

Eduardo Zamora Chung

Capitán de Navío de la Armada peruana. Ha laborado en distintas dependencias de la Autoridad Marítima, siendo comandante del buque de la Armada peruana Río Ocoña y Capitán de Puerto en los puertos de Supe, Salaverry y Paíta. Es Magíster en Asuntos Marítimos por la Universidad Marítima Mundial, en Suecia. Asimismo, es egresado de la Maestría en Derecho de la Universidad Privada Antenor Orrego. Posee diplomados en Relaciones Internacionales (Fundación Academia Diplomática del Perú), en Derecho Pesquero (Pontificia Universidad Católica del Perú) y Derecho Marítimo (Universidad de Piura). Culminó los programas de Gestión Marítimo-Portuaria de la Autoridad Marítima-Portuaria, en Singapur; Estado Rector del Puerto en el Ministerio de Tierra, Infraestructura, Transportes y Turismo, en Japón y; Gobernanza de los Océanos Sostenibles en el Centro Leibniz, en Alemania. Actualmente cursa la Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales.

Propuesta para el desarrollo del concepto “geopolítica azul” como herramienta de *soft power* para la gestión de una política exterior marítima sostenible

RESUMEN

Como evolución de la geopolítica marítima y con miras a la ejecución de una política exterior que impulse el cumplimiento de los objetivos de la Política Nacional Marítima, se propone el desarrollo del concepto “geopolítica azul”, como herramienta del *soft power* marítimo, que se nutra de las tendencias internacionales de economía azul y gestión integrada de los océanos.

Palabras clave: geopolítica, política exterior, economía azul, Política Nacional Marítima, Objetivos de Desarrollo Sostenible, *soft power*.

ABSTRACT

As an evolution of the Maritime Geopolitics and with the objective of executing a Foreign Policy that promotes the fulfillment of the National Maritime Policy, the development of "Blue Geopolitics" is proposed as a concept and as a tool of maritime *soft power*, nurtured by the international trends of the Blue Economy and integrated ocean management.

Key words: Geopolitics, Foreign Policy, Blue Economy, National Maritime Policy, Sustainable Development Goals, Soft Power.

1. Introducción

Después de años de preparación y marcando el inicio de un deseado cambio de paradigmas en el aprovechamiento del mar y sus recursos, ese antiguo anhelo dentro de la comunidad marítima peruana en general y de la Marina de Guerra del Perú en particular, se vio materializado a finales del año 2019 con la publicación de la Política Nacional Marítima (PNM). Dicha política, que marca un hito en la historia nacional, pretende integrar —de manera consensuada— las variadas políticas sectoriales relacionadas al ámbito marítimo en una sola política unificada, con el objetivo final de hacer un buen uso del mar y mantener, así, su “buen orden” de manera coordinada entre todos los actores.

Para lograr la implementación de dicha política se determinaron cinco objetivos prioritarios, los cuales están estrechamente ligados con la ejecución de acciones orientadas al ambiente internacional en materia de política exterior, como proyección de nuestra política interna.

El presente trabajo, en base al enfoque internacional denominado economía azul, propone explorar un nuevo concepto, la “geopolítica azul”, con miras a lograr reforzar nuestra política exterior marítima a través del denominado *soft power* en beneficio de nuestros intereses marítimos nacionales, pero con un marcado enfoque sostenible, tomando como marco de referencia a la Política Nacional Marítima.

Para efectos del presente trabajo, luego de la discusión de algunos conceptos teóricos, se analizarán los objetivos prioritarios de la Política

Nacional Marítima a fin de establecer conexiones con un posible desarrollo del concepto “geopolítica azul”. Finalmente se presentarán algunas conclusiones.

2. Política exterior y geopolítica

De acuerdo con Arellanes & Qcman (2000), la política exterior de un Estado se desprende de su política interna, la cual, al buscar la consecución de los intereses nacionales, provoca que las políticas exteriores de los países se confluyan para el surgimiento de acontecimientos internacionales, los mismos que se pueden calcular.

Asimismo, los mencionados autores refieren que la geopolítica es el resultado del análisis de la realidad nacional e internacional en relación con los intereses del Estado, puntualmente en tres dimensiones: el tipo de relaciones que existe entre los países, la participación en cualquier ámbito del sistema internacional; y los intereses que tienen entre sí los Estados. El fruto de dicho análisis es la elaboración de estrategias que nutren la política exterior.

Por su parte, para el contralmirante chileno Duvauchelle (s.f.), la geopolítica versa su área de estudio en la relación entre la posición geográfica de los Estados y su política internacional, con énfasis en la influencia entre los Estados, así como en la relación espacial que hay entre los centros de poder, las tensiones tecnológicas, políticas, organizacionales y demográficas.

3. Geopolítica marítima

Si bien es cierto que, en la actualidad, la geopolítica en general orienta el desarrollo de un Estado y es un instrumento importante para valorar la seguridad y defensa nacionales con relación a sus políticas internacionales, para algunos estrategias marítimos dicho concepto no es del todo relevante para resaltar la importancia de la relación de cada Estado con sus espacios marítimos (Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva, 2016).

Ya desde finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, se discutía sobre la dialéctica en cuanto a las distintas visiones de la geopolítica, lideradas, por un lado, por el contralmirante y estratega naval estadounidense Alfred Mahan y, por otro lado, por el geógrafo inglés Halford Mackinder. Mahan estableció el concepto de “poder marítimo”, argumentando que “quien lograra el dominio del mar, podría controlar las riquezas de la tierra y, por consiguiente, conquistar el mundo” (Solís, 2006, p. 8).

Por su parte, Mackinder, con su teoría del pivote geográfico de la historia, suponía que “quien controle el corazón de Eurasia, podría, con comunicaciones terrestres e industrias mejoradas, expandirse hasta la línea de costa y capturar las bases marítimas europeas en tierra” (Solís, 2006, p. 8).

En la actualidad, quien quizás ha sabido integrar y adaptar ambas teorías para su provecho y camino hacia la hegemonía es China, con la iniciativa estratégica de la franja y la ruta, y su “collar de perlas” como una versión moderna, terrestre y marítima de la antigua Ruta de la seda.

Ya a finales del siglo XX, el historiador naval británico Geoffrey Till, formuló que el poder marítimo de las naciones deriva de cuatro atributos estratégicos en uso del mar: el mar como recurso; el mar como medio de transporte e intercambios; el mar como medio de información y de difusión de ideas y; el mar como medio de dominio (Till, 2007).

Es en base a la dialéctica antes mencionada, que nacen los conceptos de “Oceanopolítica”, de reciente elaboración y el de “geopolítica marítima”, creado hace varios años.

Respecto a la Oceanopolítica, en el año 1989 el almirante chileno Martínez, formuló este nuevo concepto, del que se nutre la teoría del mar presencial chileno. Dicho concepto trata de la “relación espacial existente entre la posición de los Estados — no con la tierra — sino con el Océano, en la cual el entorno geográfico que le da el mar tiene decisiva influencia en las decisiones políticas” (Duvauchelle, s.f., p. 6).

De igual manera, según manifiesta Martínez, los Estados que se consideran marítimos se deben valer de la Oceanopolítica para alcanzar sus objetivos nacionales, ya que miran al mar como un sistema que potencia su desarrollo, en lugar de verlo solo como un recurso, como lo haría la geopolítica (Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva, 2016).

Asimismo, el almirante Martínez (s.f.), creador del mencionado concepto, indica que el territorio oceánico, para el caso de Chile, lo integran su mar territorial, su mar patrimonial y su mar presencial. Precisamente, la doctrina del mar presencial, basada en la Oceanopolítica, implicaría la ocupación

efectiva de la altamar, lo cual iría en contra del derecho internacional y del principio de la libertad de los mares y de la libertad de la navegación (Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva, 2016).

En cuanto a la geopolítica marítima, para el contralmirante peruano Doig (2013, p. 55), la finalidad geopolítica del quehacer marítimo nacional, dentro de la visión geopolítica marítima, es “la seguridad y desarrollo de los intereses marítimos para promover el bienestar general de la Nación”. De igual manera, Doig (2008), al preguntarse ¿por qué geopolítica marítima?, indica que la influencia del medio marítimo caracteriza el ámbito de estudio de la geopolítica y al ser esta una disciplina que estudia las relaciones espaciales del poder político, califica en el ámbito geográfico que influye en dicho poder, teniéndose, por consiguiente, una política marítima para las decisiones del poder político respecto al uso del mar.

Por su parte, el contralmirante chileno Duvauchelle (s.f.), ensaya una diferenciación entre la geopolítica y la Oceanopolítica, considerando que la geopolítica trata de la relación del desarrollo del espacio terrestre por medio del espacio oceánico, viendo al mar como un medio y no como un fin; mientras que la Oceanopolítica pone al océano como un espacio de conocimiento y desarrollo del Estado propiamente dicho.

De acuerdo a los conceptos antes mencionados, nos podremos percatar que, en la actualidad y desde hace algunos años, el accionar de las potencias mundiales en su lucha por la consolidación de poder y obtención de recursos —tales como los Estados Unidos de Norteamérica y su presencia permanente en prácticamente todos los mares del mundo, China con su estrategia de la franja y la ruta y su lucha por el control del mar del sur de China, Rusia con su avanzada en el mar Negro y en el potencial mar Ártico, o India con su importante presencia en el océano Índico, siguen manteniendo aún en vigencia las teorías de grandes y tradicionales pensadores geopolíticos como Mahan, Mackinder o Till. De esta manera, “en un mundo globalizado, la importancia política, económica y ambiental del ámbito marítimo, ha adquirido una categoría fundamental para el desarrollo y sostenimiento de las naciones ribereñas” (López, 2021, p. 201).

Dicho esto, se puede afirmar entonces que —siendo una constante que viene cobrando mayor fuerza durante los últimos años— la geopolítica de los espacios oceánicos o geopolítica marítima “[...]parece oscilar, de una parte, entre la seguridad y los intereses de los Estados, así como de la comunidad internacional y, de otra parte, entre la búsqueda del lucro y la sostenibilidad” (Rengifo, 2017, p. 6).

Cabe resaltar que, al haber podido tener en sus inicios una carga subjetiva negativa relacionándola con la propuesta del espacio vital alemán

(Duvauchelle, s.f.), quizás la “geopolítica” como término, pueda estar asociada al concepto de “poder duro” o *hard power*, en el que, al basarse en incentivos o amenazas, los Estados emplean el poder militar y el poder económico como forma directa para ejercer el poder y alcanzar de esa manera sus objetivos (Nye, 2002, como se citó en Gutiérrez, 2020).

4. La economía azul

Tal como se menciona en los párrafos precedentes, la relevancia del transporte marítimo; el control de los puertos, estrechos y canales, así como la búsqueda de recursos naturales ha vuelto a impulsar la importancia geopolítica y geoestratégica de los mares y océanos a nivel global. Con relación a ello, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (s.f.) informa sobre la importancia del océano y advierte sobre su estado actual:

Los medios de vida de más de 3,000 millones de personas dependen de la biodiversidad marina y costera. Sin embargo, el 30% de las poblaciones de peces en el mundo está sobreexplotado, alcanzando un nivel muy por debajo del necesario para producir un rendimiento sostenible. Los océanos también absorben alrededor del 30% del dióxido de carbono generado por las actividades humanas y se ha registrado un 26% de aumento en la acidificación de los mares desde el inicio de la revolución industrial. La contaminación marina, que proviene en su mayor parte de fuentes terrestres, ha llegado a niveles alarmantes: por cada kilómetro cuadrado de océano hay un promedio de 13,000 trozos de desechos plásticos.

Por otro lado, a nivel mundial, el valor de mercado de los recursos marinos y costeros, y su industria se estima en \$ 3 billones por año o alrededor del 5% del PIB mundial (Objetivos de Desarrollo Sostenible, s.f.).

Es debido a esa situación, que ha venido desarrollándose una creciente preocupación por los graves daños causados a los ecosistemas marinos y oceánicos originados por la presión de la actividad humana, incluyendo la sobrepesca, contaminación, impacto del cambio climático, explotación de recursos marinos en general, pero también debido a las luchas por el dominio del mar. En vista de ello, algunos Estados —desde los más poderosos como Estados Unidos o China, hasta los que se encuentran en vías de desarrollo como Seychelles, Kenia o Indonesia— vienen virando sus políticas hacia una dimensión “azul”, es decir, intentan “promover un mayor balance entre el

crecimiento económico y la salud del océano” (The Economist, 2015, p. 5), haciendo que la economía azul cobre relevancia internacional.

Sobre este punto, es importante mencionar que no es posible un crecimiento económico a través del aprovechamiento de los recursos marítimos y oceánicos, sin que las actividades marítimas que se realicen se desarrollen de una manera segura y protegida, tanto operacional como jurídicamente, a fin de mantener el buen orden del mar (Zamora, 2011).

De acuerdo con Conathan & Moore (2015), la economía azul representa una nueva forma de describir el desarrollo económico de los océanos, que nació entre varias naciones insulares y que en la actualidad viene ganando reconocimiento en los Estados más grandes y poderosos del mundo, a fin de promover el desarrollo de los recursos oceánicos y costeros, permitiendo que florezca el crecimiento económico junto a la sostenibilidad ambiental como una nueva búsqueda de oportunidades.

Haciendo un poco de historia, el concepto de “economía azul” surgió en contraparte al “crecimiento verde”, luego de la Conferencia Río+20 en el año 2012, en la que dicha estrategia de crecimiento no fue bien recibida el grupo denominado Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID), quienes buscaban un enfoque más adecuado a su condición ciento por ciento “marítima” (Zangrando, 2017).

Dicho grupo, integrado por islas pequeñas de distintas regiones geográficas del mundo, quienes en su mayoría tienen al mar como su única fuente de recursos, notaron que un enfoque “verde” no iría acorde con sus expectativas, comprometiendo su futuro. Los PEID, después de mucha lucha, consiguieron el respaldo internacional, quedando plasmado el enfoque de la economía azul y su definición general en un documento de las Naciones Unidas (Lee, K., Noh, J. and Khim, J., 2020) titulado *The Blue Economy Concept Paper* (United Nations, 2014).

Hoy por hoy, muchos Estados más allá de los PEID, vienen encontrando en dicho concepto o enfoque una nueva e importante oportunidad para su desarrollo en general. Tal es así, que las Naciones Unidas ha incluido de alguna manera este concepto en la Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible, con el Objetivo 14 Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y recursos marinos.

Si bien es cierto que no existe un consenso global para una definición estándar de “economía azul”, el término se vincula con la explotación y conservación del ambiente marítimo y se puede decir que es sinónimo de “economía sostenible basada en los océanos”. Las Naciones Unidas (s.f.) especifica que la economía azul implica una gama de actividades económicas

relacionadas con los océanos, mares y áreas costeras, debiendo ser dichas actividades sostenibles y socialmente equitativas. Asimismo, la ONU indica que la economía azul debe “promover el crecimiento económico, la inclusión social y la preservación o mejora de los medios de vida, así como garantizar la sostenibilidad ambiental de los océanos y áreas costeras”.

Zangrando (2017, p. 33) define dos conceptos relacionados: “economía azul” y “crecimiento azul”. Al resumir diversos conceptos tomados de varios autores durante su investigación, finaliza indicando que, la economía azul se refiere a las “actividades económicas en las costas, mares y océanos de sostenibilidad y crecimiento de la sociedad”, mientras que el “crecimiento azul” está referido a “poner en práctica las finalidades previstas por la Economía Azul”. Es decir, “la Economía Azul es la suma de las actividades económicas que usan en forma sostenible los recursos” y el crecimiento azul está referido a “todas aquellas iniciativas y proyectos que se están llevando a cabo para que se alcance ese modelo económico”.

A continuación, se tomarán como ejemplos, cuatro países que vienen implementando el enfoque de economía azul. Dos de ellos, Estados Unidos y China, potencias que se disputan la hegemonía mundial; India, una potencia media; e Indonesia, un país insular en vías de desarrollo, quienes vienen poniendo en práctica el concepto mencionado en beneficio de su desarrollo económico y, por ende, de su seguridad multidimensional.

Es preciso resaltar que la economía azul puesta en ejecución por los Estados está ligada al empleo del “poder blando” o *soft power*, concepto referido a la habilidad de un Estado para persuadir o influir en otros para el cumplimiento de sus objetivos, sin el empleo de la fuerza o coerción (Nye, s.f., como se citó en McClory, 2017), valiéndose de medios más sutiles como su cultura, su modelo social, sus valores políticos o el alcance de su diplomacia (El Orden Mundial, 2020).

4.1 Estados Unidos de Norteamérica

De acuerdo con la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) (2021), durante el 2021, dicha agencia publicó su Plan Estratégico para la Economía Azul (2021-2025) en el que se establece una hoja de ruta para nuevas formas de avanzar en la economía azul estadounidense y mejorar así una economía oceánica mundial, con el que esperan duplicar su valor a US\$ 3 trillones para la próxima década. Dicho plan estratégico se enfoca en cinco áreas multisectoriales: transporte marítimo, exploración oceánica, competitividad en alimentos marinos, turismo-recreación y resiliencia costera. Para ello, la NOAA ha establecido un plan para reforzar

las asociaciones público-privadas, aprovechar las tecnologías emergentes y desarrollar iniciativas en educación STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas) para capacitar a los futuros líderes en economía azul. Asimismo, el plan pretende fomentar los negocios marítimos, el espíritu empresarial y la educación al servicio de la economía azul, en un marco de seguridad que permita la ejecución de dicha estrategia.

4.2 República Popular China

De acuerdo con Duchatel (2018), la Administración Oceánica Estatal china ha definido al siglo XXI como el Siglo de los Océanos. Al respecto, durante el año 2017, el PBI marítimo chino, que incluye industrias marítimas, explotación de recursos oceánicos y servicios como el turismo o transporte, representó el 9,5% de su PBI total en el año 2016.

El mismo autor (Duchatel, 2018), indica que su estrategia de la ruta marítima de la seda es la siguiente fase en el desarrollo chino de su economía azul, ya que dirige sus inversiones hacia sectores clave para intensificar el comercio marítimo, con miras a llevar sus expectativas de crecimiento regional a uno global, mediante la innovación tecnológica y el liderazgo mundial.

Si bien es cierto que, el factor económico sería su principal impulsor, la Ruta de la seda está vinculada con el poder naval chino y la influencia internacional, que forman parte de sus estrategias nacionales más importantes (Duchatel, 2018).

De esta manera, como parte de la visión de la Ruta marítima de la seda se enfatiza el establecimiento de una economía azul y desarrollo sostenible (Vision for Maritime Cooperation, 2020), en base a la seguridad marítima y la cooperación regional (Jash, 2017). Para ello, de acuerdo con Jash (2017), establecen el objetivo estratégico de tener el control sobre las rutas marítimas más importantes para la importación interrumpida de materias primas de interés. Igualmente, China ha establecido como prioridades dentro de su visión de la ruta: la prosperidad basada en recursos oceánicos, la seguridad marítima, el crecimiento innovador y la gobernanza colaborativa. Asimismo, ha establecido tres pasajes de la economía azul a lo largo de su Ruta marítima de la seda: China-oceano Índico-África-Mediterráneo, China-Oceanía-Sudpacífico y Europa vía el océano Ártico (Jash, 2017).

De igual manera, dentro de su visión, se establece compartir el espacio azul y desarrollar su economía azul con objetivos específicos como protección del medio ambiente marino, interconectividad marítima, seguridad marítima y una gobernanza oceánica común. Asimismo, uno de los intereses claves

chinos es asegurar y fortalecer sus facilidades portuarias y de industria marítima, a lo largo de los países que están incluidos en la ruta (Jash, 2017).

4.3 India

Con 7500 kilómetros de línea de Costa, 29 Estados costeros, 1382 islas, aproximadamente 200 puertos que manejan casi 1400 toneladas de carga anual y una economía costera que sustenta a más de 4 millones de pescadores y comunidades costeras, la economía azul de la India ocupa una posición “potencial” vital en su crecimiento económico y podría ser la próxima fuerza multiplicadora de su PBI y bienestar ya que, aún no ha aprovechado por completo el gran espectro de sus recursos oceánicos (Manoj, 2022).

Para ello, de acuerdo a Manoj (2022), vienen trabajando en un proyecto de política de economía azul, el cual se centra en siete áreas principales a fin de aprovechar el vasto potencial de sus recursos marinos: planificación de espacios marinos (Marine Spatial Planning), pesca, acuicultura, procesamiento industrial de productos hidrobiológicos, manufactura e industrias marítimas emergentes (innovación), comercio marítimo, tecnología, infraestructura portuaria, industria naviera, minería costera y de aguas profundas, energía costa afuera, seguridad marítima, dimensión estratégica y compromiso internacional (Manoj, 2022).

4.4 Indonesia

Los océanos son cruciales para la identidad y prosperidad indonesia. De acuerdo con un informe del Banco Mundial (2021), el gobierno de Indonesia viene trabajando en reforzar su política de economía azul para mejorar la gobernanza de los ecosistemas marinos y costeros, lograr la igualdad de oportunidades económicas y promover medios de subsistencia. Esperan también con ello, incrementar las alianzas y colaboraciones con socios estratégicos para fortalecer e implementar una economía oceánica sostenible.

Para ello y de acuerdo con Kaczan & Rodrigues (2021), Indonesia tiene cuatro estrategias clave para asegurar una transición sostenible hacia la Economía Azul. La primera estrategia es que han establecido objetivos ambiciosos para restaurar y conservar los manglares y corales, así como reducir la basura marina. En cuanto a la pesca, han desarrollado un sistema de manejo de áreas de pesca para una adecuada toma de decisiones críticas sobre los niveles de captura de las especies, basados en datos y ciencia sólida. De igual manera, han desarrollado la planificación de espacios marinos a fin de identificar

áreas marinas adecuadas para las distintas actividades económicas, así como áreas que deben permanecer protegidas, los que se integran con sistemas de permisos comerciales para que el desarrollo económico sea compatible con dicha zonificación, implicando además un seguimiento a indicadores del estado y calidad de los ecosistemas y sus bienes y servicios, teniendo pendiente desarrollar un catastro general marino a fin de evitar los conflictos sobre el uso de los espacios.

Como segunda estrategia, se enfocan en movilizar incentivos e inversiones. Vienen planeando, por ejemplo, establecer políticas que aumenten el precio de los plásticos, incentivos para la innovación y reciclaje, y cambios de comportamiento hacia el menor uso de plásticos.

Como tercera estrategia, plantean contar con mejores sistemas telemáticos para la recolección de datos y monitoreo. Son conscientes que se requiere información detallada y oportuna para gestionar en forma óptima las pesquerías, los ecosistemas y los impactos humanos.

Como cuarta estrategia, en el marco de la recuperación económica tras la crisis originada por el virus del COVID-19, planean el incremento del empleo en beneficio de las poblaciones menos favorecidas, en trabajos relacionados a, por ejemplo, restauración marina y costera, restauración de manglares, limpieza costera y similares.

Finalmente, otra estrategia desarrollada en materia de relaciones internacionales es la apertura hacia socios estratégicos como el Banco Mundial, quienes apoyan los esfuerzos del gobierno a través de tecnología, ciencia y financiamiento.

5. Objetivos prioritarios de la Política Nacional Marítima como impulsores de la política exterior

En esta sección analizaremos los objetivos prioritarios de la Política Nacional Marítima y su relación con la política exterior y con la economía azul, a fin de establecer conexiones para una propuesta del concepto “geopolítica azul”.

Cabe resaltar que, para el caso peruano, la política exterior general la lidera el Presidente de la República a través de Ministerio de Relaciones Exteriores. Por su parte, en forma particular, la política exterior marítima se ejecuta a través de la Dirección de Asuntos Marítimos de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos de dicho ministerio.

Sin embargo, considerando que el tema marítimo es transversal a varios sectores del Estado y en los tres niveles de gobierno, dicha dirección general cuenta con la Comisión Consultiva Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) que, entre otras funciones, estudia la temática especializada en materia marítima con el fin de recomendar la posición nacional principalmente frente a la Organización Marítima Internacional (OMI). La secretaría ejecutiva técnica recae en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), que ejerce la Autoridad Marítima Nacional y es un órgano de línea de la Marina de Guerra del Perú.

De igual manera, para conectar lo relacionado a la Política Nacional Marítima —que tiene injerencia multisectorial desde el más alto nivel— la Presidencia del Consejo de Ministros ha establecido la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), en donde uno de los sectores más importantes es el Ministerio de Relaciones Exteriores. La secretaría técnica recae en la Marina de Guerra del Perú.

Retomando el tema de la relación de los objetivos prioritarios y sus lineamientos, con la política exterior y la economía azul, a continuación, se presenta la siguiente tabla:

Objetivos prioritarios	Lineamientos	Relación estrecha	
		Política exterior	Economía azul
1. Fortalecer la influencia del Perú en los asuntos marítimos	Incrementar la presencia activa de delegaciones del Perú en reuniones internacionales	X	X
	Coordinar iniciativas a fin de salvaguardar los intereses marítimos, incluyendo la cooperación técnica	X	X
2. Fortalecer las actividades marítimas productivas en forma sostenible	Incrementar el aprovechamiento sostenible de los recursos no vivos	X	X
	Incrementar la investigación científica	X	X
	Difundir en la población el uso de los recursos disponibles		X
3. Incentivar el comercio marítimo de manera sostenible y diversificada	Incrementar las inversiones en infraestructura		
	Consolidar el sistema de comercio exterior		
	Consolidar el transporte marítimo competitivo	X	X
	OPTIMIZAR PROCESOS LOGÍSTICO-PORTUARIOS		
	Internacionalización de la oferta exportable	X	X
	Mejorar las condiciones de cabotaje	X	X
4. Asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas marinos	Fortalecer las ayudas a la navegación		
	Fortalecer el uso sostenible de los recursos	X	X
	Mejorar la protección de las áreas naturales protegidas	X	X
	Reducir los niveles de contaminación	X	X
5. Fortalecer la seguridad marítima	Impulsar el desarrollo de energías renovables	X	X
	Fortalecer el control y vigilancia de las actividades	X	X
	Fortalecer la lucha contra actos ilícitos	X	X
	Fortalecer la búsqueda y rescate marítimo	X	X
	Velar por el cumplimiento de las normas del medio ambiente	X	X
	Proteger el patrimonio cultural subacuático		
Incentivar la identidad y cultura marítima	X	X	

Tabla 1. Relación entre los objetivos prioritarios y sus lineamientos con la política exterior y la economía azul

Al analizar la tabla se puede observar que muchos de los lineamientos de los objetivos prioritarios se relacionan tanto con la política exterior, como con la economía azul. Sin embargo, el objetivo prioritario que directamente se vincula con la política exterior es el Objetivo Prioritario 1, ya que se refiere a la percepción marítima del Perú que se tiene en el ámbito internacional.

Sobre ello, mientras más participación se tenga en reuniones o internacionales, incluso para simplemente coordinar una cooperación técnica extranjera a favor del Estado, más aumenta el prestigio peruano a nivel internacional, incrementando —de esta manera— su influencia en dichos asuntos y —por ende— la proyección al exterior de los intereses marítimos nacionales. A su vez, la participación internacional —ya sea en reuniones o a través de iniciativas, tanto en organismos internacionales o en reuniones con otros Estados— resulta a favor del cumplimiento de los otros objetivos prioritarios, y he ahí la causa de la relación de la mayoría de ellos con la política exterior. Ello se explica principalmente, debido a que la mayoría de las actividades marítimas o están normadas dentro del derecho internacional y terminan recalando o influyendo la mayoría de las veces en las regulaciones nacionales o, nos beneficiamos también de las buenas prácticas que se vienen aplicando en general a nivel internacional, ya que usualmente ambos temas son promovidos por Estados con más experiencia o más recursos. Para acceder a dichos temas la participación en el exterior y la cooperación técnica son prioritarias.

En cuanto a la relación de los objetivos prioritarios y sus lineamientos con el enfoque de la Economía Azul, al estar dichos objetivos orientados al fortalecimiento de las actividades marítimas de manera sostenible, y siendo imposible alcanzar la sostenibilidad sin la seguridad marítima necesaria —además del conocimiento del exterior— su vinculación resulta inmediata. Como se mencionó en párrafos precedentes, la Economía Azul implica una “economía sostenible basada en los océanos”, soportados por la debida seguridad operacional y jurídica, y apoyados por cooperación y alianzas estratégicas. La figura siguiente sintetiza lo expuesto:



Figura 1. Economía Azul, objetivos prioritarios (OP) y Política Exterior (PE)

Un ejemplo que integra la relación entre los distintos objetivos prioritarios, la política exterior y la economía azul ocurre con la actual participación internacional peruana en la Conferencia intergubernamental sobre un instrumento internacional jurídicamente vinculante relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de las jurisdicciones nacionales (BBNJ). Dicho proyecto y sus consecuentes conferencias internacionales periódicas están a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, como ente rector en la política exterior. Sin embargo, involucra a distintos sectores vinculados con el tema y que serían responsables de los diferentes objetivos prioritarios y sus lineamientos, ya que el proyecto BBNJ implica un enfoque de Gestión Integrada de los Océanos (GIO). Dicho enfoque, basa sus pilares de integración (coordinación-cooperación), analiza el océano como un sistema — ya que lo que ocurra en las zonas de jurisdicciones nacionales afecta la altamar y viceversa— (J-G, Dai, et al., 2020), lo que evidencia su carácter multisectorial y, para nuestro caso, su relación con diferentes objetivos prioritarios. Al mismo tiempo, el enfoque GIO es similar al de la economía azul.

Sobre ello, como ejemplo puntual — y como parte de la cooperación internacional y a través de la Cancillería— para efectos de estudios científicos en altamar e incluso en la plataforma Continental (Reátegui, 2013), se podría emplear el buque de investigación científica oceanográfica nacional Carrasco, con financiamiento internacional, en beneficio de los intereses nacionales, regionales y hasta internacionales, propios del proyecto BBNJ.

Como la conferencia internacional antes mencionada, existen un sinnúmero de otros eventos, propios de las relaciones internacionales y la política exterior nacional, relacionados con los intereses marítimos del Estado y que se vinculan con los objetivos prioritarios de la Política Nacional Marítima, la política exterior y, para nuestro caso de análisis, con la economía azul.

Finalmente, tal como se ha demostrado, para poder implementar los objetivos prioritarios establecidos en la Política Nacional Marítima, es crucial el liderazgo del Ministerio de Relaciones Exteriores como ente rector de la política exterior marítima, para lo cual es necesario para una mejor gestión, el establecimiento de una hoja de ruta que permita su ejecución coordinada, considerando su carácter multisectorial.

6. La geopolítica azul

Habiendo analizado los principales conceptos relacionados al uso del mar y su relación con los intereses marítimos nacionales relativos a la política exterior, así como habiendo explicado el nuevo enfoque de la economía azul bajo el amparo de la Política Nacional Marítima, planteamos esbozar un nuevo concepto, el de la “geopolítica azul” para el posible establecimiento de una hoja de ruta que permita concatenar en forma coordinada, la ejecución de la Política Exterior Marítima.

Sobre ello, es válido preguntarse por qué no se emplea el novedoso concepto de Oceanopolítica o, en todo caso, el tradicional concepto de geopolítica marítima. Para efectos del presente trabajo se descarta el concepto de Oceanopolítica, ya que implicaría la ocupación efectiva de altamar —que en principio está desligada del derecho internacional— además que dicho concepto actualmente no es parte de los intereses marítimos nacionales. Por otro lado, respecto al concepto de geopolítica marítima, en la práctica es el que se ha venido ejecutando como parte de la Política Exterior Marítima, en forma quizás tácita, inercial y reactiva, sin una mayor relevancia más allá del muy importante triunfo, aislado, en el diferendo marítimo con Chile, pero que es imperativo reforzar.

Por otro lado, la geopolítica marítima tampoco ha podido brindar una orientación clara respecto a la importante pero constantemente pospuesta decisión sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o la adecuación de dicho tratado a nuestra legislación sobre el dominio marítimo nacional (Menacho, 2021).

Es importante considerar que la geopolítica, como contribución a los objetivos de un Estado, es la parte teórico-práctica de su política exterior basada en los intereses y necesidades nacionales, principalmente las relacionadas al desarrollo y la seguridad (Arellanes & Qcman, 2000).

Por otro lado, aprovechando la coyuntura actual de sostenibilidad, basada en la Megatendencia 2: cambio climático y degradación ambiental (Dirección Nacional de Prospectiva y Estudios Estratégicos, 2021) que a nivel global ha impulsado la Agenda 2030 y los Objetivos para el Desarrollo Sostenible y que se relacionan con el enfoque sostenible de la economía azul para el tema marítimo, el establecimiento de un potencial concepto propio, el de la “geopolítica azul”, resulta interesante y hasta ventajoso.

Si se profundiza y desarrolla dicho concepto, se podría permitir generar una política exterior enmarcada en el *soft power*, con capacidad de influir en los temas marítimos internacionales como proyección de nuestros intereses marítimos nacionales y de la Política Nacional Marítima, permitiendo a su vez, el posicionamiento peruano como líder regional en dichas materias.

Es importante hacer una diferenciación entre la presente propuesta de geopolítica azul, con el significado del término “armada de agua azul” o *Blue-Water Navy* (Farley, 2021), que está relacionado con el *hard power* y que se refiere a la capacidad militar de las armadas, de desplegar y operar una fuerza naval de tarea a través del océano abierto, en cualquier lugar del planeta y a una gran distancia de sus bases. Por el contrario, la geopolítica azul orientada al *soft power*, en cuanto a las capacidades relacionadas a la seguridad marítima (Erickson & Strange, 2015), sí debe estar estrechamente ligada con la visión de la Marina de Guerra del Perú: “Poder Naval capaz de actuar con éxito donde lo requieran los intereses nacionales” (Acercas de Nosotros, s.f.), ya que las actuales amenazas no tradicionales a la seguridad nacional, tomando como ejemplo solo una de ellas, la “pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” (pesca INDNR) debido principalmente a la flota de pesca de altamar asiática al borde de nuestro dominio marítimo y que precisamente está ligada a la geopolítica marítima-oceánica china (González, 2021), es un problema recurrente todos los años, desde hace varios años.

Finalmente, como menciona Zamora (2021), al desarrollar el concepto, se podría orientar a que los objetivos que se establezcan para la geopolítica azul, con base en los objetivos priorizados de la Política Nacional Marítima, se alineen con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, considerando que “el cumplimiento de ambos tipos de objetivos son una política de Estado según el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2018) y su cumplimiento nos podría dar prestigio internacional no solo en el desarrollo sostenible sino también en el ansiado buen orden del mar”.

7. Conclusiones

La geopolítica marítima, como resultado del análisis de las realidades marítimas nacionales e internacionales, debe nutrir las estrategias necesarias para el cumplimiento de los objetivos basados en los intereses marítimos nacionales plasmados en la Política Nacional Marítima, para la proyección de nuestra política exterior. Tradicionalmente, dicho concepto no ha estado ligado a políticas que impliquen la sostenibilidad del mar, por lo que es necesaria su evolución.

El enfoque de economía azul y el modelo de gestión oceánica integrada, como evolución del buen uso del mar y de su buen orden, implica la búsqueda del aprovechamiento

del mar y sus recursos para el desarrollo de las naciones, con un balance entre explotación y sostenibilidad, considerando además que no es posible de realizarse sin contar con un importante componente de seguridad y capacidades navales que garanticen su desarrollo.

La propuesta del concepto “geopolítica azul”, basado en la integración del enfoque de economía azul con los objetivos plasmados en la Política Nacional Marítima, como una herramienta de *soft power* marítimo para la ejecución de la política exterior en dicha materia, puede permitir no solo el cumplimiento de nuestros objetivos marítimos sino, ganar influencia y reconocimiento internacional en dichos temas.

Finalmente, la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible son el marco internacional oportuno sobre el cual el desarrollo del concepto de “geopolítica azul” se alinearía, haciéndolo viable.

BIBLIOGRAFÍA

Acerca de Nosotros. (s.f.). Misión y Visión de la Marina de Guerra del Perú. Marina de Guerra del Perú. <https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/>. Fecha de consulta: 10 mayo de 2022.

Arellanes, P. & Qcman, C. (2000). La geopolítica y la política exterior de México hacia el Caribe en la década de los noventa. Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/36513/24211-84772-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Fecha de consulta: 10 mayo de 2022.

Banco Mundial. (2021). A sustainable Ocean Economy is key to Indonesia´s Prosperity. The World Bank. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/03/25/sustainable-ocean-economy-key-for-indonesia-prosperity>. Fecha de consulta: 8 de mayo de 2022.

Castellanos, R. (2020). ¿Qué es el poder blando? EOM. <https://elordenmundial.com/que-es-el-poder-blando-soft-power/>. Fecha de consulta: 2 de mayo de 2022.

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2018). CEPLAN: Seguimiento de los ODS no solo es estadístico. CEPLAN. <https://www.ceplan.gob.pe/blog/ceplan-seguimiento-de-los-ods-no-solo-es-estadistico/>. Fecha de consulta: 5 de mayo de 2022.

Conathan, M. & Moore, S. (2015). Developing a Blue Economy in China and the United States. Center for American Progress. https://americanprogress.org/wp-content/uploads/2015/05/ChinaBlueEcon-report-final.pdf?_ga=2.44015397.1430733398.1657523740-1295824959.1657523739. Fecha de consulta: 9 de mayo de 2022.

Dirección Nacional de Prospectiva y Estudios Estratégicos (2021). Megatendencias 2050: grandes retos e implicancias <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3294036/CEPLAN.%20Megatendencias%202050%3A%20grandes%20retos%20e%20implicancias.pdf>

Doig, J. (2008). Geopolítica Marítima. Doctrina Marítima. <http://doctrinamaritima.blogspot.com/2008/01/geopolitica-martima.html>. Fecha de consulta: 7 de mayo de 2022.

Doig, J. (2013). Apuntes de Doctrina Marítima: Pensamiento Estratégico y Geopolítico Marítimo. Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. <https://repositorio.esup.edu.pe/bitstream/20.500.12927/114/1/Apuntes%20de%20Doctrina%20%20Mar%C3%ADtima.pdf>. Fecha de consulta: 12 de mayo de 2022.

Duchatel, M. (2018). Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. European Council on Foreign Relations. https://ecfr.eu/publication/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe/. Fecha de consulta: 12 de mayo de 2022.

Duvauchelle, M. (s.f.). La Geopolítica y la Oceanopolítica. Revista de Marina de Chile. <https://revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvauchelle.pdf>. Fecha de consulta: 30 de abril de 2022.

Erickson, A. & Strange, A. (2015). China's Blue Soft Power. Naval War College Review. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1182&context=nwc-review>. Fecha de consulta: 29 de abril de 2022.

Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva (2016). Escuela de Guerra de Colombia. <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/6/3/8?inline=1>. Fecha de consulta: 3 de mayo 2022.

Farley, R. (2021). What Makes a Real “Blue Water Navy”? Here's a List. The National Interest. <https://nationalinterest.org/blog/reboot/what-makes-real-blue-water-navy-heres-list-183441>. Fecha de consulta: 4 de mayo de 2022.

González, A. (2021). The Chinese fishing army: a threat to Latin America. Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú. <https://ceeep.mil.pe/wp-content/uploads/2021/03/CEEPEP-2021-The-Chinese-fishing-army.pdf>. Fecha de consulta: 4 de mayo de 2022.

Gutiérrez, S. (2020). Relaciones Internacionales: El poder blando en la Política Exterior y su aplicación por parte de China. Revista de Marina de Chile. <https://revistamarina.cl/revistas/2020/3/sgutierrezs.pdf>. Fecha de consulta: 13 de mayo de 2022.

Ikenberry, G. (2004). Review of “Soft Power: The Means to success in world politics”. Foreign Affairs. <https://www.foreignaffairs.com/reviews/capsule-review/2004-05-01/soft-power-means-success-world-politics>. Fecha de consulta: 13 de mayo de 2022.

Jash, A. (2017). China's "Blue Partnership" through the Maritime Silk Road. National Maritime Foundation. <https://maritimeindia.org/wp-content/uploads/2021/01/Chinas-blue-partnership-maritime-silk-road.pdf>. Fecha de consulta: 5 de mayo de 2022.

J-G, Dai, M, et al. (2020). Integrated Ocean Management. A sustainable Ocean Economy. <https://oceanpanel.org/sites/default/files/2020-05/BP14%20IOM%20Full%20Paper%20Final%20Web.pdf>. Fecha de consulta: 1º de mayo de 2022.

Kaczan, D. & Rodrigues, A. (2021). Four strategies for a blue economy in Indonesia: Reflections from the Oceans for Prosperity report. Work Bank Blogs. <https://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/four-strategies-blue-economy-indonesia-reflections-oceans-prosperity-report>. Fecha de consulta: 12 de mayo de 2022.

López, M. (2021). Pasado, presente y futuro de la geopolítica en el mar de China Meridional. Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos. <https://revista.ieee.es/article/view/2864/4456>. Fecha de consulta: 2 de mayo de 2022.

Lee, K., Noh, J. and Khim, J. (2020). The Blue Economy and the United Nations' sustainable development goals: Challenges and opportunities. Science Direct. <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0160412019338255?token=1A64115DCE15CB46DF175FB5302CA39BE72635FE63E0B143F5CA29055DEB7013B7FC40161F7F17A1D319DB044DC99D2>. Fecha de consulta: 4 de mayo de 2022.

Manoj, P. (2022). All about India's blue economy. BL Explainer. <https://www.thehindubusinessline.com/bl-explainer/bl-explainer-all-about-indias-blue-economy/article65076459.ece#:~:text=India's%20blue%20economy%20is%20a,has%20a%20unique%20maritime%20position>. Fecha de consulta: 5 de mayo de 2022.

Martinez, J. (s.f.). La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile. Revista de Marina de Chile. <https://revistamarina.cl/revistas/1993/3/martinez1.pdf>. Fecha de consulta: 3 de mayo de 2022.

McClory, J. (2017). Soft Power y Latinoamérica. Foreign Affairs Latinoamérica. Instituto Tecnológico Autónomo de México. <https://revistafal.com/soft-power-y-latinoamerica/>. Fecha de consulta: 11 de mayo de 2022.

Menacho, J. (2022). Necesidad de adaptación de las Zonas de la CONVEMAR al Dominio Marítimo para una efectiva aplicación de la Ley. Revista de Marina, Año 104/Número 3-2021, p. 12-20.

Naciones Unidas (s.f.). Blue Economy: oceans as the next economic frontier. United Nations. <https://unric.org/en/blue-economy-oceans-as-the-next-great-economic-frontier/>. Fecha de consulta: 7 de mayo de 2022.

Objetivos de Desarrollo Sostenible. (s.f.). Objetivo 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos. Organización de las Naciones Unidas. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>. Fecha de consulta: 12 de julio de 2022.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-Perú. (s.f.). Objetivo 14: Vida Submarina. <https://www.undp.org/es/peru/objetivos-de-desarrollo-sostenible#vida-submarina>. Fecha de consulta: 11 de mayo de 2022.

Reátegui, R. (2013). Extensión de la Plataforma Continental más allá de las 200 millas. Escuela Superior de Guerra Naval - Centro de Estudios Estratégicos y Marítimos. <https://repositorio.esup.edu.pe/bitstream/20.500.12927/253/1/Informe.pdf>. Fecha de consulta: 11 de mayo de 2022.

Rengifo, A. (2017). Geopolítica del mar. Viejos principios, nuevos paradigmas. Un Periódico. Universidad Nacional de Colombia. http://pensamiento.unal.edu.co/fileadmin/recursos/focos/Geopolitica_del_mar-CP_Maresy_oceanos.pdf. Fecha de consulta: 10 de mayo de 2022.

Solís, H. (2006). Poder Marítimo, Estrategias de Desarrollo y Seguridad para México. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. <https://repositorio.tec.mx/bitstream/handle/11285/629150/33068001021106.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Fecha de consulta: 9 de mayo de 2022.

The Economist (2015). The Blue economy: growth, opportunity and sustainable ocean economy. https://www.woi.economist.com/wp-content/uploads/2018/04/m1_EIU_The-Blue-Economy_2015.pdf. Fecha de consulta: 9 de mayo de 2022.

Till, G. (2007). El Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

United Nations (2014). The Blue Economy concept paper. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>. Fecha de consulta: 30 de abril de 2022.

Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative. (2020). The State Council-The People's Republic of China. <https://uaf.edu/caps/resources/policy-documents/china-vision-for-maritime-cooperation-under-the-belt-and-road-initiative-2017.pdf>. Fecha de consulta: 1º de mayo de 2022.

Zamora, E. (2011). El Nuevo Código Procesal Penal Peruano y el debido proceso en las Operaciones de Seguridad Marítima: Alcances legales para el desarrollo de una Conciencia del Dominio Marítimo. *Revista de Marina*, Año 104/Número 3-2011, p. 55-73.

Zamora, E. (2021). La Economía Azul como impulsor de la Política Marítima Nacional y la Seguridad Marítima peruana. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/127/104>. Fecha de consulta: 30 de abril de 2022.

Zangrando. (2017). El Crecimiento Azul como aplicación de la Economía Azul: estudios e implementaciones. Universidad Politécnica de Cartagena. <https://repositorio.upct.es/xmlui/bitstream/handle/10317/6028/tfm-zan-cre.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Fecha de consulta: 30 de abril de 2022.