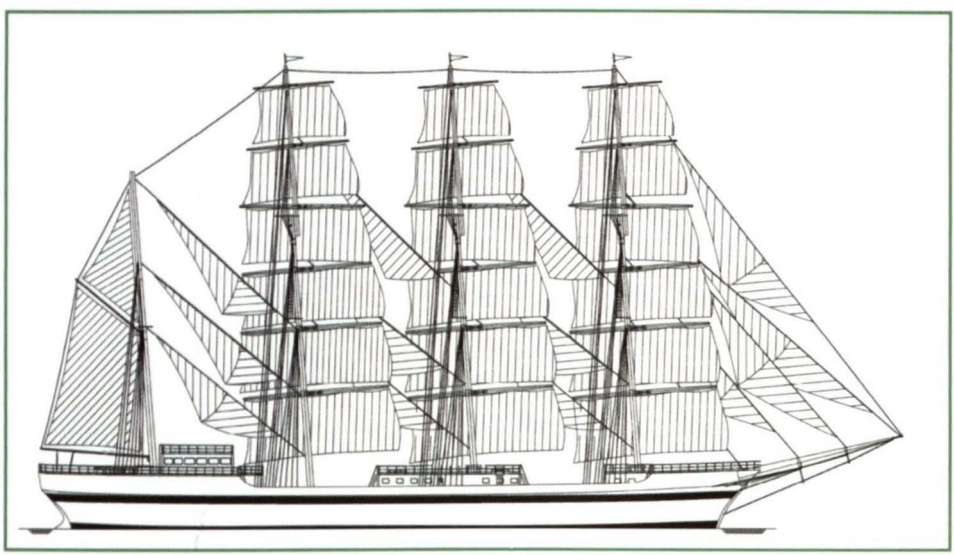
1. Antecedentes: relaciones conceptuales

1.1 El proceso democrático: orientado a un sistema político eficiente

La relación entre sociedad y Estado surge cuando la población asentada en un territorio se autodetermina para vivir en forma organizada, y denomina Estado al ente al cual delega el poder público (Hobbes 1651: 137), entidad de la cual forma parte efectiva cuando participa activamente en las políticas públicas por su naturaleza soberana.

Sin embargo, el principio de autodeterminación de los pueblos sufre su primer embate en las relaciones internacionales por el propio ente que creó al organizarse colectivamente, y al interior de sus propios Estados cuando este en sus diversos niveles abusa del poder delegado y lo margina de la actividad política pública.

Desde que nace el Estado, la civilización humana continúa perfeccionando un régimen político que garantice la participación ciudadana en las decisiones relacionadas con su propio desarrollo, toda vez que es un derecho, responsabilidad, y condición necesaria para el pleno y efectivo ejercicio de la democracia, porque promover y fomentar diversas formas de participación ciudadana contribuye a fortalecer la democracia como sistema político eficiente. (OEA 2001: 5)



El fomento marítimo es tarea del estado y de la sociedad.

La Carta Democrática Interamericana establece que la OEA mantendrá consultas y cooperación continua con los Estados Miembros, tomando en cuenta los aportes de organizaciones de la sociedad civil que trabajen en esos ámbitos (OEA 2009), en claro reconocimiento de la participación ciudadana en el diseño y construcción de nuevas políticas públicas nacionales e internacionales.

La sociedad peruana tiene su máxima expresión en la contribución al fomento marítimo nacional a una centenaria asociación civil de ciudadanos —civiles y militares—

La figura de la sociedad civil prevalece en el Estado de Derecho, porque es un término que permite distinguir entre ciudadanos iguales —al oficial o funcionario estatal del particular, al administrado del administrador público—, por diferenciación de rol pero sin discriminación alguna. (Congreso 1993)

El Estado nacional compromete sus máximos esfuerzos por incorporar la participación creciente de la población en el diseño y construcción de políticas públicas, tanto en forma individual como asociada. (Congreso 1994)

1.2 La cultura marítima: máxima expresión social e histórica del espíritu nacional

Fomento marítimo es tarea, del Estado y de la sociedad en su conjunto, de contribuir a acrecentar el poder nacional, promoviendo el desarrollo y la defensa del patrimonio marítimo, al consolidar la conciencia marítima e identidad nacional mediante la exaltación de valores espirituales cívico-patrióticos, difusión de la cultura e historia marítima, investigación y explotación de los recursos del mar. (Doig 1985: 65)

Es deber ciudadano cultivar valores del espíritu con todas sus potencias y recursos, porque el espíritu es la finalidad suprema de la existencia humana y su máxima categoría conceptual, así como la cultura es la máxima expresión social e histórica del espíritu. (OEA 1948)

2. Participación ciudadana: experiencias y expectativas en el campo de los intereses marítimos nacionales

2.1 Experiencias en la sociedad peruana: políticas públicas de fomento marítimo

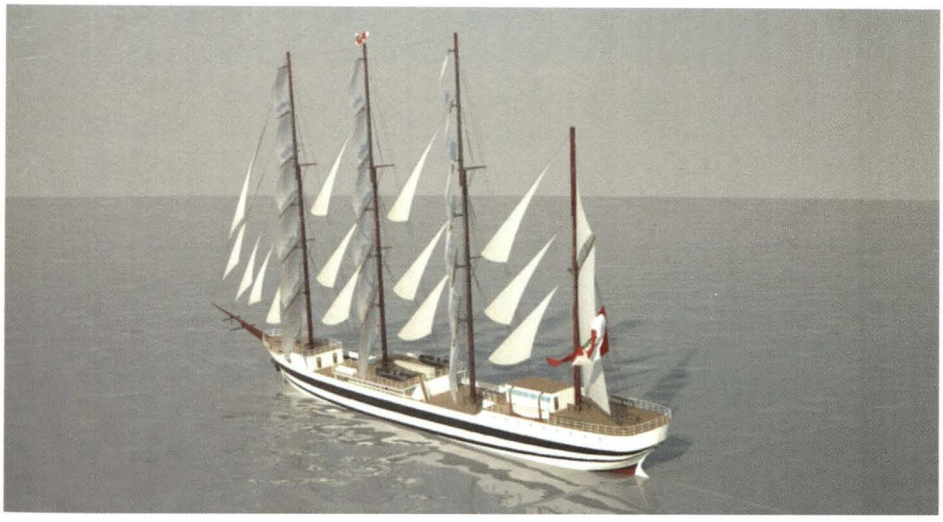
La sociedad peruana tiene su máxima expresión en la contribución al fomento marítimo nacional a una centenaria asociación civil de ciudadanos —civiles y militares—, que trabaja en forma apolítica de partidos o personas, silenciosa y anónima, por el desarrollo y defensa marítima. Es la Asociación Nacional Pro Marina del Perú - PROMARPE, institución cívico-patriótica de fomento marítimo, que por ser la más genuina organización patriótica de la sociedad civil, ha sido reconocida por el Estado como "Institución de Carácter Nacional". (Congreso 1922)

El 28 de agosto de 1909 se constituyó en Lima la Asociación Nacional en Pro de la Marina, institución que surge de la integración de agrupaciones cívico-patrióticas formadas tanto en la capital de la República como en provincias, en respuesta a la imprevisión del Estado nacional, que trajo por resultado la nefasta Guerra del Pacífico de 1879 a 1883. (PROMARPE 1990)

La ciudadanía aprendió la lección de 1879, y cultivando nobles virtudes cívico-patrióticas, se organizó en agrupaciones apolíticas que trabajaron con parecidos anhelos y similares aspiraciones en favor de políticas públicas de promoción y protección de los intereses marítimos. En 1881 con la Sociedad Patria y Libertad, en 1886 con la Liga Peruana, en 1890 con la Unión Nacional, en 1904 con la Junta Patriótica, en 1907 con la Liga Naval, fundada en Mollendo y extendida por toda la República, que logrando materializar sus esfuerzos mediante el óbolo patriótico permitió al Gobierno de la época cancelar la adquisición del Crucero "Almirante Grau", que llegó al Callao en 1908.

Cuando en 1893 surgieron graves dificultades que estuvieron a punto de causar una ruptura entre Perú y Ecuador, se produjo en todo el país un gran fervor patriótico y surgió la idea de adquirir una nave de guerra por erogación popular. Este movimiento nacional culminaría con la fundación de PROMARPE en 1909. (Basadre 1970: 205)

Por último, en 1909, con la Liga Patriótica Nacional, que tuvo por objetivo reunir fondos mediante un óbolo voluntario, a fin de adquirir un Buque Escuela para



BAP "Unión", símbolo de unidad nacional que propicia la formación profesional cooperativa e integral con el propósito de alcanzar la máxima competitividad institucional.
Fuente: CYPSA 2013.

la Armada —iniciativa secundada por la Sociedad de Artesanos de Mollendo, la Liga Universitaria de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y la Sociedad de Ingenieros del Perú—.

La incorporación del Buque Escuela apropiado para la Marina de Guerra ha sido y es una aspiración institucional para PROMARPE desde su fundación, pretendiendo ser fiel intérprete de un requerimiento impostergable y prioritario para la Armada nacional, precisamente en la formación inicial e integral de sus Oficiales, elemento fundamental y efecto multiplicador del esfuerzo económico empeñado en la renovación del material de guerra naval, consecuentemente del poder marítimo de la Nación. (PROMARPE 2012: 1)

PROMARPE intentó desde su creación ser reflejo de similares organizaciones europeas de la época, pues según su fundador, el ingeniero Teodoro Elmore: "La iniciativa privada ha creado aun en Inglaterra, Francia y sobre todo en Alemania, Ligas que asociando a los buenos ciudadanos han llevado su concurso a la acción oficial, tanto para allegar pequeñas sumas de dinero que en conjunto forman enormes cantidades, cuanto para educar y encauzar el sentimiento público en el sentido que conviene a los altos intereses de la patria". (PROMARPE 1909)

Con el tiempo, el objetivo secundario de educar y encauzar el sentimiento público al que se refiere el fundador de PROMARPE, pasó a convertirse en el primero, sin dejar por ello de apoyar las colectas nacionales que posteriormente pudiese

formalizar el Supremo Gobierno, al comprenderse que "tales movimientos espirituales, en los que participaron tan lúcidas personalidades, se acompañaron de colectas de dinero, más que para ayudar económicamente al Estado, para estimular a los hombres de gobierno a invertir lo adecuado de las rentas de la Nación en efectivos elementos de defensa de nuestra gran frontera marítima". (Quesada 1961: 24)

El compromiso de fomento marítimo con un enfoque cívico-patriótico deviene del ideario de PROMARPE, al aplicar el pensamiento castillano, que remarca el historiador Jorge Basadre: "En el caso de Castilla hubo todavía algo más: el convertir al Perú en potencia marítima, la cual implica una visión de gran formato". (Basadre 1961: 786)

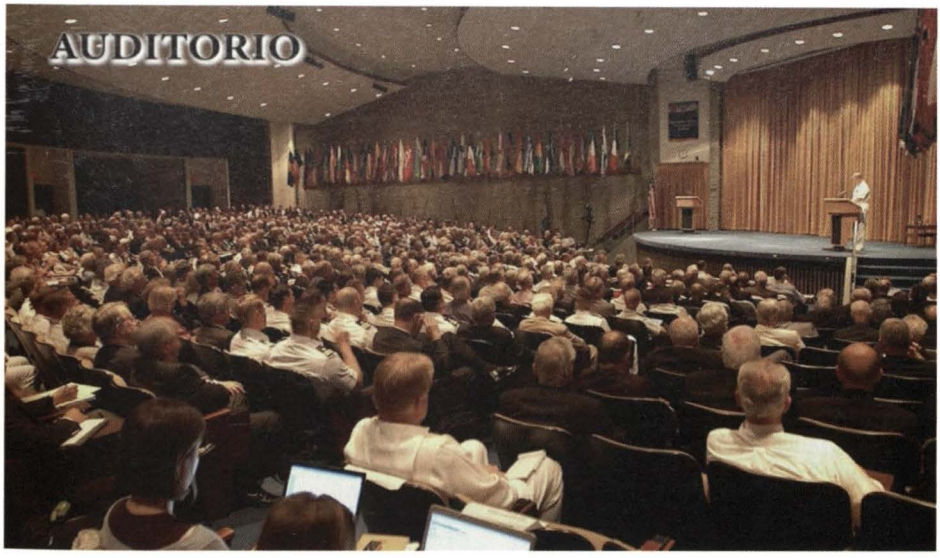
La concepción marítima de Castilla está relacionada estrechamente con la influencia que tienen las líneas de comunicaciones marítimas, tanto oceánicas como fluviales y lacustres, en la vida del Perú y de los Estados americanos. (Vargas 1962: 204)

El objetivo específico del fomento marítimo nacional debe ser alentar a todo peruano diligente a asumir con responsabilidad e iniciativa personal y asociada, el rol ciudadano de país marítimo —bioceánico y antártico—, que le corresponde al Perú en su vida como Estado, misión providencial por su posición, extensión geográfica y recursos naturales en el sub-continente americano.

2.2 Expectativas en la sociedad peruana: participación en políticas públicas de fomento marítimo

Aplicando el método comparativo al estudio de políticas públicas, la percepción sensible es que la sociedad civil ha evolucionado en sus relaciones con el Estado, buscando pasar de la participación ciudadana individual organizada por asociaciones civiles, al de organizaciones de la sociedad civil en grandes foros o ligas, que agrupen asociaciones afines a los intereses nacionales, evolución que posibilita crear condiciones favorables para una efectiva participación ciudadana en políticas marítimas de Estado.

En tal sentido, cabe la posibilidad de contar con un espacio académico y cultural de expertos que propicie el debate nacional de grandes temas de fomento marítimo, esto es, de políticas públicas de protección y promoción de los intereses marítimos nacionales, en un marco de reflexión y tolerancia, con la



Auditorio es concurso de oyentes, una conferencia anual de expertos y otros actores en la vida marítima del país que propicie la difusión de grandes temas de fomento marítimo.
Fuente: ESGN 2013.

finalidad de promover la generación de aportes y propuestas para solucionar los principales problemas de orden socioeconómico del país, coadyuvando a la seguridad y el desarrollo nacional.

El objetivo que se propone es el de una conferencia anual de expertos y otros actores en la vida marítima del país, con inquietudes compartidas, que traten en forma sistemática, objetiva y académica, problemas relacionados con sus responsabilidades y misión, frente a sus propias instituciones y ante el país respecto de los intereses marítimos nacionales.

3. Conclusiones

a. La participación ciudadana asociativa en grandes foros o ligas, son formas efectivas de participación de las organizaciones de la sociedad civil, en políticas de Estado sobre los intereses marítimos nacionales.

b. Los foros o ligas marítimas son alternativas para el ejercicio del derecho fundamental a participar en forma asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, que sostiene y sustenta el sistema democrático del Estado.

Referencias

1. Basadre, Jorge (1961). Historia de la República del Perú. (5a. Ed.). Lima: Histórica.
2. Basadre, Jorge (1970). Historia de la República del Perú. (6a. Ed.). Lima: Universitario.
3. Congreso de la República (1922). Ley Nº 4466 del 23 de enero de 1922. Lima: Autor.
4. Congreso de la República (1993). Constitución Política del Perú. (Edición Oficial). Lima: Editora Perú. Consulta 13/7/2013. http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
5. Congreso de la República (1994). Ley Nº 26300 del 3 de mayo de 1994. Ley de los Derechos de Participación y Control Ciudadanos. Lima: Autor. Consulta 17/7/2013. https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Fwww.congreso.gob.pe%2Fntley%2FImagenes%2FLeyes%2F26300.pdf
6. Doig, Jean Jesu (1985). Fomento Marítimo. Revista de Marina. Lima, N°1, 65-70.
7. Hobbes, Thomas (1980). Leviatán o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil (2a. Ed.). Traducción de Manuel Sánchez Sarto. 1940. México: Fondo de Cultura Económica. (Versión original 1651)
8. OEA (1948). Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre. IX Conferencia Internacional Americana. Bogotá: Autor.
9. OEA (2001). Carta Democrática Interamericana. Lima: Autor. Consulta 13/7/2013. http://www.oas.org/charter/docs_es/resolucion1_es.htm
10. OEA (2009). Manual para la participación de la sociedad civil en las actividades de la OEA. Publicación ISBN 978-0-8270-5428-8. Consulta 13/7/2013. http://www.oas.org/es/sre/dai/sociedad_civil/Docs/Civil_Society_Manual(Spanish).pdf
11. PROMARPE (1909). Carta del Comité Ejecutivo al Receptor de Correos. Lima, 17 de setiembre de 1909.
12. PROMARPE (1990). Estatuto y Reglamento de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú. 1996. Lima: Autor.
13. PROMARPE (2012). Moción de saludo: construcción Buque Escuela a Vela "Unión" del 15/12/2012. Consulta 15/7/2013. http://promarina.blogspot.com/2012/12/mocion-de-saludo-construccion-buque.html
14. Quesada, Fortunato (1961). Discurso de Orden por el 50° Aniversario de PROMARPE. Revista Pro-Patria. Lima, pp. 24-25.
15. Vargas, Rubén (1962). Ramón Castilla. Buenos Aires: Imp. López.