

Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO

Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades, rumbo a una efectiva política marítima integrada de Estado

"La estructura básica de la civilización es una tensión dialéctica entre centro y periferia"
William I. Thompson (1979)

Introducción

Hoy vivimos nuestras actividades cotidianas –profesionales y personales–, aplicando muchas figuras que tuvieron su origen en la actividad castrense; así tenemos conceptos muy difundidos como estrategia, táctica, logística, inteligencia, y otros más elaborados como geopolítica, geoestrategia, geoeconomía, geocultura, que ahora forman parte inseparable del glosario de términos en empresas, instituciones de la sociedad y del Estado.

Tales conceptos se han trasladado de sus instituciones de origen bélico al mundo empresarial, caracterizado por ser interdependiente y cambiante, en un ambiente muy competitivo y violento, situación que motiva a estudiar e investigar corrientes de pensamiento que, aplicadas al Desarrollo y Bienestar, provienen de la Defensa y Seguridad del Estado en la búsqueda del Bien Común.

En tal sentido, pretendemos abordar en forma breve y simple el análisis geopolítico, relacionando el concepto de geopolítica en forma integrada con otros de origen similar y analizando el proceso del pensamiento geopolítico aplicado al

ámbito marítimo, pues al existir una percepción intuitiva y subjetiva muy generalizada de geopolítica en las personas, se hace necesario revisar el método en forma objetiva y sistémica.

Nos centramos en el aspecto marítimo del pensamiento geopolítico aplicado, por el desafío que representa el ordenamiento espacial de esta parte del territorio nacional, como instrumento fundamental de una política marítima integrada de Estado, y en particular al interés académico de abordar este ensayo, por ser un ejercicio práctico del proceso geopolítico aplicado a la realidad marítima peruana.

Este artículo aborda el estudio de los intereses marítimos nacionales, con un enfoque de política marítima integrada, mediante el análisis de la realidad nacional y aplicando el pensamiento geopolítico al ámbito marítimo, espacio de dominio nacional que en el Perú responde a un concepto comprensivo que interrelaciona el mar, ríos y lagos navegables en el país, elementos integrados por características naturales del territorio peruano. Se concluye planteando retos y posibilidades apropiados a la Seguridad y Desarrollo marítimo, esto es, luego de aportar criterios geoestratégicos, a fin de contribuir a contar con una efectiva política marítima integrada de Estado.

Este ensayo académico ha sido estructurado en tres partes; la primera trata sobre relaciones conceptuales, una segunda desarrolla el proceso del pensamiento geopolítico aplicado, y la última arriba a conclusiones. El epígrafe que se presenta resume la idea central del pensamiento geopolítico guía, aplicado con un enfoque integral de Seguridad y Desarrollo.

1. Bases del proceso geopolítico: conceptos y relaciones

(a) Fuentes de la Geopolítica

El pensamiento geopolítico ha evolucionado desde los orígenes de la civilización humana; al inicio, con sociedades históricas como la sumeria, helénica, islámica, y cristiana, cuando el hombre pasa de la cultura nómada a constituir ciudades –de recolector y cazador a dominar la naturaleza–, con una percepción espacial nueva de relaciones de poder de centro y periferia, que aún mantenemos (Thompson 1979: 20).

Esta concepción inicial se perfecciona con Aristóteles en su obra "La Política", al condicionar la política a las características geográficas de las ciudades-estado griegas, pensamiento geopolítico que se desarrolla hasta

nuestros días, en dos grandes etapas demarcadas por un hecho histórico y trascendental para la civilización humana: la Segunda Guerra Mundial (SGM), evolucionando de un enfoque de Defensa y Seguridad en un extremo, al de Desarrollo y bienestar en el otro.



La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo «Geo», que al vincular el pensamiento estratégico con el geopolítico da origen a la Geoestrategia.
Fuente propia.

Antes de la SGM, en 1904, Halford Mackinder (1861-1947) remarca en Inglaterra el fundamento del pensamiento geopolítico de esta primera etapa, sustentado en la influencia de las fuerzas de la naturaleza en las relaciones espaciales del poder en la política mundial, corriente de pensamiento predominantemente difundida por geógrafos, que tiende a confluir en esta etapa con Friedrich Ratzel (1844-1904) y Rudolf Kjellén (1864-1922), culminando con Karl Haushofer (1869-1946), de la Escuela Alemana.

Después de la SGM, Jaime Vicens-Vives (1910-1960) precisa en España, en su "Tratado General de Geopolítica" (1950), el pensamiento geopolítico de esta segunda etapa, sustentada en la influencia de las fuerzas del hombre en las relaciones espaciales del poder en la política de los pueblos; corriente de pensamiento que nace en la Escuela Francesa de Historia con Fernand Braudel (1902-1985), creador de la Geohistoria, pensando en que los geógrafos tengan más en cuenta al tiempo y que los historiadores se inspiren en el espacio, ya que el espacio y el tiempo son medios para el conocimiento de los hombres y sus sociedades.

En ambas etapas de evolución del pensamiento geopolítico, se mantiene una constante histórica que se expresa en la relación dinámica entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, en "[...] el estudio de un doble vínculo, de la naturaleza con el hombre y del hombre con la naturaleza" (Braudel 1944: 78); esto es, entre fuerzas naturales y humanas que influyen en las

relaciones espaciales de poder, objeto de estudio de la política de los pueblos y sociedades organizadas.

El aporte de la Escuela Peruana de Historia a la evolución del pensamiento geopolítico nace con "Geopolítica e Historia" (1946) de Emilio Castañón (1917-1994), al precisar postulados de geopolítica por constantes históricas en contribución doctrinaria a la metodología para el análisis geopolítico de la realidad nacional, a fin de diseñar y construir sistemas espaciales de eficiencia con un enfoque integral para la Seguridad y Desarrollo nacional. (Doig 1993: 65)

(b) Geopolítica y Geoestrategia

La relación dinámica del pensamiento geopolítico tiene estrecha vinculación con la naturaleza dialéctica del pensamiento estratégico, porque pretende sintetizar fuerzas o tensiones en oposición para configurar un eficiente sistema espacial de estructuras de poder de la sociedad organizada en instituciones del Estado o de la propia sociedad.

El pensamiento geopolítico comparte con el pensamiento estratégico el elemento espacial privilegiándolo, componente determinante con el elemento tiempo de la estrategia, permitiendo distinguir entre dos disciplinas afines: Geohistoria como ciencia histórica y Geopolítica como ciencia política, en la medida del rigor científico del método aplicado al estudio e investigación de las mismas. La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo «Geo», que al vincular el pensamiento estratégico con el geopolítico da origen a la Geoestrategia.

La Geohistoria es disciplina indispensable en el estudio de la Geopolítica, pues permite explicar el comportamiento espacial de fuerzas en sus diversas formas de poder y poderío, que actúan en las sociedades humanas a través del tiempo, tanto en períodos de larga duración como en las coyunturas, influyendo en distintas actividades –con prioridad en la economía y la cultura–; poder y poderío, que son objeto de estudio en Geopolítica, toda vez que corresponde a la síntesis de fuerzas naturales y humanas que actúan entre centro y periferia. (Doig 2010b: 111)

"Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder [...] que actúan en el espacio físico de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado".

(c) Geopolítica y Política Marítima

La Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el espacio físico de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado. El pensamiento geopolítico aplicado a la realidad nacional, en aspectos relacionados con el ámbito de los intereses marítimos para el Desarrollo y Defensa nacional, aporta criterios geoestratégicos con el propósito de diseñar y construir una efectiva política marítima de Estado.

Todo país empeñado en desarrollar políticas marítimas públicas con un enfoque integrado, debe responder a estructuras eficientes, a través de un sistema de planeamiento estratégico nacional que considere los intereses marítimos como parte de un sistema nacional de intereses espaciales; esto es, de un espacio nacional que cuente "[...] en suma con todos sus caracteres físicos [...]; el espacio terrestre, líquido y aéreo, esas tres dimensiones del hombre, con todas sus posibilidades y todas sus riquezas y todas sus limitaciones" (Braudel 1944: 68); de un todo integrado, que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, a fin de evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y la fragmentación en su ejecución, con el propósito de favorecer la gobernanza marítima del país. (Doig 2011: 45)

El proceso holístico de una política integrada de Estado, desarrollado a través de un sistema de planeamiento estratégico que integre los intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico en un todo, empeñado en la búsqueda de "sistemas de eficiencia colectiva" (Castañón 1979: 15-19), con la finalidad de contribuir a la Seguridad y Desarrollo para promover el bienestar general de la nación (CCP 1993: art. 44), exige contar con la estructura



El proceso del pensamiento geopolítico se describe en tres fases discretas, sujetas iterativamente a una fase continua de ciclo cerrado por retroalimentación constante. Fuente propia.

básica en la administración pública de un Ministerio de Integración, que asuma las funciones del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN 2008), cohesionando en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos. (Doig 2012: 40)

"[...] una política integrada de Estado [...] exige contar con la estructura básica en la administración pública de un Ministerio de Integración [que cohesione] en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos".

Proceso del pensamiento geopolítico: fases y ciclos

(a) Primera fase: Apreciación geopolítica

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico marítimo en su fundamentación intuitiva, dialéctica y sistémica, sobreviene el análisis geopolítico de la realidad marítima en función de los intereses en juego; esta es la primera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado a la realidad marítima nacional, vinculada con el pensamiento estratégico, pues "son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución" (Bruce y Langdon 2002: 8).

Nos encontramos en esta fase pasando de un ciclo descriptivo a uno interpretativo, siempre en constante cambio, que se retroalimenta por apreciación continua durante todo el proceso, con el propósito de determinar criterios geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. El ciclo descriptivo exige la percepción de un listado priorizado de tensiones o fuerzas relevantes para el análisis geopolítico, que se formula mediante una matriz plana, con el propósito final de configurar un sistema espacial eficiente para los intereses marítimos nacionales. Partimos de un esquema de apreciación de la realidad marítima en aspectos prioritarios que nos permitirán identificar principios geopolíticos que devienen de constantes históricas, para determinar necesidades espaciales afines a los intereses marítimos.

Los principios geopolíticos, precisados fundamentalmente por constantes en las relaciones espaciales del poder en la historia de las sociedades cultu-

rales, respecto de la geografía que las ha sustentado, corresponden a diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la historia (Castañón 1946: 24), como sigue:

Centralidad (1)*:* Núcleo de cohesión. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede dominar o armonizar mejor sistémicamente dicho espacio.

Tensionalidad (2)*:* Relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de dominación o poderío espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Tecnológico y Cultural.

Vialidad (3)*:* Líneas de interrelación. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.

> "Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico marítimo en su fundamentación intuitiva, dialéctica y sistémica, sobreviene el análisis geopolítico de la realidad marítima en función de los intereses en juego; esta es la primera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado a la realidad marítima nacional".

Interactividad (4)*:* Dialéctica de tensiones. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia.

Institucionalidad (5)*:* Interacciones del poder. Instituciones interdependientes en la relación espacial que conforman estructuras de un sistema de eficiencia. Instituciones: Jurídica, Administrativa, Económica, Militar, Tecnológica y Cultural.

Concentralidad (6)*:* Zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de dominio o poderío del centro a la periferia.

Convertibilidad (7)*:* Reconversión de zonas de poder. Proceso gradual y continuo que posibilita redimensionar un sistema espacial de eficiencia.

Previsibilidad (8)**:** Relaciones de causalidad. Proceso retrospectivo de correlación, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.

Excentralidad (9)*:* Líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio exis-

tentes entre dos o más sistemas de tensiones dialécticas en las relaciones espaciales.

Conflictividad (10): Resolución de conflictos. Proceso histórico de controversias sustentado en la relación espacial entre sistemas de tensiones dialécticas.



La estructura espacial eficiente del Estado se configura con instituciones de séxtuple naturaleza, donde la cultura marca la diferencia. Cuando la cultura crece, el Estado se expande. Fuente propia.

La diferencia entre esta primera fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo con la similar del pensamiento estratégico marítimo, está en el paso intermedio de identificación de principios geopolíticos, entre la percepción sensible de la realidad marítima y la determinación de necesidades espaciales afines a los intereses marítimos nacionales. El proceso mental dialéctico en estrategia marítima es más amplio y general que en geopolítica marítima, porque precede y comprende al proceso del pensamiento político concebido por la gran estrategia, distinguiéndose por su especificidad en el influjo espacial del poder político en la realidad marítima nacional. (Doig 2010a: 70)

El estudio de la realidad marítima comprende factores determinantes de la realidad nacional, relacionados prioritariamente con aspectos jurídicos de origen en la legislación y la costumbre; aspectos económicos, tales como el mercado, recursos, industria y comercio; así como con aspectos culturales y educativos, y científicos y tecnológicos vinculados con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo nacional, como en aspectos de Defensa y Seguridad –a diferencia de los intereses marítimos conceptuados para la economía y Desarrollo–, que nos permitirán a su vez priorizar variables de análisis geopolítico por trabajo en equipo, definiendo tensiones dialécticas entre centro y periferia, para configurar sistemas espaciales eficientes al Desarrollo y Seguridad del Estado. (IEHMP 2012: 37)

El ciclo interpretativo comprende el diseño y solución de la matriz dinámica de variables interdependientes, obtenida de la matriz plana de tensiones

o fuerzas relevantes al análisis geopolítico, que confronta factores primordiales de fortaleza y debilidad propios, con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir criterios geoestratégicos de riesgo, potencialidad, desafío y limitación para la toma de decisiones políticas, en beneficio de una eficiente conducción del Estado, precisando necesidades espaciales en cada caso. Determinadas las necesidades para cada criterio, estaremos en condiciones de pasar a la segunda fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, que se inicia con el siguiente paso: decidir requerimientos para precisar objetivos.

La Apreciación Geopolítica tiene dos ciclos, uno descriptivo y otro interpretativo, que se expresan por dos matrices, una plana y otra dinámica.

---

(1) Matriz plana: actividades y variables intervinientes prioritarias

Agotado el estudio de la realidad marítima se desarrolla por toma de decisiones en equipo un listado exhaustivo de las variables internas y externas interdependientes, tomadas del entorno de la organización del Estado, a fin de diseñar y construir la matriz estática en todas y cada una de las actividades relevantes al estudio de los intereses marítimos nacionales, para el análisis geopolítico subsiguiente.

(i) Aspectos jurídicos: legislación y costumbre

Fortaleza: Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.
Debilidad: Legislación dispersa en políticas marítimas públicas.
Oportunidad: Planeamiento estratégico de políticas públicas nacionales.
Amenaza: Ejecución ineficiente de políticas marítimas nacionales.

(ii) Aspectos económicos: comercio y transporte

Fortaleza: Posición estratégica y riqueza de recursos para el comercio marítimo.
Debilidad: Infraestructura de transporte y portuaria deficitaria.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios y recursos marinos.
Amenaza: Alta competitividad en la oferta de servicios y tecnología marina.

(iii) Aspectos de administración: pública y privada

Fortaleza: Políticas públicas con base en la administración estratégica.
Debilidad: Estructuras espaciales deficientes en la administración pública.
Oportunidad: Alta demanda privada de competitividad administrativa pública.
Amenaza: Alta oferta de competitividad administrativa privada.

(iv) Aspectos culturales: educación e identidad

Fortaleza: Diversidad cultural en el ámbito marítimo.
Debilidad: Capacitación técnica deficiente afecta identidad marítima nacional.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios logísticos marítimos.
Amenaza: Alta competitividad en el desarrollo educativo y cultural.

(v) Aspectos de innovación: científicos y tecnológicos

Fortaleza: Ingenio y capacidad creativa del poblador marítimo nacional.
Debilidad: Deficiente inversión en investigación científica y tecnológica.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad en el desarrollo científico y tecnológico.

(vi) Aspectos de Defensa y Seguridad: interna y externa

Fortaleza: Experiencia y capacidad estratégica de información y vigilancia.
Debilidad: Alta concentración de medios y recursos para la Defensa y Seguridad.
Oportunidad: Alta demanda de control estratégico marítimo.
Amenaza: Alta oferta de tecnología en sensores y armas.

(2) Matriz dinámica: análisis geopolítico de variables intervinientes primordiales

Luego de listar las variables por aspectos determinantes de la realidad en función de actividades relevantes a los intereses marítimos para el análisis geopolítico, se determina por toma de decisiones en equipo las variables interdependientes primordiales constituidas por tensiones dialécticas entre centro y periferia, para diseñar la respectiva matriz dinámica y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

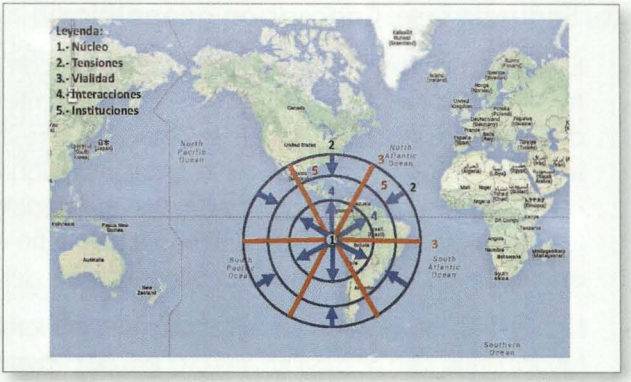
Para el caso aplicativo al proceso de pensamiento geopolítico, se han priorizado las siguientes variables interdependientes como primordiales, a fin de diseñar, construir y resolver la matriz dinámica que sintetiza la situación:

Fortaleza: Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.
Debilidad: Políticas marítimas públicas dispersas y desarticuladas.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad económica en mercados globales.

(3) Criterios para la toma de decisiones políticas

Al contrastar cada variable interdependiente se configuran cuatro cuadrantes en el diagrama cartesiano, que en sentido antihorario facilitan la definición de cri-

terios o elementos de juicio geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. Los dos primeros cuadrantes permitirán determinar posibilidades de riesgo y promoción, y los últimos, retos de superación y de alianzas. En cada cuadrante y para cada criterio será posible determinar la necesidad espacial respectiva.



Los principios geopolíticos son diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la realidad, precisados por constantes en las relaciones espaciales del poder en la historia de las sociedades, respecto de la geografía que las ha sustentado. Gráfica de los cinco primeros principios geopolíticos.
Fuente propia, y Google Maps 2014.

(i) ***RIESGO:*** Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la subregión sobre otros mercados.

NECESIDAD: Consolidar la posición estratégica para la Seguridad y Desarrollo marítimo.

(ii) ***POTENCIALIDAD:*** Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes para la Seguridad y Desarrollo económico del país.

NECESIDAD: Potenciar las fuerzas económicas y de Seguridad internas.

(iii) ***DESAFÍO:*** Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes.

NECESIDAD: Cohesionar las relaciones espaciales internas elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

(iv) ***LIMITACIÓN:*** Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de Seguridad y Desarrollo.

NECESIDAD: Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

La Concepción Geopolítica comprende la fase de tomar decisiones preliminares con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en la Seguridad y Desarrollo del país y a fin de contribuir con el bien común.

(b) Segunda fase: Concepción geopolítica

Esta segunda fase del proceso geopolítico comprende el momento de tomar decisiones preliminares sustentadas en criterios obtenidos del análisis de variables interdependientes prioritarias, expresadas en necesidades de la realidad nacional, con relación al espacio nacional, subregional y regional; con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en la Seguridad y Desarrollo del país, a fin de contribuir con el bienestar general de la nación por deber primordial del Estado. (CPP 1993: art. 44)

La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones en equipo es fundamental, a fin de desarrollar el proceso de pensamiento geopolítico aplicado, y en especial para la formación de un liderazgo institucional o nacional, porque "tener la visión o establecer metas visionarias no es suficiente; [...] se debe compartir [en equipo], pues solo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder" (Goodstein 1997: 52).

Las decisiones preliminares a tomar estarán referidas a precisar inicialmente requerimientos vinculados con necesidades que predeterminarán objetivos por alcanzar, siempre con relación a un propósito estratégico o geopolítico expresado en la visión institucional: "a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un período determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí" (De Kluyver 2001: 15).

En esta fase discreta, que también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, se evalúan posibilidades y retos que definirán políticas a seguir para cada objetivo.

(1) Toma de decisiones geoestratégicas

Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el bien común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo. El objetivo expresado refleja el objeto requerido en recursos y capacidades, a fin de promover y proteger los intereses marítimos nacionales.

Los retos y posibilidades representan lineamientos guías de gran estrategia o políticas de Estado para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente ensayo académico como propuesta de política marítima integrada,

tomando por referentes principales a la Unión Europea (UE 2008-2010), y a la OEA (CEPAL 2012), en cuanto a la aplicación del enfoque comparativo de políticas marítimas públicas.

(i) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

Riesgo: Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la subregión, sobre otros mercados.

Necesidad: Consolidar la posición estratégica por cohesión interna para la Seguridad y Desarrollo marítimo nacional.

Requerimiento: Tomar precauciones para la Seguridad y Desarrollo marítimo nacional.

"Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el Bien Común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo".

RIESGO. OBJETIVO 1: Base constitucional de la política marítima de Estado.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

Posibilidades de protección

Política Integrada de Estado. Desarrollo del proceso político y estratégico del Estado por sistemas espaciales sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico, a través de un núcleo de integración intersectorial de normas y planes de políticas públicas centralizado y de ejecución descentralizada, con base jurídica en la norma constitucional.

Interculturalidad sistémica y espacial. Desarrollo sostenible de los intereses nacionales en base a la reforma del Estado, que contemple la configuración espacial del Ministerio de Cultura como eje central del sistema de políticas públicas culturales integradas, en un proceso estratégico y geopolítico de interculturalidad sistémico inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

Información y vigilancia marítima. Desarrollo integrado e intersectorial en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos e información marítima, así como en la coordinación de actividades de vigilancia y seguimiento en el ámbito marítimo nacional e internacional. La integración e interconexión de

fuentes de información y redes de vigilancia están estrechamente vinculadas con la protección del ambiente marítimo para el uso seguro del mar, en armonía con los espacios andino, amazónico, aeroespacial y antártico, para fomento de la ciencia y la investigación, así como del desarrollo tecnológico.

Aguas transfronterizas. Promover el desarrollo sostenible del uso compartido de aguas transfronterizas con los Estados limítrofes, mediante convenios internacionales, con especial interés en la explotación de recursos naturales renovables para beneficio de las poblaciones ribereñas, a fin de contribuir a desarrollar políticas marítimas integradas en el país y en la subregión.

Biodiversidad marina. Promover la protección del medio ambiente marino y la biodiversidad de los recursos genéticos marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, mediante acuerdos de ejecución multilateral, privilegiando el accionar en bloques de países marítimos en la subregión, a fin de comprender y defender mejor las cuestiones ambientales y socioeconómicas subyacentes.

Innovación marítima. Desarrollar una economía marítima próspera y ecológicamente sostenible, apoyada en la excelencia de la investigación científica marina, la tecnología y la innovación, a fin de afrontar los desafíos de la contaminación del mar y de los cambios climáticos sobre el planeta.

(ii) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

Potencialidad: Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes para la Seguridad y Desarrollo del país.
Necesidad: Potenciar las fuerzas económicas y de Seguridad interna.
Requerimiento: Integrar sistémicamente por espacios nacionales políticas públicas sustentables reguladas por normas y planes.

POTENCIALIDAD. OBJETIVO 2: Uso sostenible del mar.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

Posibilidades de promoción

Ministerio de Integración. Crear el Ministerio de Integración, que asuma la función de cohesionar en forma sistémica y por espacios nacionales las políticas públicas reguladas en normas legales y planes estratégicos, a fin de garantizar la revisión jurídica de la legislación en políticas públicas, así como la actualización del planeamiento estratégico nacional, y contribuir a evitar el compartimentaje y la fragmentación de las políticas nacionales.

Puertos y logística. Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno y con un enfoque de política total e integrada, abordando los aspectos logísticos de sus capacidades como eslabones de la cadena logística

internacional, facilitando la expansión sostenible de los terminales marítimos y una mejor utilización de la red subregional de puertos en un creciente contexto de competencia por el espacio en los puertos y sus inmediaciones, así como su proyección a explotar el potencial turístico y cultural de las ciudades portuarias.

Transporte marítimo. Desarrollar una política de transporte marítimo nacional interesa no solo al propio sector sino también al desarrollo futuro de la economía nacional en apoyo a las zonas costeras. La supresión de obstáculos a la navegación de cabotaje resulta positiva tanto para el crecimiento descentralizado como para el desarrollo económico sostenible, y consolida la integración de la política de transporte con la política ambiental, facilitando la transferencia del transporte por carretera al mar.

Contaminación marina. Reducir los altos niveles de contaminación marina por la emisión de sustancias procedentes de buques, ciudades y fábricas, en particular en puertos y zonas costeras, y del cambio climático, ampliando el conocimiento e investigación de nuevas tecnologías para la reducción de la contaminación marina.

Agrupaciones multisectoriales. Incrementar la cooperación y fomentar la coordinación y la integración efectivas de las políticas relacionadas con el mar a nivel interno y en bloques de integración subregional a nivel externo, a fin de promover una política marítima integrada horizontalmente entre sectores y transversalmente entre países marítimos, para ganar mayor competitividad en mercados globales y reducir riesgos por crisis en otras regiones.

Zonas de alta mar. Promover el desarrollo de pesquerías de alta mar en función del bienestar de las comunidades costeras, el ambiente marino y la interacción de la pesca con otras actividades, a fin de favorecer una política pesquera integrada en la subregión que responda a una estrategia ecosistémica del ambiente marino, empeñada en eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en aguas propias y en alta mar.

Turismo marítimo. Promover el desarrollo del turismo marítimo y costero sostenible y competitivo como un sector capital de la economía marítima nacional, fomentando vínculos de relación entre la industria turística y los demás sectores económicos en plena integración de exigencias ambientales, a fin de transformar los conflictos potenciales en ventajas competitivas.

(iii) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

Desafío: Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes. *Necesidad:* Cohesionar las relaciones espaciales internas, elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

Requerimiento: Promover la inversión y reinversión en infraestructura portuaria y vial.

DESAFÍO. OBJETIVO 3: Desarrollo geovial del país.

Retos: ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

Retos de superación

Defensa y Seguridad marítima. Promover la desconcentración de medios y recursos de Defensa y Seguridad marítima, a fin de impulsar zonas geoeconómicas de dominio nacional para contribuir a cohesionar el Estado en forma eficiente e integrada –interna y externamente–, como país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico.

Carreras y empleo marítimos. Promocionar el empleo para la gente de mar, generando medidas que ofrezcan mayores atractivos a las profesiones marítimas, mejoren las condiciones de trabajo en el mar e incrementen la calidad de su preparación y conocimientos, a fin de garantizar la Seguridad marítima y la protección del ambiente.

Recursos energéticos marinos. Desarrollar la infraestructura y el transporte marítimo de la energía por aguas nacionales en armonía con el desarrollo de mercado interior de la energía, el crecimiento del comercio mundial de la energía, las importaciones en la subregión y el desarrollo de las tecnologías y los recursos energéticos marinos, a fin de contribuir a una política integrada, estable y duradera, que facilitará las inversiones en infraestructuras energéticas transfronterizas y otras de interés común.

Ecosistemas marinos. Desarrollar una política marítima nacional con un enfoque sistémico e integrado de la gestión de las actividades marítimas, sustentado en los ecosistemas y en una estrategia ambiental marina integrada, destinada a garantizar la sostenibilidad de la economía marítima, tanto en la gestión de la pesca como en las prácticas pesqueras de impacto ambiental.

Información socioeconómica marítima. Promover medidas de seguimiento e información estadística de datos socioeconómicos en favor de sectores marítimos y zonas costeras, a fin de producir instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a interconectar sus actividades para el desarrollo de una política total e integrada de Estado.

Adaptación al cambio climático. Desarrollar una política marítima integrada de protección y prevención de riesgos y sus repercusiones económicas en las zonas costeras, debido a su exposición a la mayor evolución y a los efectos del cambio climático sobre tales zonas, a fin de mitigar y adaptar a la población marítima al fenómeno climático.

(iv) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

Limitación: Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de Seguridad y Desarrollo.

Necesidad: Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

Requerimiento: Gestionar apoyo de la cooperación internacional para regular la carrera profesional del administrador público.

LIMITACIONES. OBJETIVO 4: Fomento de la identidad marítima nacional.

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

Retos de alianza

Centro de Estudios Estratégico-Marítimos. Promover la creación y desarrollo de una entidad pedagógica pública o privada al más alto nivel académico nacional, que contribuya a potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado a los intereses nacionales, así como a lograr el máximo desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional, con especial interés en la formación de líderes y ejecutivos proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

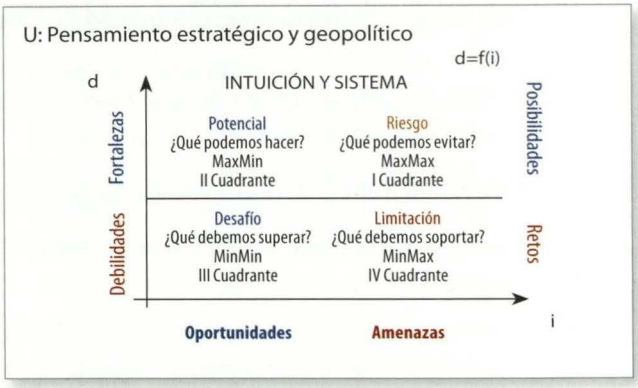
Educación y cultura marítima. Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos, proponiendo los mejores instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a asociar sus políticas e interconectar sus actividades optimizando el uso de espacios nacionales de interculturalidad para el desarrollo de una política total e integrada de Estado, y privilegiando el estudio de la historia marítima nacional en todos los niveles de enseñanza.

Intereses aeroespaciales. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el espacio aéreo que cubre el Dominio Marítimo del Estado y en la subregión con relación a la Seguridad y Desarrollo marítimo, a fin de contribuir al uso cooperativo internacional de redes y sistemas de información y vigilancia marítima (oceánica, fluvial y lacustre) con países de interés, empleando avances de ciencia y tecnología disponibles en alianzas estratégicas.

Intereses antárticos. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el continente antártico, con relación a la protección del ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología antártica, el turismo y la Seguridad, a fin de sentar las bases de una profunda reflexión sobre el rol del Estado en este ámbito de proyección e identidad nacional, que posibiliten cristalizar una futura política marítima integrada.

Foros marítimos internacionales. Promover la participación del país en foros internacionales creados o por crearse, relacionados con las organizaciones marítimas internacionales, con particular interés en la Comisión Permanente del

Pacífico Sur (CPPS), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con el Proyecto Humboldt GEMCH, y el Organismo Regulador de Ordenamiento Pesquero para la Alta Mar del Pacífico Sur (OROP), a fin de captar el apoyo internacional a países en desarrollo con políticas marítimas integradas en arreglo a la legislación internacional.



Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país, con un enfoque integrado. Fuente propia.

Día marítimo. Promover la creación e institucionalización del Día Marítimo Nacional en armonía con el Día Marítimo Internacional, con el propósito de incrementar la conciencia e identidad marítima de la ciudadanía al aumentar la visibilidad de los sectores marítimos y fomentar las mejores prácticas para el mantenimiento de los contactos y la relación con los grupos de interés marítimo, a fin de apoyar el desarrollo futuro de un enfoque integrado de políticas marítimas nacionales e internacionales.

La Visión Geopolítica es la fase activa que se inicia con la expresión de la decisión geoestratégica para la acción política empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional.

(c) Tercera fase: Visión Geopolítica

La tercera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado, corresponde a la expresión de la decisión geoestratégica, a través de la formulación de la visión geopolítica, que materializa el pensamiento en criterios geoestratégicos, para la acción política, empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional, durante la ejecución política, monitoreo de normas y planes, así como de la supervisión de la acción planeada.

Esta última fase discreta del proceso del pensamiento geopolítico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, permitiendo reforzar en la formación de líderes y ejecutivos una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no solo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente. (Goodstein 1997: 55)

Los componentes básicos de una visión geopolítica al más alto nivel institucional o nacional se proyectan para desarrollar un proceso de planeamiento estratégico de políticas de Estado, finalmente a un "análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida" (De Kluyver 2001: 14), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo u administrativo; esto es, al desarrollo de planes y normas en cada nivel.

(1) Visión Geopolítica Marítima

La expresión esencial de una decisión geoestratégica al más alto nivel de una institución o de la Nación debe responder a una secuencia de cinco preguntas, que expresadas en un orden de razonamiento lógico configuran el esquema básico de una visión geopolítica a publicitar en esta fase de difusión y seguimiento.

PROPÓSITO: ¿Cuál es la finalidad geopolítica del quehacer marítimo nacional?

(1) La Seguridad y Desarrollo de los intereses marítimos para promover el bienestar general de la nación.

VISIÓN: ¿Cuál es el ser espacial de la organización del Estado?

(2) Perú, país marítimo integrado geopolíticamente.

VALORES: ¿Cuáles son las convicciones colectivas?

(3) Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

OBJETIVOS: ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?

(4) Uso sostenible del mar; Base constitucional de política marítima integrada; Desarrollo geovial del país; y fomento de la identidad marítima nacional.

POLÍTICAS: ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?

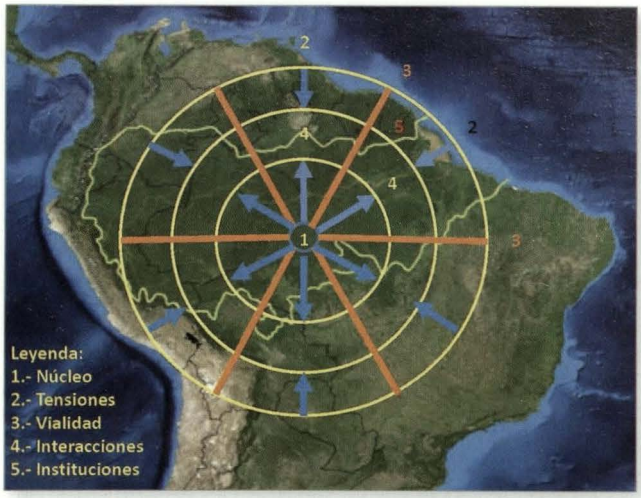
(5) Retos y posibilidades marítimas nacionales.

Retos de superación (6): Defensa y Seguridad marítima; Carreras y empleo marítimos; Recursos energéticos marinos; Ecosistemas marinos; Información socioeconómica marítima, y Adaptación al cambio climático.

Retos de alianza (6): Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Educación y

cultura marítima; Intereses aeroespaciales; Intereses antárticos; Foros marítimos internacionales, y Día marítimo.

Posibilidades de promoción (7): Ministerio de Integración; Puertos y logística; Transporte marítimo; Contaminación marina; Agrupaciones multisectoriales; Zonas de alta mar, y Turismo marítimo.



El llano amazónico es factor geopolítico determinante de cohesión subregional, donde Brasil (60%) y Perú (13%) suman más del 73% de su extensión territorial, y el 100% del dominio fluvial (geovial) desde sus nacientes.
Fuente propia, y Wikipedia 2014.

Posibilidades de protección (6): Política Integrada de Estado; Interculturalidad sistémica y espacial; Información y vigilancia marítima; Aguas transfronterizas; Biodiversidad marina, e Innovación marítima.

(2) Liderazgo geopolítico

La conducción geopolítica del Estado a través del desarrollo y monitoreo de normas y planes de políticas públicas nacionales responde a tres niveles de ejecución, en armonía con los objetivos políticos, estratégicos y operativos o administrativos, durante el proceso de aplicación del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo, a fin de contribuir a la integración y cohesión del país.

En esta etapa juega un rol clave el liderazgo estratégico y político; esto es, la capacidad de conducción democrática –consensual, prudente y gradual–, que legitime la autoridad responsable al más alto nivel de la organización del Estado. "Una de las tareas clave del líder es dotar a la organización de un sentido de dirección. Los líderes fuertes parecen tener visiones claras y convincentes del lugar a donde deben ir sus organizaciones; son lo bastante elocuentes para comunicar estas visiones a otros [...] y articular sus visiones hasta que lleguen a formar parte de la cultura de la organización". (Hill 2011: 30-31).

Conclusión

El ensayo presentado desarrolla en tres etapas un ejercicio de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico aplicado a la realidad marítima peruana, con visión geopolítica integrada de país megadiverso, como es el Perú. Expone las bases teóricas que sustentan el desarrollo práctico del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, sin desvincularse de su identidad nacional como país andino, amazónico, aeroespacial y antártico. De especial importancia es el tratamiento metódico que operativiza el concepto de intereses marítimos como parte de los intereses nacionales y su relación con la política de Estado a través de valores nacionales, el mismo que culmina con una propuesta geopolítica de aplicación a la realidad nacional, contrastando experiencias de la Unión Europea y otras, que permiten plantear al país nuevos lineamientos de acción contemporáneos para diseñar una geoestrategia nacional empeñada en cristalizar una política marítima integrada de Estado.

> "Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el Bien Común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo".

El componente espacial (marítimo) de la política de Estado en estudio, fija la base geopolítica de toda política pública nacional integrada.

Bibliografía

- Braudel, Fernand. (2002). *Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo.* En Roselyne de Ayala y Paule Braudel (Comps.), Las Ambiciones de la Historia (pp. 53-87). Barcelona: Crítica.
- Bruce, Andy y Landon, Ken. (2002). *El Pensamiento Estratégico.* México: Grijalbo.
- Castañón, Emilio. (1946) Geopolítica e Historia. Tesis Doctoral PUCP. (1979). Doctrina, Metodología. 14 Puntos para un Análisis. *Revista del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos*, 3, 15-19. (1982). *Geopolítica.* Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

- CEPAL. (2012). Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Perú. Unidad de Servicios de Infraestructura. Santiago: CEPAL. Consulta 14/02/2014. http://www.eclac.cl/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Per%C3%BA.pdf
- CEPLAN. (2008). Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: CEPLAN.
- Constitución Política del Perú (CPP). (1993). Lima: Edición Oficial. Consulta 14/02/2014: http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
- De Kluyver, Cornelis. (2001). *Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos*. Buenos Aires: Pearson Education S.A.
- Doig, Jean Jesu. (1993). Análisis geopolítico. *Revista de Marina*, 5, 65-76. (2010a). Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades. *Revista de Marina*, 103(1), 67-87. (2010b). Geohistoria marítima: Relaciones espaciales del poder en la historia marítima. *Revista de Marina*, 103(3), 107-119. (2011). "Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado". *Revista de Marina*, 104(3), 39-47. (2012). Constitución Política del Estado: retos y posibilidades. Rumbo a una efectiva política marítima integrada. *Revista de Marina*, 105(3), 37-45.
- Goodstein, Leonard y otros. (1997). *Planeación Estratégica Aplicada*. Bogotá: McGraw-Hill.
- Hill, Charles y Jones, Gareth. (2011). *Administración Estratégica. Un Enfoque Integrado*. (9ª. Edición). México: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). (2012). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. (2ª. Edición). Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP.
- Thompson, William I. (1979). Indicios de un futuro viable. *Revista Facetas*, 12(3), 19-28.
- Unión Europea (UE). (2008). Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: UE. Consulta 14/02/2014. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF

