



**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA**

**CENTRO DE POSGRADOS**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE:**

**“ESPECIALISTA EN ESTUDIOS ESTRATÉGICOS DE LA  
DEFENSA”**

**TEMA: PROTECCIÓN DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL  
ECUATORIANA EN EL MARCO DE LA CONVEMAR.**

**CPNV. E.M.C MEJÍA HERNÁNDEZ, JORGE**

**CRNL. E.M.C GONZÁLEZ GUERRERO, CARLOS HOMERO**

**DIRECTOR CRNL. (SP) RECALDE GALARZA, ALEJANDRO**



# ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA

DIRECCIÓN DE POSTGRADOS

## CERTIFICADO

CRNL S.P. RECALDE GALARZA ALEJANDRO

CPNV. S.P. RECALDE GALARZA JOSÉ GABRIEL

CERTIFICAN:

Que el presente proyecto titulado "PROTECCIÓN DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL ECUATORIANA EN EL MARCO DE LA CONVEMAR.", desarrollado por los señores: CPNV DE E.M.C. JORGE MEJÍA y el CRNL. E.M.C. CARLOS GONZÁLEZ GUERRERO, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple con las normas académicas y reglamentarias establecidas por la ESPE.

Sangolquí, junio del 2017

  
-----  
CRNL S.P. RECALDE GALARZA ALEJANDRO

DIRECTOR

  
-----  
CPNV.S.P. RECALDE GALARZA JOSÉ GABRIEL

CODIRECTOR



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA

DIRECCIÓN DE POSTGRADOS

**AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD**

El presente proyecto titulado "PROTECCIÓN DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL ECUATORIANA EN EL MARCO DE LA CONVEMAR.", ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado el derecho intelectual de terceros considerándolos como fuentes en el registro bibliográfico.

Consecuentemente exponemos que este trabajo es de nuestra autoría, en virtud de ello nos declaramos responsables del contenido, veracidad y alcance del proyecto en mención.

Sangolquí, junio del 2017

Jorge Mejía  
CPNV. DE E.M.C.

Carlos González Guerrero  
CRNL. DE E.M.C.



# ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA

DIRECCIÓN DE POSTGRADOS

## AUTORIZACIÓN

CPNV DE E.M.C. JORGE MEJÍA y CRNL E.M.C. CARLOS GONZÁLEZ GUERRERO, autorizamos a la UNIVERSIDAD DE FUERZAS ARMADAS -ESPE, la publicación total o parcial del presente proyecto de investigación "PROTECCIÓN DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL ECUATORIANA EN EL MARCO DE LA CONVEMAR.", de su bibliografía y anexos, siendo los derechos del presente trabajo de propiedad exclusiva de la ESPE

Sangolquí, junio del 2017

Jorge Mejía  
CPNV. DE E.M.C.

Carlos González Guerrero  
CRNL. DE E.M.C.

## **DEDICATORIA**

Este trabajo de investigación lo dedico a mis padres que gracias a los valores inculcados me motivaron para culminar de manera eficiente este trabajo de investigación.

A mi esposa e hijos motivación y apoyo permanente.

**CPNV. DE E.M.C JORGE MEJÍA**

Este trabajo de investigación es el producto del esfuerzo que gracias a los valores de responsabilidad inculcados por mis padres y ejemplo de mis superiores me motivaron para culminarlo de manera eficiente.

A mis padres que siempre me guiaron y fueron el ejemplo de vida, a mis hijas y nieta razón y motivación en mi vida.

A mis hermanos y familiares amigos de toda la vida.

**CRNL. DE E.M.C CARLOS GONZÁLEZ GUERRERO**

## **AGRADECIMIENTO**

Deseamos expresar nuestro más sincero agradecimiento en primer lugar a nuestro Dios quien nos ha favorecido con la vida y la salud lo cual ha permitido terminar con éxito este curso, a las autoridades e instituciones que nos apoyaron facilitándonos la información, que sirvió como base para el presente trabajo de investigación final, al Sr. CRNL. S.P. RECALDE GALARZA ALEJANDRO, director de tesis, al Sr. CPNV. (SP) RECALDE GALARZA JOSÉ GABRIEL, codirector de tesis, quienes nos han guiado y orientado con profesionalismo, al transmitirnos sus valiosos conocimientos a fin de realizar la investigación pertinente que será nuestro aporte en beneficio de la institución militar a la cual con orgullo pertenecemos.

## ÍNDICE GENERAL

<b>CONTENIDO</b>	<b>Pág.</b>
CERTIFICACIÓN.....	ii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD.....	iii
AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN.....	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMINETO.....	vi
ÍNDICE GENERAL.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	x
ÍNDICE DE CUADROS .....	xi
RESUMEN.....	xii
ABSTRAC.....	xiii

### CAPÍTULO I

1. EL PROBLEMA .....	1
1.1. Planteamiento del Problema.....	1
1.2. Formulación del Problema .....	3
1.3. Sistematización del Problema .....	3
1.4. Objetivos .....	3
1.4.1. Objetivo General .....	3
1.4.2. Objetivos Específicos.....	4
1.5. Justificación e Importancia .....	4

### CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO.....	6
2.1. Estado del Arte.....	6
2.2. Fundamentación Legal.....	12
2.2.1. Constitución: .....	12
2.2.2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Convemar.....	14
2.2.3. Declaración del Ecuador al momento de Adherir a la Convención .....	15

2.2.4. Ley de Seguridad Pública y del Estado.....	15
2.2.5. Agenda Política de la Defensa .....	16
2.2.6. Plan de Empleo de FF.AA en el Ámbito Interno. ....	16
2.2.7. Plan de Empleo de FF.AA para la Defensa del Territorio Nacional.....	16
2.2.8. Áreas Estratégicas y Zonas de Seguridad .....	16
2.3. Fundamentación Teórica.....	19
2.3.1. Oceanopolítica.....	19
2.3.2. Mar territorial ecuatoriano .....	23
2.3.3. Plataforma Continental.....	27
2.3.4. Amenazas y Factores de Riesgo Considerados para la Protección .....	34
2.3.5. Visión Estratégica de los Recursos Naturales.....	35
2.3.6. Identificación de las Capacidades .....	37
2.4. Variable de Investigación.....	44
2.4.1. Variable cuantitativa-cualitativa .....	44
2.4.2. Operacionalización de las variables .....	45
2.5. Marco Conceptual .....	46
2.5.1. Convemar .....	46
2.5.2. Mar Territorial.....	47
2.5.3. Plataforma Continental.....	47
2.5.4. Fondo Marino.....	49
2.5.5. Poder Marítimo .....	49
2.5.6. Intereses Marítimos.....	50
2.5.7. Oceanopolítica.....	51

### **CAPÍTULO III**

3. METODOLOGÍA .....	53
3.1. Diseño de la Investigación .....	53
3.2. Métodos, técnicas e instrumentos empleados en la investigación. ....	53
3.2.1. Método de investigación .....	53
3.2.2. Técnicas para la recolección de datos/información .....	53
3.2.3. Instrumentos empleados en la investigación.....	53
3.2.4. Tratamiento de la información.....	54



## **CAPÍTULO IV**

4. Conclusiones y Recomendaciones .....	56
4.1. Conclusiones .....	56
4.2. Recomendaciones.....	58

## **CAPÍTULO V**

5. Propuesta para el Fortalecimiento y Desarrollo .....	60
5.1. Introducción .....	60
5.2. Objetivos .....	60
5.3. Justificación e Importancia .....	61
5.4. Fortalecimiento Capacidades .....	65
5.5. Desarrollo de Capacidades .....	66
5.5.1. Vigilancia, Exploración y Reconocimiento .....	66
5.5.2. Despliegue y Movilidad .....	66
5.5.3. Sostenimiento Logístico.....	67
5.6. Unidades Aéreas.....	67
5.7. Unidades de Superficie .....	72
5.8. Conclusiones .....	74
5.9. Recomendación .....	75
Referencias Bibliográficas .....	76
Anexos .....	78

## ÍNDICE DE FIGURAS

	<b>Pág.</b>
Figura No. 1 Cordilleras submarinas del este del Pacífico Sur.....	32
Figura No. 2 Cordilleras submarinas del Ecuador .....	33
Figura No. 3 Reconstrucción de edades de las cordilleras.....	33
Figura No. 4 Ampliación de la Extensión Marítima Ecuatoriana .....	37
Figura No. 5 Depósitos Minerales .....	38
Figura No. 6 Área de Recubrimiento Continental .....	68
Figura No. 7 Área de Recubrimiento Insular .....	69
Figura No. 8 Avión Tipo Casa FIG 8.....	70
Figura No. 9 Avión Tipo Súper King FIG 9 .....	70
Figura No. 10 Avión no Tripulado FIG 10 .....	70
Figura No. 11 Buque de gran calado.....	73
Figura No. 12 Buque calado medio.....	73
Figura No. 13 Buque multi propósito .....	74

**ÍNDICE DE CUADROS**

	<b>Pág.</b>
Cuadro No. 1 amenazas y Factores de Riesgo .....	34
Cuadro No. 2 Operación Variable.....	45
Cuadro No. 3 Encuestados .....	55
Cuadro No. 4 Equipamiento.....	71
Cuadro No. 5 Requerimiento de equipos .....	74

## **RESUMEN**

Los espacios marítimos jurisdiccionales de los Estados ribereños, configuran el territorio marítimo, sobre el cual el Estado ecuatoriano tiene responsabilidades, derechos de soberanía y, además, oportunidades, que, en el contexto de la CONVEMAR, representan principios fundamentales para la Gobernanza de mares y océanos y atienden a conceptos fundamentales de supervivencia. Estos espacios marítimos jurisdiccionales representan 5.3 veces el territorio terrestre de nuestro país, lo que equivalen aproximadamente a un millón ciento once mil kilómetros cuadrados; que proporcionalmente constituye el mayor espacio marítimo atribuible a un Estado ribereño de la cuenca del Pacífico Sureste. Desde esa perspectiva, el control del mar, la capacidad de defender y proteger dichos espacios, caracteriza la más importante acción estatal que pueda ejercida en los próximos años. En la configuración de los espacios marítimos jurisdiccionales está la plataforma continental ecuatoriana, la misma que incluye tres cordilleras submarinas, Carnegie, El Coco y Colón, todas ellas como prolongación natural desde las islas Galápagos y susceptibles de promover su extensión a la luz del artículo 76 de la CONVEMAR. Cuanto a la gestión del mar que Ecuador realice, en el presente y en el futuro, depende de la claridad de la visión geoestratégica que tenga, ya que como Estado ribereño deberá estar consciente de la problemática que subyacen, la necesidad de alcanzar capacidades que le permitan defender en forma efectiva este espacio, así como los requerimientos de talento humano preparado y medios que se necesiten para proteger y defender los recursos vivos y no vivos que se encuentran en su territorio marítimo, incluso en aquellos que se encuentren más allá de la milla 200.

### **PALABRAS CLAVES**

**ÁREAS ESTRATÉGICAS**

**ESPACIOS MARÍTIMOS**

**PLATAFORMA CONTINENTAL**

**CAPACIDADES DE PROTECCIÓN**

**GEOESTRATÉGICO**

## ABSTRAC

Them spaces maritime jurisdictional of them States riparian, configured the territory maritime, on which the State Ecuadorian has responsibilities, rights of sovereignty and, also, opportunities, that in the context of the CONVEMAR, represent principles fundamental to the governance of seas and oceans and attend to concepts fundamental of survival. These spaces maritime jurisdictional represent 5.3 times the territory land of our country, what equal approximately to a million cent eleven thousand kilometers square; that proportionally constitutes the greater space maritime attributable to a State coastal of the basin of the Pacific Southeast. From that perspective, the control of the sea, the capacity of defend and protect such spaces, characterized the more important action state that can be exerted in the next years. In the configuration of the jurisdictional maritime spaces is the Ecuadorian continental platform, which includes three submarine ridges, Carnegie, El Coco and Colón, all of them as a natural extension from the Galapagos Islands and likely to promote its extension in the light of article 76 of CONVEMAR. In terms of the management of the sea that Ecuador, in the present and in the future, depends on the clarity of vision geostrategic having, as a coastal State should be aware of problems that underlie and prepared human resources requirements and means needed to protect and defend living resources and not living within its maritime territory, even in those that are more beyond of the mile 200.

### KEYWORDS

**STRATEGIC AREAS.**

**MARITIME SPACES.**

**CONTINENTAL PLATFORM.**

**PROTECTION CAPACITIES.**

**GEOSTRATEGIC .**

## **CAPÍTULO I**

### **1. EL PROBLEMA**

#### **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En la actualidad, la necesidad de recursos, determina que los países busquen nuevas fuentes y formas de solventar sus necesidades, esta es la razón por la que los estados ribereños especialmente, requieren tener un mayor conocimiento de las potencialidades que el mar jurisdiccional y no jurisdiccional les ofrece siendo necesario el desarrollo y fomentar nuevas tecnologías que permitan explotar de manera sustentable la gran cantidad de recursos que en el existen, sin embargo esto conlleva nuevas responsabilidades y condiciones para que los países tengan la capacidad necesaria para realizar la protección integral de los recursos con una presencia efectiva y asegurando la soberanía de los países en este inmenso territorio, siendo necesario que el desarrollo de las mismas, considere en forma integral las condiciones que permitan respetar las normas ambientales y de conservación de los recursos vivos y no vivos del mar.

Desde ese enfoque y bajos las consideraciones de que el futuro mediano adquiere dimensiones extraordinarias a la hora de hablar de la supervivencia de los Estados, es cuando surgen algunos de los procesos más complejos de desarrollo de la Convención del Mar: CONVEMAR, a través del artículo 76, que es la caracterización de la extensión de la plataforma continental, la misma que tiene un periodo de 10 años, a partir de la suscripción o adhesión del Estado ribereño para demostrar su factibilidad.

Los aspectos antedichos imponen la necesidad a los Estados ribereños de crear y mantener iniciativas y gestión con una visión prospectiva, integral, eficiente, oportuna y, sobre todo, consciente del hecho de contar con las capacidades necesarias para la protección efectiva de la misma, así como el desarrollo de tecnologías que permitan alcanzar el aprovechamiento efectivo de los recursos.

- 1.1.1. Existen factores que debemos considerar para definir las capacidades que deben tener FF.AA. para la Protección de la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR.
  - 1.1.1.1.1. Determinar las Capacidades actuales y requeridas del Estado para la protección de la Plataforma Continental
  - 1.1.1.1.2. Determinar los recursos que dispone la Fuerza Naval y que tengan la capacidad operativa para proteger de manera efectiva la Plataforma Continental, considerando medios aéreos, de superficie, tecnológicos u otros que permitan alcanzar de manera efectiva esta misión (operatividad y operabilidad), lo que permite mantener Soberanía en el Mar Ecuatoriano Continental e Insular al contar con los suficientes medios para su protección.
  - 1.1.1.1.3. La existencia en el mar territorial de las cordilleras submarinas que permitirían ampliar la jurisdicción de nuestro Mar territorial en el marco de la CONVEMAR.

Considerando los beneficios y posible ampliación territorial ecuatoriana en el marco de la CONVEMAR, ante la existencia de las tres cordilleras submarinas que probablemente disponen de una gran cantidad de recursos aprovechables en beneficio y desarrollo de la población ecuatoriana, considerando la gran extensión que se incorporaría a nuestro territorio marítimo (aproximadamente 266.000 km<sup>2</sup>), es necesario contar con unidades navales que tengan las condiciones requeridas para efectuar en forma permanente patrullajes y actividades de control para también demostrar la soberanía que el Ecuador mantiene en este sector, así como también la necesidad de capacitación y entrenamiento de tripulaciones y personal que pueda afrontar en forma efectiva las distintas situaciones que se pueden dar en este sector de nuestro territorio nacional.

Considerando la extensión del mar territorial ecuatoriano, la presencia de actividades relacionadas con en el mar y las amenazas que se dan por la cantidad de recursos existentes en este sector, la existencia y misión de Fuerzas Armadas FF.AA., específicamente de la Armada del Ecuador, el dispositivo actual de las unidades, la disponibilidad de material, equipo, medios e infraestructura de la Armada, la existencia de personal capacitado para cumplir estas misiones, es necesario disponer de una doctrina de empleo por Capacidades y los medios necesarios que permita cumplir con la protección de la Plataforma Continental de manera efectiva.

## **1.2. Formulación del Problema**

Cuáles son las capacidades que requieren las FF.AA para brindar la protección efectiva de la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR?

## **1.3. Sistematización del Problema**

**1.3.1.**Cuál es la importancia de la Plataforma Continental para el Ecuador considerando los recursos potencialmente existentes en la misma en el marco de la CONVEMAR?

**1.3.2.** Con que recursos y capacidades cuenta actualmente las FF.AA. para poder brindar la protección efectiva de la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR?

**1.3.3.** Cuáles son los sectores más importantes a defender considerando que definirlos, permitirán priorizar los sectores a proteger de la Plataforma Continental a fin de determinar las capacidades y recursos necesarios?

**1.3.4.** Cuáles son las Capacidades que deben alcanzar las FF.AA para brindar la protección efectiva de la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR?

## **1.4. Objetivos**

### **1.4.1. Objetivo General**

Determinar las capacidades que requieren las FF.AA para brindar la protección efectiva de la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR.



### **1.4.2. Objetivos Específicos**

- 1.4.2.1.** Determinar la importancia de la Plataforma Continental para el Ecuador considerando los recursos potencialmente existentes en la misma en el marco de la CONVEMAR
- 1.4.2.2.** Determinar las capacidades actuales que tienen las unidades de la Fuerzas Armadas para brindar una adecuada protección a la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR.
- 1.4.2.3.** Determinar los sectores más importantes a defender que permitan priorizar los mismos dentro de la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR.
- 1.4.2.4.** Determinar las capacidades necesarias para que las unidades de Fuerzas Armadas puedan brindar la protección necesaria a la Plataforma Continental en el marco de la CONVEMAR.

### **1.5. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA**

Este proyecto se lo realiza considerando los beneficios que podría alcanzar el Ecuador en el marco de la CONVEMAR, al tener los fundamentos necesarios para incorporar territorio y acceder a los beneficios por la exploración, explotación y aprovechamiento de los recursos del mar en beneficio de la población ecuatoriana.

Se pretende determinar la magnitud, alcance y beneficios que dará al Ecuador el ser parte de la CONVEMAR y tener claro los derechos que nos asiste al poder definir la Plataforma Continental, considerando los beneficios que como Estado Ribereño al comprobarse la prolongación desde la región Insular, de las Tres Cordilleras Submarinas.

Esta investigación, ayudará en base al Tratado de la CONVEMAR, definir los beneficios que podría tener el Ecuador al aprovechar los recursos de la Plataforma Submarina, con el beneficio adicional de que al verificarse la existencia, origen y prolongación de las Tres Cordilleras Submarinas, que permiten realizar el estudio, ser beneficiarios de los potenciales recursos que pueden existir, determina la necesidad que el Ecuador desarrolle Capacidades, tecnología, procedimientos y establezca los requerimientos para mantener una protección adecuada de los recursos potencialmente existentes en el lecho marítimo así como la posibilidad de generar en el campo científico progresos significativos considerando la posibilidad de establecer convenios y transferencia de tecnología con otros países que tienen un posicionamiento y tecnología adecuada para poder determinar los recursos existentes y el aprovechamiento que se puede dar de los mismos sin generar un impacto ambiental negativo para de esta manera mejorar las condiciones de la población especialmente de los sectores próximos así como un desarrollo general del país.

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO TEÓRICO

#### 2.1. ESTADO DEL ARTE

Es importante considerar cual es la situación actual y anterior sobre el mar territorial, este es un sector que los estados ribereños especialmente, ejercen o deberían ejercer soberanía sobre el mismo, debiendo considerar de igual manera que la soberanía sobre las aguas internas de su territorio, la Convención del Mar de 1982, considera que el mar territorial se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas (22,2km) considerado desde las líneas de base para medir su anchura.

Los trabajos para tratar de definir la importancia y las normas que regulan el derecho de los estados sobre el mar, no es nuevo, desde la antigüedad existió un permanente interés en el mar y su aprovechamiento, la evolución histórica determina que pueblos como los mesopotámicos, imperios como el Chino, Egipcio, Griego y la propia Roma busquen la manera de realizar actividades como la pesca, el comercio y la navegación como una oportunidad de progreso y desarrollo, si bien es cierto no se hablaba de soberanía o derechos exclusivos del mar, siempre existió el interés sobre el mismo, estudios realizados a inicios del siglo XVII, considerando los principios del Derecho Romano, nos muestran a Hugo Grocio como uno de los pioneros de esta concepción, su obra “Mare Liberum”<sup>5</sup> (1608) y “De iure belli ac pacis”<sup>6</sup> (1625), sus textos fundamentales, designan a Grocio como un ferviente partidario del Derecho natural.

El Derecho natural prescribe normas de conducta tanto para los individuos así como para la gestión de las naciones o la de las relaciones entre ellas. Su obra, enfrentada a la concepción todavía impregnada de escolástica de los teóricos españoles que lo antecedieron, aparece como portadora de una visión fuertemente racional del Derecho natural y tendrá influencia hasta en el propio Kant. Según Grocio, el Derecho Internacional debía derivar del Derecho natural, el cual habría de proporcionar el marco filosófico general para las diferentes ramas del Derecho. Este modo de

fundamentar el Derecho Internacional se fue tornando cada vez más laxo hasta que, en el siglo XVIII, se llegó a la plena separación de los fundamentos del Derecho natural y del Derecho Internacional de toda referencia a la teología. A posteriori, la creciente secularización de la reflexión filosófica y jurídica occidental produjo el tránsito hacia una reconceptualización, tanto social como histórica, del Derecho, la cual concluyó con la afirmación de una concepción más positivista de éste y, durante el siglo XIX, con el paulatino abandono de la visión iusnaturalista. Empero, y tras esa considerable interrupción de más un siglo, el Derecho natural experimentaría, junto con el Derecho Teológico, un nuevo renacimiento tras la Segunda Guerra Mundial”(«documentodeinvestigacion59.pdf», s. f.)

Los diferentes estados ribereños, formulan la necesidad de protección y soberanía sobre el mar, presentando varias tesis para extender el mar territorial con el objetivo de proteger los recursos tanto vivos como no vivos así como por condiciones ambientales con el objeto de conservar para el futuro esta fuente de recursos.

La Sociedad de Naciones y la Conferencia de La Haya sobre Codificación del Derecho Internacional de 1930, aceptaron esta tesis sin embargo no se definió la anchura del mar territorial, sin embargo, se reconoce la existencia de una zona contigua, de una extensión máxima de 12 millas marinas.

En 1982, la Convención de Naciones sobre el Derecho del Mar de 1982 por los antecedentes de los intereses de los estados en definir una zona económica exclusiva sobre la que tendrían soberanía, considerando que declaraciones como las del Presidente Truman luego de la Segunda Guerra Mundial, fueron los iniciadores de esta teoría.

Los estados latinoamericanas presentan una tesis (propiciada por Chile, Ecuador y Perú) sobre el mar territorial, en el que se define ciertas competencias que tienen los estados sobre aspectos de protección, conservación, explotación y exploración de los recursos naturales, vivos y no vivos existentes en el lecho del mar, el subsuelo o las aguas supra yacentes, hasta una distancia de 200 millas marinas (370,4 km).

**BRASIL.**-En el ámbito regional, existen propuestas a ser consideradas por los diferentes países con el fin de explotar, aprovechar y conservar de una manera adecuada los recursos existentes en el mar, uno de los países que procuran una tesis para el aprovechamiento del mar es Brasil con el tema de la Amazonía Azul, para alcanzar los objetivos propuestos, tienen un plan de desarrollo y actividades a cumplir que les permite alcanzar los mismos, dentro de ellos, se considera la situación de sus Fuerzas Armadas y como prioridad su Armada, "... En relación con el desarrollo y la defensa, una primera consideración de peso que contiene el documento es la que asocia indisolublemente la estrategia de desarrollo del país a la de la defensa.

Tal vez inspirados en el binomio conceptual "Seguridad y Desarrollo" que con alguna frecuencia apareció en los últimos documentos de la Organización de los Estados Americanos, o apoyados en la falacia del spin of de la Investigación y Desarrollo en ciencia y tecnología de la defensa para la industria civil, en este documento se sustituyó el concepto de "seguridad" por el de "defensa" para afirmar la inseparabilidad de la Estrategia de Defensa Nacional de la Estrategia de Desarrollo Nacional y que "Cada una refuerza las razones de la otra. En ambas, se despierta para la nacionalidad y se construye la nación" («12091403.pdf», s. f.-a)

Brasil conforme la Estrategia Nacional de Defensa (END), elabora un Plan de Articulación y Equipamiento de su Armada el mismo que tiene por objetivo la potenciación de la misma en base a los ejes de monitoreo/control, movilidad y presencia, con este plan se pretende dotar a la Armada del Brasil de los medios necesarios para proteger el mar del Brasil y su plataforma continental extendida o también reconocido a nivel internacional como su Amazonía Azul "...La Estrategia Nacional de Defensa avanza en relación a los dos documentos de Política Nacional de Defensa que la precedieron. La END contempla aspectos que en aquellos tiempos habían quedado insuficientemente tratados y se atreve a diseñar la definición de lo que podríamos llamar "Gran Estrategia" en el sentido que le da a la expresión Liddell Hart (1895). En realidad, y aunque se centre en la defensa, la END se extiende a aspectos que exceden el ámbito ministerial de la defensa y ocupa espacios de educación, ciencia y tecnología, economía, infraestructura y movilización nacional, entre otros. Avanza

decididamente sobre temas que antes nunca se trataron en documentos públicos, como la organización de las Fuerzas Armadas, su composición organizativa y sus prácticas operacionales, así como sobre las capacidades y los medios necesarios para asegurar su eficacia. No se ignoró tampoco la exigencia de la independencia tecnológica para suplir esos medios, que se asentaría en la articulación con una industria nacional reforzada con protección y auxilio económico para la producción de materiales de defensa de manera autónoma. Explícitamente menciona el desarrollo en áreas que considera esenciales para articular la defensa, como el desarrollo científico-tecnológico en las áreas cibernética, aeroespacial y, especialmente, nuclear. El documento pretende organizar la Estrategia de Defensa Nacional en tres ejes principales: (1) la organización de las Fuerzas Armadas, orientándolas para un mejor desempeño en el cumplimiento de su papel constitucional; (2) la reorganización de la industria nacional de material de la defensa para equipar a las fuerzas con autonomía y tecnología nacional; y (3) la composición de los efectivos de las Fuerzas Armadas y la movilización nacional por medio del alargamiento y profundización del servicio militar obligatorio y la implementación de un servicio civil obligatorio suscrito con el Ministerio de Defensa. En relación con el desarrollo y la defensa, una primera consideración de peso que contiene el documento “La Defensa en la Política Exterior del Brasil: el Consejo Suramericano y la Estrategia Nacional de Defensa de Héctor Luis Saint-Pierre” es la que asocia indisolublemente la estrategia de desarrollo del país a la de la defensa. Tal vez inspirados en el binomio conceptual “Seguridad y Desarrollo” que con alguna frecuencia apareció en los últimos documentos de la Organización de los Estados Americanos, o apoyados en la falacia del spin of de la Investigación y Desarrollo en ciencia y tecnología de la defensa para la industria civil, en este documento se sustituyó el concepto de “seguridad” por el de “defensa” para afirmar la inseparabilidad de la Estrategia de Defensa Nacional de la Estrategia de Desarrollo Nacional y que “Cada una refuerza las razones de la otra...” («12091403.pdf», s. f.-b)

**ARGENTINA.-** con un pensamiento Geo-estratégico, creó el Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa “Manuel Belgrano”, es aquí donde se deberán analizar y realizar las propuestas respectivas para aportar con una visión estratégica la

planificación de las capacidades estratégicas que deben tener las Fuerzas Armadas para apoyar al desarrollo del país.

El rol principal de la Fuerzas Armadas en este esquema es el de alistar los medios humanos y materiales para ponerlos a disposición de un determinado teatro operacional, en la defensa territorial del país ante una amenaza de origen externo. El poder marítimo, punto de articulación del poder naval y los intereses marítimos, incluye todas las variables de seguridad y desarrollo vinculadas con el mar. Es la expresión amplia de la capacidad del país para hacer uso del mar. Pero es también la capacidad para influir en el comportamiento de otros actores a través de lo que uno hace desde el mar. ( Ministerio de Defensa, 2008)

Argentina tiene una costa de 5000 kilómetros y una proyección de su Zona Económica Exclusiva que llega hasta las 350 millas náuticas (MN) y en otro incluso hasta las 370 MN, medidas desde la costa, con una gran responsabilidad en la explotación racional de recursos vivos y naturales, en la preservación del medio ambiente marino, en el transporte de mercancías y en la colaboración internacional en búsqueda y salvamento en alta mar.

El poder naval es el protector de los intereses marítimos que, paradójicamente, constituyen la fuente misma de su eficacia. En la práctica la modernización del sistema de defensa apunta a reforzar ese poder marítimo avanzando en la reconstrucción de la industria naviera nacional, desmembrada durante los años noventa. Se puede observar que existe una desproporción entre la dimensión del espacio marítimo de la Argentina, los intereses económicos y estratégicos nacionales, y la disponibilidad de fondos que el Estado puede destinar a su defensa. Esta brecha insostenible entre recursos y obligaciones, sólo puede ser resuelta con la unión de esfuerzos con países con puntos de vistas semejantes.

Entre los objetivos principales de la visión geo-estratégica dentro del orden y el derecho internacional, está la incorporación definitiva al patrimonio nacional de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y sus espacios marítimos, considerado como un imperativo constitucional. Además de mantener una presencia activa en la Antártida, propiciando y desarrollando las actividades científicas, propias e internacionales, en afirmación de los derechos del país en el continente.

Las capacidades operacionales a ser desarrolladas por la Armada Argentina, están orientadas a lograr una marina de guerra a escala real de sus posibilidades económicas y en el marco de las necesidades sociales, una fuerza proporcionada, alistada y adiestrada, con capacidad de disuadir a cualquier actor que se propusiera afectar nuestros intereses nacionales en el mar.

Las capacidades a ser desarrolladas difieren ligeramente, por su ubicación geográfica, ya que requieren buques rompehielos, buques océano Figuras que tengan permanencia en la Antártida y el considerable espacio marítimo adyacente a este país donde Argentina tiene intereses directos.

El concepto de los Intereses Marítimos del Almirante Segundo Storni y las enseñanzas de la guerra de las Malvinas, han fijado algunas bases para un replanteo del poder naval. En el futuro la política naval deberá articular adecuadamente la necesidad de contar con una Escuadra de Guerra eficiente con el desarrollo económico sustentable y con equidad, la protección del medio ambiente marino, el fomento de la industria naviera y la consolidación de un sistema internacional basado en la multilateralidad y en el respeto a las normas del derecho internacional.

La Armada Argentina se encuentra desarrollando capacidades que permitan cumplir con:

- 1) Tareas marítimas, fluviales y de seguridad náutica.
- 2) Búsqueda y salvamento marítimos.
- 3) Apoyo a la actividad en la Antártida.
- 4) Asistencia humanitaria.
- 5) Apoyo a la comunidad.
- 6) Contribución a la preservación del medio ambiente.
- 7) Comando, Control, Comunicaciones, Informática e Inteligencia.
- 8) Anfibia.
- 9) Aeronaval



La anchura del mar territorial se establece en el artículo 3 de la Convención del Mar: “Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base...”(«convemar\_es.pdf», s. f.). Esta convención confirma el Derecho Internacional vigente e incorpora criterios como la zona económica exclusiva que garantiza a los estados el aprovechamiento de los recursos en la misma.

Cuando las costas de dos Estados son adyacentes o se hallen situadas frente a frente, ninguno de dichos Estados tiene derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de dichos Estados. Salvo que por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma (**Moscoso, Scribd**, 2011)

## **2.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL**

Debemos determinar que la importancia de esta investigación está respaldada por el amparo legal que existe en la Constitución del Ecuador así como en normativa internacional estipulada en el Convenio de la CONVEMAR.

La normativa legal que permite determinar la importancia y tratar de definir la importancia de delimitar la plataforma continental para brindar una protección efectiva, de acuerdo al siguiente detalle:

### **2.2.1. Constitución:**

**2.2.1.1.** Título II DERECHOS, Cap. Séptimo: Derechos de la Naturaleza. Art. 74.- Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir.

**2.2.1.2.** Título IV PARTICIPACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL PODER, Cap. Tercero. Función Ejecutiva.

Art 147: Son atribuciones y deberes de Presidenta o Presidente de la

República, además de los que determine la ley: Numeral 1 Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los tratados internacionales y las demás normas jurídicas dentro del ámbito de su competencia.(«constitucion\_de\_bolsillo.pdf», s. f.)

**2.2.1.3.** Título V ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO, Cap. Cuarto: Régimen de Competencias.

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: Numeral 7 Las áreas naturales protegidas y los recursos naturales.

**2.2.1.4.** Capítulo Quinto Sectores estratégicos, servicios y empresas públicas.

Art 313.- El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y lo refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.(«constitucion\_de\_bolsillo.pdf», s. f.)

**2.2.1.5.** Título VII RÉGIMEN DEL BUEN VIVIR, Cap. Segundo: Sección Tercera. Patrimonio natural y ecosistemas.

Art 404.- El patrimonio natural del Ecuador único e invaluable comprende, entre otras, las formaciones físicas, biológicas y geológicas cuyo valor desde el punto de vista ambiental, científico, cultural o paisajístico exige su

protección, conservación, recuperación y promoción. Su gestión se sujetará a los principios y garantías consagrados en la Constitución y se llevará a cabo de acuerdo al ordenamiento territorial y una zonificación ecológica, de acuerdo con la ley.

**2.2.1.6. Título VIII. RELACIONES INTERNACIONALES. Capítulo segundo. Tratados e instrumentos internacionales.**

Art. 417.- Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución. (ASAMBLEA NACIONAL, 2008)

**2.2.2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar CONVEMAR.**

**2.2.2.1. APROBACIÓN.** Art. Único.- Aprobar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) con la Declaración del Ecuador al momento de adherir a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (Asamblea Nacional Ecuador, 2016)

**2.2.2.2. RATIFICACIÓN.** Art. 1.- Ratificase la adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), suscrita el 10 de diciembre de 1982, con la Declaración formulada por la Asamblea Nacional.(«feb15\_CONVENCIÓN-DE-LAS-NACIONES-UNIDAS-SOBRE-EL-DERECHO-DEL-MAR-CONVEMAR.pdf», s. f.-a)

**2.2.2.3.** Art. 2.- De conformidad con lo establecido en el artículo 422 de la Constitución de la República y el Dictamen No. 007-11-DTI-CC de la Corte Constitucional, el procedimiento elegido para la solución de controversias establecido en los artículos 187 y 287 de la Convención no podrá referirse a

controversias contractuales o de índole comercial, entre el Estado Ecuatoriano y personas naturales o jurídicas privadas. («feb15\_CONVENCIÓN-DE-LAS-NACIONES-UNIDAS-SOBRE-EL-DERECHO-DEL-MAR-CONVEMAR.pdf», s. f.-a)

### **2.2.3. Declaración del Ecuador al momento de Adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.**

El Estado Ecuatoriano conforme a las disposiciones de la Convención ejerce soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas marinas, las que se hallan integradas por los siguientes espacios marítimos:

- Las aguas interiores que son las aguas situadas al interior de las líneas de base.
- El mar territorial que se extiende desde las líneas de base hasta un límite que no exceda las 12 millas marinas.
- La Zona económica exclusiva que es un área comprendida entre los límites interiores del mar territorial y hasta una distancia de 188 millas marinas adicionales; y.
- La plataforma continental

### **2.2.4. Ley de Seguridad Pública y del Estado.**

**2.2.4.1.** Título I. Del objeto y ámbito de la ley. Art 1 Objeto de la ley. (Legislativa, 2009).

Art 2. De los Ámbitos de la Ley.

Art 3. De la Garantía de Seguridad Pública.

Art 11- De los órganos ejecutores, Lit. c. De la prevención: Entidades Responsables. - En términos de esta ley, la prevención y la protección de la convivencia y seguridad ciudadanas corresponden a todas las entidades del Estado. El Plan Nacional de Seguridad Integral fijará las prioridades y designará las entidades públicas encargadas de su aplicación, de acuerdo al

tipo y naturaleza de los riesgos, amenazas o medidas de protección o prevención priorizadas.

**2.2.4.2.** Título VI. De los estados de excepción. Capítulo I. de la definición y declaratoria de los estados de excepción.

**2.2.4.3.** Título VII. de las Zonas de seguridad de fronteras y áreas reservadas de seguridad. Art 38 de las Zonas de seguridad de fronteras y áreas reservadas de seguridad.

**2.2.4.4.** Título VIII. De los sectores estratégicos de la seguridad del Estado.

### **2.2.5. Agenda Política de la Defensa**

**2.2.5.1.** Dentro de los objetivos que define la Agenda, determina la responsabilidad que tiene FF.AA en los siguientes aspectos, los mismos que definen nuestra misión y responsabilidades:

“...Garantizar la defensa de la soberanía e integridad territorial y participar en la seguridad integral.

Apoyar el desarrollo nacional en el ejercicio de las soberanías”.(«Agenda-Politica-Defensa.pdf», s. f.)

### **2.2.6. Plan de Empleo de FF.AA en el Ámbito Interno.**

2.2.6.1. Considerando las tareas dispuestas específicamente a la Armada del Ecuador.

### **2.2.7. Plan de Empleo de FF.AA para la Defensa del Territorio Nacional.**

2.2.7.1. Considerando las tareas dispuestas específicamente a la Armada del Ecuador

**2.2.8. Áreas Estratégicas y Zonas de Seguridad.** - Las Zonas de seguridad son espacios territoriales del país, los cuales son de importancia estratégica, es necesario

considerar que su seguridad ante probables amenazas o afectaciones, necesita de leyes especiales que garanticen su seguridad.

Con la *Ley de Seguridad Pública y del Estado*, oficializada mediante Decreto Ejecutivo No.433, eleva a ley de la República las Zonas de Seguridad, la propuesta elaborada por Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COMACO), Ministerio de Defensa Nacional (MIDENA) y el Ministerio Coordinador de Seguridad (MICS= en sesión del 8 de agosto del 2013 en el Consejo de Seguridad Pública del Estado (COSEPE), cuya delimitación actual se mantendrá hasta que el Ministerio de Coordinación de Seguridad cree, elimine o establezca nuevas zonas de seguridad con asesoramiento técnico militar del Comando Conjunto de las FF.AA. («Ley-de-Seguridad-Publica-y-del Estado.pdf», s. f.)

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas ha elaborado el documento de Zonas de Seguridad del Estado, emitido en el mes de diciembre del 2016, en donde define el concepto de Zona de Seguridad, en este documento establece los conceptos, los límites, su dimensión, siendo necesario actualizar las mismas considerando especialmente las capacidades actuales y futuras de las instituciones del Estado.

El COMACO, en base a las capacidades y nuevas condiciones, debe actualizar las Zonas de Seguridad, siendo necesario recabar información de todos los niveles de conducción, estratégico, operacional y táctico que cada Fuerza mantiene, así como consideraciones de orden jurídica, económica, geográfica. La actualización de las zonas de seguridad la realiza el COMACO, mediante un proceso de consolidación y convalidación de información estratégica, operacional, táctica, técnica, jurídica y geográfica, siendo necesario igual coordinaciones con otros ministerios, Organizaciones, Instituciones y Entidades del Estado, responsables de seguridad y desarrollo así como también referente al ordenamiento territorial que define responsabilidades y ámbitos de acción.

Las zonas de seguridad son importantes considerando que la misión de Fuerzas Armadas de la defensa de la soberanía e integridad territorial, requiere la optimización de recursos y definidas estas zonas, se puede planificar para optimizar medios y

cumplir nuestra misión.

Para determinar las áreas Estratégicas y Zonas de Seguridad, debemos mantener el respaldo jurídico que legitimen la actuación de las instituciones del Estado en las mismas, normativa que facilita, prohíbe y regula las actividades que se pueden realizar en las mismas, la normativa que nos permite esto es la siguiente: Constitución de la República, octubre 2008, Arts. 158, 162, 313, 404, 405, 407 y 413; la Ley Orgánica de la Defensa Nacional, enero 2007, Art. 2 lit b: Art 16 lit. k) y m); la Ley de Seguridad Pública y del Estado; Arts. 10 lits. i y l; 11 lit d); 38; 39; 40; 41; 42; y 43; el Código Civil, Arts. 604, 605, 606 Y 607; la Agenda Política de la Defensa, 2014-2017, Política 3. Proteger y Defender los Recursos Estratégicos del Estado («Agenda-Politica-Defensa.pdf», s. f.) la Ley Forestal y Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre; Arts. 31; 66; 67; 68; 78; 79; el Decreto Ejecutivo 433 de junio 2007.

“...Las Zonas de Seguridad (ZS) son el espacio territorial ecuatoriano cuya importancia estratégica, características y elementos que la conforman, requieren de una regulación especial con la finalidad de garantizar la protección de esta zona ante eventuales graves afectaciones o amenazas a la seguridad objeto de la Ley de Seguridad Pública y del Estado. Son sujetos de regulación especial los bienes, espacios geoFiguras, servicios y actividades que se encuentren en esta zona. («Decreto ejecutivo 433», s. f.) En este Decreto, se establece claramente la importancia de las zonas de Seguridad para el desarrollo del país considerando las características especiales y la posibilidad de aprovechamiento de sus recursos en beneficio de la población.

Es necesario de igual forma considerar los Criterios Generales para la Delimitación de Zonas de Seguridad

Para la delimitación operativa de zonas de seguridad, se deben considerar, entre otros criterios, los siguientes de seguridad y defensa:

- a.** Los criterios específicos de cada Fuerza por la naturaleza de sus tareas.
- b.** El régimen jurídico especial que permita el desarrollo de las actividades económicas y militares en tiempo de paz, privilegiando las actividades militares en tiempo de conflicto.
- c.** Favorecer el desarrollo nacional.
- d.** Respetar los compromisos adquiridos en los acuerdos internacionales para fortalecer la imagen del país ante la comunidad internacional.

- e. Todo lo anterior, sin descuidar la posibilidad de enfrentar las amenazas y factores de riesgo a la seguridad interna y externa de la nación, de manera oportuna, de acuerdo a los Planes Militares de Defensa. (**ZONAS DE SEGURIDAD DEL ESTADO**, 2016)(«decreto ejecutivo 433», s. f.)

**Las áreas de Seguridad en el espacio marítimo son:**

- a. Aguas Reservadas de Seguridad (AGRS) (2)
- b. Zona de Seguridad de Frontera Marítima (ZSFM) de 10 MN.

## **2.3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA**

### **2.3.1. OCEANOPOLÍTICA**

**Teoría del Mar Equinoccial**, para enmarcar la importancia del presente trabajo es necesario conceptualizar los Intereses Marítimos de una nación, el cual refleja la potencialidad que pueda tener un país para desarrollar economía mirando hacia una fuente inagotable de recursos como es el mar. El concepto más idóneo lo podemos obtener de Pensamientos para el Desarrollo Marítimo Ecuatoriano (2004) indica: “Intereses Marítimos como parte del Poder Marítimo, es la capacidad de utilizar todas esas potencialidades que el mar ofrece y convertir a cada uno de los recursos en elementos productivos, en una forma sustentable” (p.11). Esto es lo que en forma práctica se ha venido ejecutando a lo largo de la historia de los países que tienen una influencia marítima desde épocas de la conformación de sus actuales límites fronterizos, como Inglaterra, España, Francia, etc..., y en especial en épocas de conquistas y colonización de los países económicamente desarrollados en donde a través del mar visualizaron como poder extender su influencia hacia el mundo y llevar consigo su cultura y proyectar su economía hacia las nuevas tierras colonizadas, como lo sucedido en el continente americano.

También es importante resaltar como la influencia del mar a lo largo de la historia, ha determinado el entorno y el desarrollo socio-económico de los pueblos, al obligar al



hombre a ver al mar como un sustento para sus sociedades.

En el desarrollo de este pensamiento futurista que relaciona al mar y a las sociedades, nuestro país presenta una propuesta geoestratégica llamada “Mar Equinoccial”, que expresa al componente de los Intereses Marítimos, como un elemento basado estrictamente en las potencialidades del mar y como único objetivo presentar al resto del mundo la forma en que va a explotar sus recursos marítimos en beneficio del desarrollo económico del país, dentro de sus espacios marítimos.

De acuerdo a los conceptos de Geopolítica descritos en el Manual de Geopolítica de la Academia de Guerra Naval (2004), indica que: “La superficie del Estado es la extensión geográfica en la que se encuentra asentado, es el área terrestre, marítima, fluvial y lacustre que proporciona el sustento y le da protección a la población” (p.67).

En si son todas las bondades que nos ofrece la naturaleza en todas sus formas, sean estas a través de su flora y fauna terrestres y acuáticas para la alimentación de la población y para su desarrollo económico, todas sus riquezas no vivas, presentes en los recursos minerales, gas y petróleo, que encontramos en toda la extensión de esta superficie en donde el Estado se encuentra asentado.

La Situación Geográfica de un Estado, es decir su ubicación en el continente y en el mundo, son importantes para lograr mejores condiciones de desarrollo económico y social. La proximidad a mares y ríos, son de suma importancia e influyen en el desarrollo de los pueblos por donde fluyen sus aguas.

**Importancia de su aplicación en los Estados Ribereños.-** Los orígenes de los Estados se vinculan directamente con su territorio, el Manual de Geopolítica de la Academia de Guerra Naval (2004), considera al territorio como: “La comunidad social de un Estado, considera como su patrimonio, como su fuente de recursos para su subsistencia y al que están dispuestos a defender en beneficio propio frente a cualquier amenaza externa” (p.65). Esto obliga a los Estados que se delimiten exactamente sus

límites territoriales y marítimos, en nuestro caso límites terrestres continentales e insulares y límites marítimos de igual manera continentales e insulares.

Un pensamiento que trata de definir las fronteras, es el definido por Friedrich Ratzel, “La frontera es el órgano periférico del Estado y como tal es prueba de crecimiento y fuerza”, idea que nos permite en la actualidad hacer una diferenciación entre límites nacionales y fronteras nacionales; los límites nacionales están representados en las demarcaciones y delimitaciones que diferencian los territorios terrestres y marítimos entre los Estados, y las fronteras nacionales dependen de la voluntad de la Nación, hasta donde quieran que se encuentre, amalgamada entre la voluntad política y la voluntad de lucha de ésta. («La Oceanopolítica Ecuatoriana - CPNV-EM Humberto Gómez;jsessionid=E806D023641873DA459EC0B59690FA17.pdf», s. f.)

Cuando el núcleo vital en su crecimiento ha llegado a ocupar prácticamente todo el hinterland, se crea la necesidad de buscar nuevos espacios en otros Estados para que sirvan de proveedores de los recursos que le son escasos a ese gran núcleo vital. No necesariamente habrá una ocupación territorial del espacio de otro u otros Estados para satisfacer sus necesidades, el crecimiento puede ser virtual, lo que interesa es encontrar un lugar del cual pueda aprovisionarse de las materias primas que su propio hinterland no las puede ofrecer. (A.G.N., 2004, p.119) (2004)

Es por medio de estos conceptos ideológicos que el Estado ecuatoriano, a través de la historia ha creado jurisprudencia, con ponencias que han servido a la comunidad de países con conciencia marítima, para que puedan aprovechar sus recursos marítimos, como lo fue la implementación de las doscientas millas marítimas como mar territorial, cuando en 1952 junto con Perú y Chile proclamaron su extensión marítima territorial, que en lo posterior sirvió para que los países menos desarrollados puedan defenderse de la potencialidad industrial de los países desarrollados, a través de la declaración marítima internacional de la CONVEMAR.

El Estado ecuatoriano por medio de la Armada ha podido proyectar sus intereses hacia la Antártida, ya que ha logrado materializar una Estación Científica (Pedro Vicente Maldonado), logrando con esto ser un miembro Consultante y que, en un futuro no muy lejano, nuestro país se beneficie de las bondades aún no descubiertas en este

continente.

Una vez que logremos aplicar los conceptos geopolíticos y orientar la política de los gobiernos de turno hacia una visión oceánica, entendiendo que la supervivencia del Estado se vería reforzada con la influencia de los derechos desde el contexto de la CONVEMAR y la dinámica de la evolución de sus normas de aplicación mundial, estaremos más cerca de implementar la propuesta geoestratégica ecuatoriana de “Mar Equinoccial”.

### **Importancia Geo económica de la Plataforma Continental.**

Es necesario considerar la posición geográfica del Ecuador y las inmensas posibilidades de desarrollo que tiene por su ubicación y la cercanía de las rutas y sectores potenciales de desarrollo, constituyen características importantes y por su gran extensión, constituyen factores importantes y decisivos para el desarrollo y vida de los Estados, es necesario considerar que por la su extensión considerando que constituye casi el 70 % de la superficie de la Tierra, presenta grandes posibilidades de desarrollo y fuente de recursos tanto vivos como no vivos que permiten el desarrollo de los pueblos, la gran cantidad de recursos potenciales que existen en la Plataforma, considerando el crecimiento mundial de su población, constituye un sector que podría mejorar las condiciones de vida y sustento de la población siempre y cuando se desarrolle un manejo adecuado de los mismos, situación que de igual forma permite a los Estados especialmente Ribereños, la posibilidad de desarrollo y aprovechamiento de la misma en beneficio de sus habitantes.

Es necesario entender que es la plataforma continental y como se la considera en los diferentes espacios responsables de mejorar y buscar mejores condiciones para el desarrollo de la humanidad.

“La plataforma continental es la superficie de un fondo submarino próximo a la costa y con profundidades inferiores a 200 metros. Su amplitud desde la costa es variable,

desde escasos metros hasta cientos de kilómetros. Es la continuación submarina de los continentes, es decir, su basamento geológico está constituido por corteza continental. En ella abunda la vida animal y vegetal por lo que es de gran importancia económica.”

El Convenio de Ginebra de 1958 sobre plataforma continental, en su artículo 1, entendía por plataforma continental:

La plataforma continental circunda a los continentes hasta una profundidad media de 200 m, lo cual, dada su escasa pendiente, representa una anchura de cerca de 90 km en promedio. Su límite exterior se caracteriza precisamente por un cambio brusco de esta pendiente: el fondo se inclina en forma de talud continental, en cuya base se halla el fondo del océano.

### **Artículo 1 del Convenio de Ginebra de 1958**

Este concepto, a efectos de derecho internacional, fue modificado por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, que estableció:

La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. Artículo 76.1 f de la Convención sobre el Derecho del Mar (1982) (Wikipedia, 2014)

Los recursos potenciales que existen en la Plataforma Continental Ecuatoriana, constituye una oportunidad para el desarrollo tecnológico, científico y económico del país así como la posibilidad de generar convenios con países y organizaciones que han desarrollado la tecnología adecuada para el aprovechamiento de los recursos logrando con esto la transferencia de tecnología que facilite nuestro desarrollo.

### **2.3.2. Mar territorial ecuatoriano**

Desarrollo histórico.

La asignación de las 200 millas, conforme inicialmente lo proclamaran Ecuador, Perú

y Chile, al suscribir el Acuerdo correspondiente el 18 de agosto de 1952.

El mar territorial ecuatoriano está constituido por dos porciones: una faja que se extiende hasta 200 millas, desde la parte más saliente a lo largo de la costa continental, y un polígono que envuelve a las islas Galápagos, hasta 200 millas de las costas de las islas más extensas. La superficie total de nuestro mar territorial alcanza a 1'006.826 Km<sup>2</sup>, de los cuales 189.434 corresponden al mar territorial continental y 817.392 al mar territorial insular. La incorporación del mar territorial al patrimonio de los Estados ribereños, es de indiscutible importancia, pues a más de constituir una zona de protección incorpora a los bienes nacionales una inmensa reserva de productos alimenticios y de recursos minerales necesarios para el desarrollo en el futuro.

La mayor parte de los geólogos y geógrafos que han realizado estudios acerca del origen de las islas de nuestro Archipiélago, coinciden en asegurar que éstas son de origen volcánico, por cuanto frente a las costas de Manabí y con dirección hacia el Oeste, se encuentra la cadena montañosa submarina de CARNEGIE, cuyos conos volcánicos fueron paulatinamente acumulando lava, hasta emerger en la superficie de las aguas y conformar las actuales islas e islotes. El relieve de las islas está formado por una faja rocosa, que rodea el perfil de las islas mayores, y pequeñas mesetas de 200 a 300 m. de altura hacia la parte central, y sobresalen de ellas los picos volcánicos, algunos de los cuales sobrepasan los 1.000 m. Entre estas elevaciones merecen mencionarse los asentados en la isla Isabela, por su mayor altura y actividad volcánica, como el Wolf (1707 m.), el Cerro Azul (1689), el Santo Tomás (1500), el Darwin (1280) y el Alcedo (1097 m.).

La línea ecuatorial cruza la más grande de estas islas, Isabela. Al conjunto le rodea la corriente fría de Humboldt, que viene desde el Antártico, cerca de las costas de Chile y Perú, y frente a Cabo Pasado (Manabí).

En las proximidades de la costa ecuatoriana se encuentran algunos archipiélagos e islas, como los siguientes: el archipiélago de Ancón de Sardinias, constituido por las islas generalmente de carácter sedimentario, como las de la Tola, Tolita, San Lorenzo, Santa Rosa y la Palma, la isla de Muisne, la isla de Zapotal, a la entrada de la bahía de Cojimés, la isla de la Plata, antiguo adoratorio de la cultura Manteña, la isla de Salango, la isla Puná, situada en el golfo de Guayaquil, al que divide en dos canales: el de El Morro y el de Jambelí, el Archipiélago de Ancón de Sardinias, como las de Santay, Chalenes, Verde, Malabrigo, Matorrillos, Palo Santo, Mondragón, etc., la isla de Santa Clara y el archipiélago de Jambelí, formado por las islas Pongal, Payana, San Gregorio, Tembleque, Sombrero y Jambelí. **(EDU PEDIA)**

Hugo Grocio en los orígenes del pensamiento internacional moderno, postuló la "doctrina del mar libre" en su obra *Mare Liberum* (Mar Libre), según la cual los mares no podía ser sujetos de apropiación, porque no eran susceptibles de ocupación, como las tierras, y por ello debían ser libres para todos ("libertad de los mares").(«documentodeinvestigacion59.pdf», s. f.)(«feb15\_CONVENCIÓN-DE-LAS-NACIONES-UNIDAS-SOBRE-EL-DERECHO-DEL-MAR-CONVEMAR.pdf», s. f.-b)

Finalmente en la Convención del Mar se estableció que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas, medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con la misma Convención y una zona económica exclusiva, de una extensión máxima de 200 millas, medidas desde las líneas de base según las cuales se mide la anchura del mar territorial donde el Estado ejerce ciertas competencias específicas señaladas en la misma Convención. (MAR TERRITORIAL, 2016).

Junto a los hechos señalados se pueden citar antecedentes históricos importantes, como que Ecuador fue uno de los tres países pioneros a nivel mundial en proponer, de forma concreta y sustentada, extender la soberanía nacional en los mares hasta las 200 millas náuticas. En agosto de 1952, en Santiago de Chile, el Estado ecuatoriano, uniéndose a las tesis propuestas por los gobiernos de Chile y Perú, promulgaron la “Declaración de Santiago” en que los tres países, en defensa de sus inmensos recursos vivos que en ese entonces estaban amenazados por las grandes potencias pesqueras y cazadoras de mamíferos marino, extendían su soberanía hasta las 200 millas náuticas. Esta teoría de los tres países del Pacífico sudeste, después de mucha oposición internacional, terminó por imponerse y ser recogida a nivel mundial por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR, en 1982. Esta Convención entró en vigor desde el 16 de noviembre de 1994, y recogió la teoría de las 200 millas de soberanía bajo la figura de la Zona Económica Exclusiva

– ZEE.(«feb15\_CONVENCIÓN-DE-LAS-NACIONES-UNIDAS-SOBRE-EL-DERECHO-DEL-MAR-CONVEMAR.pdf», s. f.-b)

Es interesante recordar que la medida de 200 millas propuesta en la anteriormente citada “Declaración de Santiago sobre Zona Marítima” de 1952, obedeció básicamente a que, en la caza de ballenas que se realizaba en el Pacífico Sudeste, los barcos efectuaban travesías máximas de hasta 200 millas costa afuera, distancia que les permitía regresar a tierra dentro del límite de 36 horas (navegando a una velocidad promedio de 5.5 nudos[3]) para evitar la descomposición de los cuerpos de los cetáceos[4] (principalmente los cachalote, 80% de la captura), que llevaban arrastrando a los lugares de procesamiento (Chiriboga, 1972).

Así mismo, es muy interesante ver en mayor detalle algunos apartes de la Declaración de Santiago sobre Zona Marítima, de 1952 y compararlos con los correspondientes de la CONVEMAR, para poder apreciar de mejor forma la magnitud de la contribución de los tres países miembros de la CPPS[5], en 1952, entre ellos Ecuador, a la normatividad internacional marítima. (Palacios, 2012).

### **Delimitación del Mar Territorial Ecuatoriano**

En 1952, el Ecuador junto con Chile y Perú, fueron los países que presentaron la tesis referente a mantener la soberanía de las 200 millas con el fin de proteger y garantizar que los recursos marinos en el existentes no sean puestos en peligro por una explotación irracional que pueda poner en riesgo su integridad, existencia y conservación de los recursos tanto vivos como no vivos existentes en el.

Es necesario considerar en una forma cronológica, como se ha ido desarrollando las actividades anteriores hasta la incorporación del Ecuador a la CONVEMAR luego de la resolución adoptada por la Asamblea Nacional del Ecuador, de acuerdo al siguiente detalle:

1. 1985-12 mar- Convenio sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas entre Ecuador y Costa Rica.
2. 1986-22 mar/08abr- Trabajos de campo 1er. documento cartoFigura oficial.
3. 1990-19feb- El legislativo ecuatoriano aprueba el Convenio
4. 1997-27ene- Costa Rica depósito ante la ONU una carta náutica con el límite exterior de su ZEE delimitando con Ecuador.
5. 2009-29 may- “INFORMACIÓN PRELIMINAR” del límite exterior de su plataforma continental delimitando con Ecuador.
6. 2012-03 feb- San José – I Reunión sobre delimitación marítima y plataforma continental entre Ecuador y Costa Rica.
7. 2013-01 mar- San José - e realizó la reunión para tratar sobre la definición de un convenio de delimitación marítima y estudios de extensión de plataforma continental, entre Ecuador y Costa Rica. Cronología
9. 2013-05 mar- Guayaquil – I reunión técnica para la delimitación marítima entre Ecuador y Costa Rica.

10. 2013–18-26 jun- islas Galápagos, trabajos de campo.
11. 2014-23 ene- I Reunión del Mecanismo de Consultas Bilaterales Ecuador – Costa Rica.
12. 2014–05 mar– IOA - I Reunión Técnica Binacional para la Delimitación Marítima ECUADOR-COSTA RICA.
13. 2014–18-19 mar– San José - II Reunión Técnica Binacional para la Delimitación Marítima ECUADOR-COSTA RICA.
13. 2014–17-11 abr- Salinas, ESSUNA, III Reunión Técnica Binacional para la Delimitación Marítima ECUADOR-COSTA RICA.
14. 2014-11 abr- presentación ante Defensa, MICS, Cancillería y Embajador Costa Rica 1ra. Carta binacional del límite marítimo ecuatoriano-costarricense.
15. 2014-21 abr- Cancilleres firmaron el nuevo Convenio ajustado.
16. 2015–27 jul– Costa Rica - Sesión Plenaria Ordinaria No. 44, la Asamblea Legislativa aprobó el Convenio. (Armada del Ecuador, 2016)

### **2.3.3. Plataforma Continental**

**Definición de acuerdo a la CONVEMAR.** A fin de que los estados Ribereños puedan definir los límites de la plataforma continental, la CONVEMAR, define que es y en base a qué criterios se debe realizar esta definición para que no se den controversias entre los estados y los mismos puedan aprovechar los recursos y la protección del mismo en el marco de esta convención. Lo define en los siguientes términos:

#### **Art. 76.- Definición de la plataforma continental**

1. La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todos los largos de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.



2. La plataforma continental de un Estado ribereño no se extenderá más allá de los límites previstos en los párrafos 4 a 6.
3. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.
4. Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante:
  - a. Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental; o
  - b. Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental;
    - b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base.
5. Los puntos fijos que constituyen la línea del límite exterior de la plataforma continental en el lecho del mar, trazada de conformidad con los incisos i) y ii) del apartado a) del párrafo 4, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isobata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros.
6. No obstante, lo dispuesto en el párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Este párrafo no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, emersiones, cimas, bancos y espolones de dicho margen.
7. El Estado ribereño trazará el límite exterior de su plataforma continental,

cuando esa plataforma se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante líneas rectas, cuya longitud no exceda de 60 millas marinas, que unan puntos fijos definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud.

8. El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida de conformidad con el Anexo II sobre la base de una representación geográfica equitativa. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios.
9. El Estado ribereño depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la debida publicidad.
10. Las disposiciones de este artículo no prejuzgan la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente. (‹‹feb15\_CONVENCION-DE-LAS-NACIONES-UNIDAS-SOBRE-EL-DERECHO-DEL-MAR-CONVEMAR.pdf››, s. f.-a)

### **Importancia de su delimitación para el desarrollo de los Estados Ribereños.**

La delimitación de la plataforma continental para un Estado Ribereño es sumamente importante porque determina las responsabilidades así como los derechos que tiene un país sobre los recursos vivos o no vivos que tiene un área tan extensa y con inmensas potencialidades de recursos que pueden constituir en recursos que con un desarrollo y aprovechamiento adecuado, pueden constituir recursos que permitan un desarrollo sustentable y sostenible para el país, es necesario considerar la normativa Internacional

que sobre este tema y su importancia, define dicha normativa, es así como dentro de la CONVEMAR, se considera lo siguiente:

**Art. 83.- Delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente**

1. La delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.

2. Si no se llegare a un acuerdo dentro de un plazo razonable, los Estados interesados recurrirán a los procedimientos previstos en la Parte XV.

3. En tanto que no se haya llegado al acuerdo previsto en el párrafo 1, los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante este período de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva.

4. Cuando exista un acuerdo en vigor entre los Estados interesados, las cuestiones relativas a la delimitación de la plataforma continental se determinarán de conformidad con las disposiciones de ese acuerdo.

**Importancia como fuente de recursos naturales para el Ecuador.**

En base a la normativa Nacional e Internacional, al determinar la importancia que tiene para los Estados Ribereños la delimitación, necesidades de protección y potencialidades de recursos existentes en esta plataforma, es necesario a más de los Derechos que le asisten por ser un Estado Ribereño, considerando el derecho a la exploración, explotación y aprovechamiento de los recursos que existen en el, tener la capacidad de ejercer Soberanía sobre los mismos, entendiendo que la soberanía se ejerce sobre todo el territorio, tanto continental como marítimo, determina la

importancia de contar con los recursos necesarios que le permita al Estado y como parte de la Armada Ecuatoriana, para mantener un control, registro y presencia efectiva en este territorio, lo que le permitirá aprovecharse de los recursos tanto vivos como no vivos que existen en este sector.

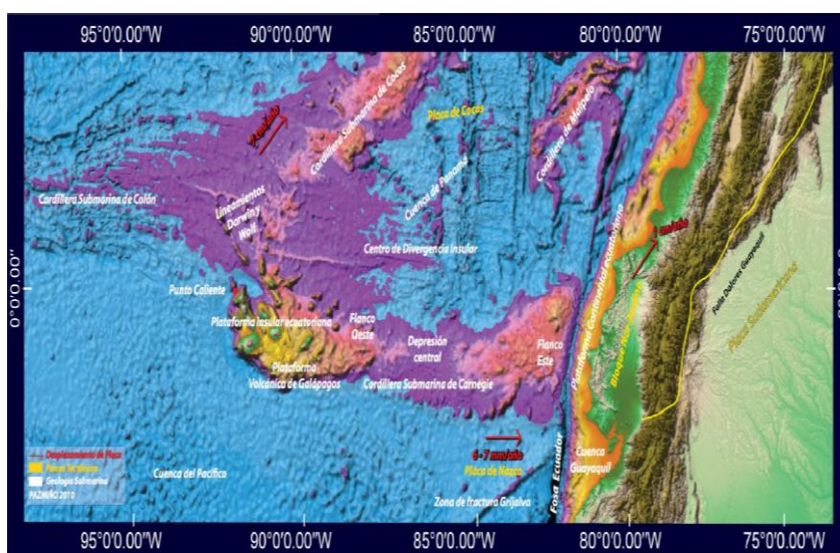
**Formación de la provincia volcánica de Galápagos.** En las últimas dos décadas se han realizado estudios científicos en los cuales se trata de explicar la conformación y surgimiento volcánico de la Provincia de Galápagos. Las investigaciones llevadas a cabo por el Instituto Océano Figura de la Armada (INOCAR), junto con el Instituto de Recherche pour le Devellopement (IRD) y otras instituciones en el marco de los proyectos PAGANINI (1999) y SALIERI (2001), han obtenido resultados que permiten detallar la estructura interna y las propiedades físicas de la corteza, que conforma el archipiélago de Galápagos y en especial las cordilleras de Carnegie, Malpelo y Cocos.

El primer modelo consistente de la evolución tectónica de la PVG lo establecieron Hey (1977), Lonsdale y Klitgord (1978) en base a datos magnéticos y batimétricos. Su modelo se remonta a 23 m.a., sugiriendo que en esa época hubo una importante reorganización de placas en la región. A continuación se inició la expansión oceánica y la apertura de la dorsal de Cocos-Nazca (DCN), originándose las placas de Cocos y Nazca. La interacción entre la dorsal y el punto caliente de Galápagos, que, según la mayoría de autores, ha estado activo en la región desde el Cretácico Superior (Duncan y Hargreaves, 1984, p.205)

En base al modelo descrito en el párrafo anterior, se pretende describir y sostener desde el punto de vista científico, el origen volcánico de las islas que conforman el archipiélago de galápagos, es decir la plataforma insular, ya que ubica a un punto caliente, es decir un volcán en constante actividad desde hace millones de años, que estaría ubicado en el sector sur-este de la isla Isabela, además que de ser así sería el origen de la edificación de las cordilleras volcánicas submarinas de Carnegie y Cocos. Además sostiene que la orientación de las cordilleras es un claro indicador de la dirección del movimiento de las placas en referencia al punto caliente.

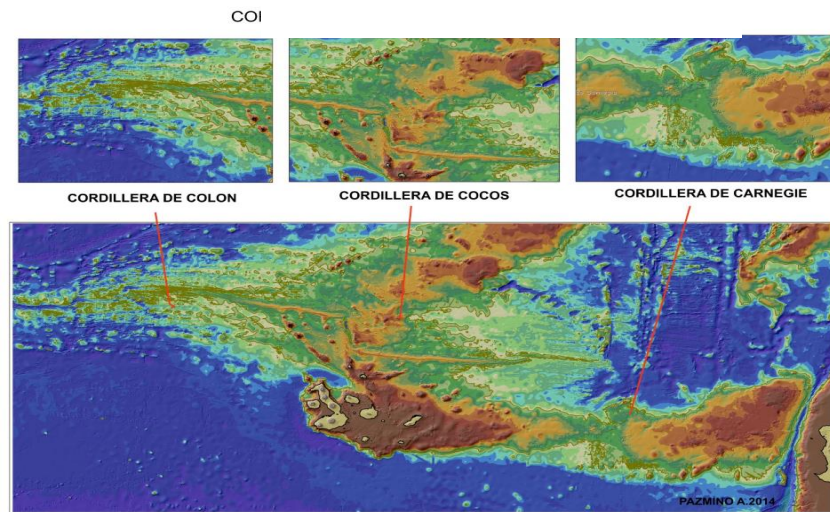
La información de carácter físico y estructural ha permitido restringir el origen y naturaleza de la anomalía de fusión del manto e identificar los parámetros que gobiernan el proceso, así como reconstruir la evolución geodinámica de la PVG (Provincia Volcánica de Galápagos) en los últimos 20 millones de años. (Sallares y Chavis, 2003, p.204)

Desde los años ochenta se han desarrollados varios métodos científicos que tratan de demostrar científicamente el origen de este tipo de plataformas insulares y la conformación de cordilleras submarinas, entre los cuales tenemos: Modelización del proceso de fusión, modelo de pluma térmica, Tomografía sísmica, Gravimetría e isostasia, etc., con el fin de obtener datos batimétricos, gravimétricos y de sísmica de refracción y reflexión, los mismos que ya se han levantado en las cordilleras de Carnegie, Cocos, Malpelo y en la propia plataforma insular de Galápagos. Estos datos geofísicos pertenecen al estudio realizado en las campañas de PAGANINI-1999 y SALIERI-2001, en colaboración entre el IRD-Géosciences Azur e IFM-Geomar (Kiel, Alemania).



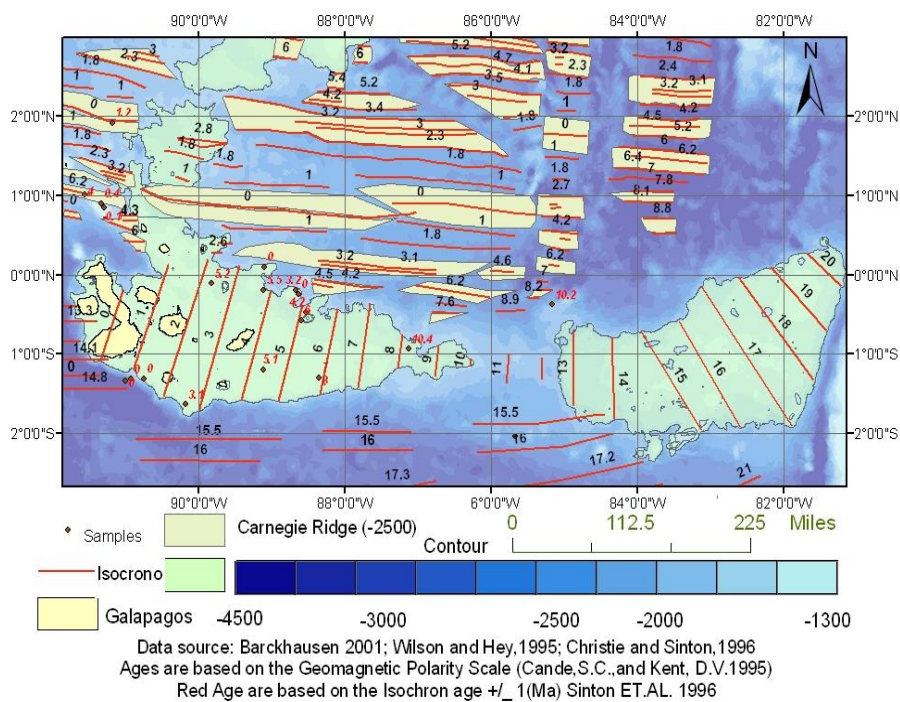
**Figura No. 1** Cordilleras submarinas del este del Pacífico Sur

En la Figura No.1 podemos apreciar el Figura de las cordilleras de Colón, Cocos y Carnegie, que corresponden a las existentes en el este del Pacífico Sur. En la Figura No.2 podemos apreciar las cordilleras submarinas que tienen su origen en el archipiélago de Galápagos.



**Figura No. 2 Cordilleras submarinas del Ecuador**

Del análisis de los datos obtenidos, se puede identificar las distintas edades que presentan las cordilleras submarinas, las mismas que pueden ser determinadas por magnetismo, de esa manera se podría elaborar una reconstrucción por edades de estas elevaciones submarinas, lo cual podemos apreciar en el Figura de la Figura No.3. Reconstrucción de edades de las cordilleras. En donde podemos observar las líneas de isócronos color rojo que indican la edad en millones de años.



**Figura No. 3 Reconstrucción de edades de las cordilleras**

En la Figura No.3 podemos apreciar que la parte de la cordillera de Carnegie que se encuentra más cercana a la costa de Ecuador continental, presenta una edad de 20 millones de años, la misma que se ha movido en dirección de la placa de Nazca, es decir se puede deducir que esta formación montañosa sumergida se formó hace veinte millones de años, de manera volcánica, siendo su origen en el Punto Caliente ubicado en el sur-oeste de la Isla Isabela y en ese período de tiempo se ha desplazado hasta esta posición actual, ya que de acuerdo a los estudios geológicos de esta cordillera es de similar composición a lo largo de la misma. De la misma manera el resto de la cordillera de Carnegie, en las líneas rojas podemos apreciar las distintas edades, las mismas que guardan coherencia con las edades que tendrían las actuales Islas galápagos, las cuales se habrían conformado entre cinco y un millón de años.

#### 2.3.4. Amenazas y Factores de Riesgo Considerados para la Protección de la Plataforma Continental Ecuatoriana.

Cuadro No. 1

Amenazas y factores de riesgo

<b>FUERZAS ARMADAS</b>			
<b>CUADRO GENERAL DE AMENAZAS Y FACTORES DE RIESGO</b>			
<b>AMENAZAS</b>		<b>FACTORES DE RIESGO</b>	
<b>TRADICIONALES</b>	<b>ASIMÉTRICAS</b>	<b>NO TRADICIONALES</b>	<b>ESTRUCTURALES</b>
Problemas de Soberanía, diferendo límite marítimo.	Tráfico de municiones y explosivos	Actitudes autonómicas y separatistas.	Corrupción.
	Transporte ilegal de desechos tóxicos y radioactivos.	Degradación del medio ambiente y catástrofes naturales.	Invasiones a la propiedad.
	Regionalización de conflictos.		Lucha por recursos naturales y energéticos vitales.
			Diferencia tecnológica.

**FUERZAS ARMADAS****OTRAS INSTITUCIONES DEL ESTADO**

El Comando Conjunto en base a las Amenazas y Factores de Riesgo, determina en orden de prioridad los que podrían afectar las posibilidades de seguridad y desarrollo incluso que podrían afectar a todos los factores del Poder Nacional incluso a los países de la región de acuerdo a sus realidades. Siendo importante considerar aquellos factores que pueden en un momento determinado generar amenazas contra la soberanía pudiendo incluso generar conflictos regionales.

En este cuadro se han establecido las amenazas y factores de riesgos, que podrían afectar de alguna manera a la soberanía y a la conservación de los recursos naturales existentes en la Plataforma Continental.

Entre los más destacados podemos ver el “Transporte de desechos tóxicos y radioactivos”, el cual no está bien controlado a nivel mundial, por lo que empresas que manipulan este tipo de material buscan en países en vías de desarrollo, un lugar para poder descargar esta basura tóxica, siendo el mar uno de los lugares favoritos para desechar este material, lógicamente en alta mar, donde ningún país tiene jurisdicción.

Otro factor de riesgo podría darse con el tiempo, una vez que oficialmente se extienda la plataforma continental en el mar insular ecuatoriano y de iniciarse la extracción de recursos minerales en este sector, existe la posibilidad de que organizaciones extranjeras pretendan influir en la población galapagueña, para que inicien una acción separatista del Estado Ecuatoriano.

### **2.3.5. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LOS RECURSOS NATURALES**

Desde hace varias décadas, una vez finalizado el conflicto mundial de la pos-guerra fría, el pensamiento estratégico de los analistas de la defensa e influyentes académicos del mundo, identificó como nuevo objetivo estratégico a la disputa por el control de los recursos naturales, hechos que podemos comprobar en la actualidad en los conflictos constantes de medio oriente y en el mar de China, en donde existe conflictos



bélicos por el control de los recursos hídricos y la construcción de nuevas islas por parte de la República Popular de China.

La invasión norteamericana a Irak en el 2003, cuya motivación ulterior de Washington fue la de controlar los yacimientos petrolíferos iraquíes, esta lección y mensaje al mundo fue claro, los Estados deben desarrollar la capacidad defensiva para proteger su patrimonio natural de los inevitables avances de las potencias extranjeras.

La explosión demográfica que en la actualidad es de aproximadamente 6,000 millones de personas en el mundo, se pronostica que para mediados del presente siglo se incrementará a 7,000 millones, va acelerar la degradación ambiental y la falta de espacios productivos para atender la demanda de la población mundial, ocasionado que los países de mayor población y poder económico, busquen alrededor del mundo esas nuevas fuentes de recursos naturales que puedan dar sustento y garantizar la sobrevivencia de sus sociedades. Presionados por la escasez, los Estados asumirán la adquisición y protección de sus fuentes de insumos primarios como un interés nacional vital. En caso de experimentar dificultades de abastecimiento, el uso de la fuerza se posiciona como un método necesario para adquirir estos recursos codiciados.

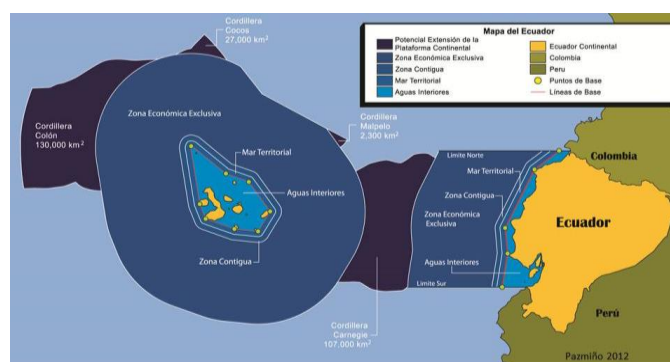
La abundancia de recursos sub explotados en una región actúa como un imán para la codicia de las grandes potencias. Por otro lado, los Estados en vías de desarrollo carecen de la capacidad tecnológica y económica para explotar sus propios recursos naturales, a la vez que no cuentan con una fuerza militar que permita disuadir o contrarrestar posibles amenazas externas que persigan estos fines.

Existe una corriente de pensamiento suramericano que problematizó el rol de los recursos naturales del cual desarrollan la teoría de la dependencia.

Esta estudiaba las condiciones estructurales que mantenían la posición periférica y subdesarrollada de los países latinoamericanos. Subordinada a pautas de desarrollo impuestas desde el exterior, estos Estados dependientes carecían de la autonomía para gestionar sus recursos siguiendo sus propias preferencias. Los Estados latinoamericanos se vinculaban a la economía internacional casi exclusivamente como exportadores de commodities de bajo valor agregado. (Pablo Scuticchio, Defendiendo los recursos naturales, 2002)

**2.3.6. Identificación de las Capacidades.-**La Delimitación de la Plataforma Continental ecuatoriana, existente dentro de las 200 MN y las extensiones pretendidas por nuestro país hasta las 350 MN, se realizará técnicamente en base a los enunciados de la CONVEMAR, estos espacios están cubiertos por el mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva, en donde sus fronteras son líneas imaginarias, no existen físicamente, lo que las define y materializa son las acciones de patrullaje y la presencia de nuestras Fuerzas Armadas, a través de las unidades de superficie, submarinas y aéreas de la Armada Nacional.

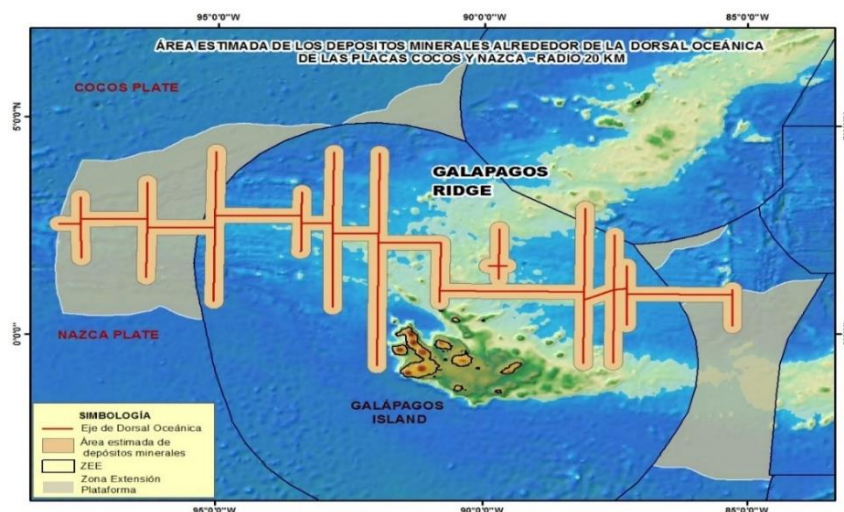
La extensión de la plataforma continental más allá de las 200 millas, es un derecho de los estados con una prolongación natural ampliada. Por lo que se requiere de estudios que deben ser establecidos y revisados por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLCS) de acuerdo a lo establecido en el artículo 76 de CONVEMAR. Este estudio de extensión de la plataforma se encuentra efectuándose de acuerdo con el Convenio Tripartito Ministerio de defensa Nacional (MIDENA), Ministerio de Relaciones Exteriores (MINREX), y la Secretaría Técnica del Mar (SETEMAR). Este plan está basado en los argumentos técnicos del sistema de líneas de base rectas vigentes, la definición de espacios marítimos, el análisis de caso de otros Estados que han presentado estudios de ampliación de la exploración y caracterización de la plataforma continental. Una vez terminado los estudios y aprobado por la CONVEMAR, se podrían incrementar la Plataforma Continental ecuatoriana en aproximadamente unos 266,000 Km cuadrados.



**Figura No. 4 Ampliación de la Extensión Marítima Ecuatoriana**

Este incremento de la plataforma, formaría parte de nuestro patrimonio, cuya

protección es una tarea compleja, ya que se trata de ejercer control sobre una extensión marítima de 1'111,818 Km. cuadrados, que podría extenderse más allá de las 200 MN, una vez que finalicen los análisis técnicos sobre el mar territorial de las Islas Galápagos, los mismos que serán apoyados por la División de Asuntos Oceánicos y Derechos del mar de las Naciones Unidas, si son aprobados los estudios científicos se podrán incorporar más superficie al territorio marítimo nacional, estas extensiones se pueden apreciar en el Figura No. 4. En este contexto la Armada desarrolla actividades de patrullaje, vigilancia y de presencia con el objetivo de proteger los intereses ecuatorianos.



**Figura No. 5 DEPÓSITOS MINERALES**

En el Figura No. 5, se puede observar áreas estimadas de los depósitos minerales alrededor de la dorsal oceánica de las placas Cocos y Nazca, constituidas básicamente de **Nódulos metálicos** (hierro, cobalto, níquel, manganeso, plomo, zinc, plata, etc.), **Sulfuros metálicos** como cobre, plomo, el oro y plata, **Fosforitas** como fosfatos de calcio, en una cantidad de ciento de miles de billones de toneladas, ubicadas entre los 60 y 4000 metros de profundidad.

### **2.3.6.1. Determinar las capacidades requeridas para cumplir efectivamente la Protección de la Plataforma Continental**

El área marítima del Ecuador es de extrema importancia para el desarrollo económico, es tan necesario ejercer el control y proteger nuestro patrimonio en tiempos de paz

como defenderlo en caso de conflicto. Las aguas jurisdiccionales ecuatorianas, una vez ampliada su extensión estaría cerca de 1'377,000 km<sup>2</sup>. La tarea de protegerla es inmensa, compleja y exige un poder naval moderno, equilibrado y balanceado en cantidad y calidad, el mismo que debe desarrollar las siguientes capacidades:

### **2.3.6.2. Capacidades del Comando Conjunto**

El Comando Conjunto ha elaborado el Manual de Planificación por Capacidades en el presente año, en el cual se detalla el método que se va a utilizar para el diseño de Fuerzas, de igual forma considera que recursos serán necesarios para llegar a un nivel de capacidades que nos permita cumplir eficientemente nuestra misión.

El objetivo del Planeamiento por Capacidades es contribuir con el diseño de fuerzas y la determinación de los medios y recursos necesarios basados en los escenarios, tareas y estrategias establecidas, para alcanzar las capacidades militares que permitan cumplir las misiones dispuestas desde el nivel político. (Manual de Planificación por Capacidades, 2016)

La planificación por Capacidades inicia en el nivel político, aquí el Consejo de Seguridad Pública y del Estado emite el Plan Nacional de Seguridad Integral, este documento pasa al Ministerio de Defensa Nacional, en donde se elabora la Directiva de defensa Militar, de aquí pasa al nivel estratégico-militar, Comando Conjunto, en donde se emiten los lineamientos para el desarrollo de las capacidades y la capacidad operacional deseada para las Fuerzas Armadas, nivel en donde se elabora el “Concepto Estratégico de Fuerzas Armadas”, del cual se derivan la Directiva de Planeamiento Militar y la directiva de Gestión Institucional, en donde se determinan las directrices para la elaboración de los planes militares y para la elaboración del Plan de capacidades, de acuerdo a lo dispuesto por el nivel político.

Estas directrices llegan a los mandos de las Fuerzas y de aquí hasta las unidades operativas, siguiendo un proceso claro y definido, estas unidades generarán sus requerimientos para cumplir con la misión y tareas asignadas, estos requerimientos serán evaluados por las Fuerzas donde se realizarán su respectivo análisis, consolidación, aprobación y priorización a corto y mediano plazo y se transformarán en Requerimientos Operacionales. De esta manera se obtendrá como producto final en

este nivel, la Propuesta de Requerimientos Operacionales (PRO), que es parte del Plan de Capacidades.

La PRO será analizada por la Subsecretaría de Planificación y Economía de la Defensa, la Subsecretaría de Apoyo al Desarrollo, la Coordinación de Bienes Estratégicos y la Jefatura de Estado Mayor Institucional; producto de lo cual se asignarán recursos a los RO, que compilados materializan el documento denominado Proyecto de Requerimientos Operacionales (PROREO). Establecido el PROREO, se dispondrá al COMACO y a las Fuerzas el desarrollo de los proyectos en formato SENPLADES, los que una vez aprobados por dicho organismo se transformarán en Objetivos de Capacidad militar (OCM) y pasarán a integrar el PLAN DE DESARROLLO DE CAPACIDADES. (Manual de Planificación por Capacidades, 2016)

De acuerdo al Manual de Planificación por Capacidades, las Fuerzas Armadas han determinado desarrollar las siguientes capacidades:

- 1) Comando y Control
- 2) Vigilancia, Reconocimiento e Inteligencia
- 3) Maniobra
- 4) Despliegue y Movilidad
- 5) Supervivencia y Protección
- 6) Sostenimiento Logístico
- 7) Apoyo a la Seguridad Integral y a la gestión del Estado (Manual de Planificación por Capacidades, 2016)

### **2.3.6.3. Capacidades de la Fuerza Naval del Ecuador**

La Fuerza Naval ha diseñado su Concepto Estratégico Marítimo el cual tiene como propósito C.E.M. (2014-2017): "orientar la gestión de la Armada, en el empleo del Poder Militar como Fuerza, en el desarrollo de capacidades y el apoyo al desarrollo nacional fundamentalmente marítimo como Institución; y en la seguridad integral de los espacios acuáticos como Autoridad" (Armada del Ecuador, 2014-2017). Es decir desarrollar las capacidades operacionales de la fuerza operativa que conforma la Armada del Ecuador, tanto para la protección de las áreas estratégicas como para tareas

que contribuyan al desarrollo de nuestro país.

“...En Apoyo a las acciones del Estado, la Armada cumple operaciones de protección de áreas e infraestructura estratégica, operaciones de seguridad y control marítimo, entre otras...” (Armada del Ecuador, 2014-17), siendo en estas operaciones principalmente donde utiliza los medios asignados a la Fuerza, los mismos que por su tiempo de servicio ya han cumplido con su vida útil.

Este Concepto Estratégico también indica que en el corto plazo, hasta el 2017, se priorizará la recuperación de los medios actuales; hasta el 2019 se tiene planificado el remplazo de helicópteros, aeronaves de exploración, buques para servicio logístico, guardacostas, para el largo plazo, desde el 2014 hasta el 2024 el reemplazo de plataformas de la Escuadra Naval, cabe indicar que hasta el presente año no se ha podido cumplir con este plan, debido a los problemas económicos que presente nuestro país, lo que obliga a que este plan sea reformulado y con plazos acorde a las posibilidades reales de nuestro país.

El Concepto Estratégico Marítimo (2014-2017) indica también que: “La Actitud y Disposición estratégica en el mar será de naturaleza defensiva – disuasiva, fundamentándose en el principio de legítima defensa, para lo cual priorizará el desarrollo de las siguientes capacidades marítimas: Movilidad, Permanencia, Vigilancia, Flexibilidad y Mando y Control” (Armada del Ecuador, 2014-2017)

Si comparamos la Planificación por Capacidades del COMACO emitido en el presente año y el Concepto Estratégico Marítimo implementado por la Armada en el 2014, veremos que por efecto de tiempo de su elaboración, no coinciden en el tipo de capacidades a ser desarrolladas por la Armada, ya que esta considera el desarrollo de las capacidades de Permanencia y Flexibilidad, las mismas que no han sido consideradas en la Planificación por Capacidades del COMACO, por lo que el Concepto Estratégico Marítimo debe ser revisado y actualizado en base a los lineamientos del COMACO, para que todos sus requerimientos operacionales sean atendidos.

Para lograr el objetivo del presente trabajo, hemos considerado que las Capacidades que deberían ser desarrolladas por la Armada, para que contribuyan a la protección de la Plataforma Continental y al desarrollo científico e investigación de los recursos que existen en la misma, deben ser las que se detallan a continuación, las mismas que estarían alineadas con el Planeamiento por Capacidades del COMACO.

- 1.- Comando y Control
- 2.- Vigilancia, Exploración y Reconocimiento
- 3.- Despliegue y Movilidad
- 4.- Sostenimiento Logístico
  - Permanencia
- 5.- Apoyo a la seguridad integral y a la Gestión del Estado
  - Búsqueda y Rescate
  - Seguridad a las áreas estratégicas
  - Seguridad integral de los Espacios Acuáticos
  - Apoyo a otras entidades del Estado

Para mantener los mismos conceptos de estas capacidades descritas en el Manual de Planeamiento por Capacidades elaborado por el Comando Conjunto, a continuación se transcriben los mismos.

#### **2.3.6.3.1. Comando y Control**

Alcanzar la capacidad de disponer de sistemas de información y comunicaciones que permitan integrar los niveles táctico, operativo y estratégico para poder en forma rápida y eficaz las funciones de mando y control para la conducción de operaciones y la gestión de crisis. El objetivo es alcanzar la superioridad en la información, decisión y ejecución mediante un eficaz sistema integrado. Esta capacidad tiene un significativo efecto multiplicador de la fuerza al potenciar todas las capacidades de Fuerzas Armadas. Permitirá el planeamiento y conducción de las operaciones, explotando las telecomunicaciones y las más avanzadas tecnologías de la información con el fin de

operar en red e interconectar los sistemas de mando, control e inteligencia. (Comando Conjunto de FF.AA, 2016)

#### **2.3.6.3.2. Vigilancia, Exploración y Reconocimiento**

Capacidad que pretende obtener la superioridad en la información para una oportuna toma de decisiones, mediante el empleo de sistemas de reconocimiento, alerta temprana, análisis y difusión, integrados y tecnológicamente avanzados, que permitan cubrir permanentemente todos los previsible escenarios de empleo de la fuerza ante amenazas y riesgos. (COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA, 2016)

#### **2.3.6.3.3. Despliegue y Movilidad**

Capacidad que busca disponer de los medios que permitan el despliegue y la movilidad de las unidades y elementos de las Fuerzas, para adoptar el dispositivo previsto en los planes de empleo. El objetivo es poder aplicar el poder militar en el lugar y momento oportuno. (COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA, 2016)

#### **2.3.6.3.4. Sostenimiento Logístico**

Con esta capacidad se busca garantizar el sostenimiento de la fuerza desplegada durante un tiempo prolongado, en cualquier zona de operaciones. Será esencial la coordinación de los apoyos logísticos entre las Fuerzas, la eficaz organización y ejecución del transporte y la coordinación con otros organismos civiles y militares. (COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA, 2016)

#### **2.3.6.3.5. Apoyo a la Seguridad Integral y a la Gestión del Estado**

Para cumplir con esta capacidad en forma adecuada, las Fuerzas Armadas deben fortalecer las siguientes capacidades especiales:

1. Capacidad de movilidad que garantice la presencia de una unidad de superficie en el mar continental e insular, con alto grado de permanencia y autonomía.
2. Capacidad disuasiva para hacer respetar las leyes y políticas internacionales relacionadas con el uso y la explotación de los recursos naturales de la plataforma continental y aguas jurisdiccionales.
3. Capacidad de despliegue, una fuerza requiere credibilidad como amenaza y debe responder ante una demostración de fuerza de cualquier tipo.
4. Capacidad de ejercer el rol de Policía Marítima para la vigilancia y control en



aguas jurisdiccionales, Zona Económica Exclusiva y Reserva Marina de Galápagos.

5. Capacidad de búsqueda y rescate marítimo, garantizando la seguridad de la vida humana en el mar.
6. Capacidad de protección, seguridad y defensa de infraestructura estratégica y líneas de comunicaciones marítimas.
7. Capacidad para enfrentar incidentes y accidentes en el ámbito marítimo, que afecten la vida humana en el mar o que provoquen contaminación marina.
8. Capacidad de apoyar a la gestión de riesgos frente a terremotos, tsunamis u otros eventos que se generen en el litoral continental e insular del país, proveyendo servicios críticos de sanidad, logística, transporte y comunicaciones.
9. Capacidad de apoyar a la gestión de las instituciones de educación e investigación científica y técnica, empresas públicas y privadas, que se orienten a la explotación de los recursos naturales de la Plataforma Continental, transportando por vía marítima carga o recursos que se requieran para el soporte de actividades en las islas Galápagos u otras áreas de interés.  
(COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA, 2016)

## **2.4. Variable de Investigación**

### **2.4.1. Variables de estudio**

Protección de la plataforma continental ecuatoriana por parte de la FF.AA en el marco de la CONVEMAR.

Capacidades que requieren FF.AA.

## 2.4.2. Operacionalización de las variables

Cuadro No. 2

Operación Variable

Definición	Categoría / Dimensiones	Indicadores	Instrumento utilizado
Son las acciones que un Estado desarrolla mediante personal, sistemas y medios que le permitan garantizar la soberanía, vigilancia, control y protección efectiva de los recursos vivos y no vivos de los espacios que conforman la Plataforma Continental.	Los elementos que nos permitirán cumplir con nuestro objetivo son elementos: Naval Aéreo	Cantidad de sistemas y plataformas navales. Elementos que permitan la vigilancia aérea. Radares. Sistemas satelitales.	Encuestas Entrevistas
Capacidades es contribuir con el diseño de fuerzas en la determinación de los medios y recursos necesarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comando y Control</li> <li>• Vigilancia, exploración y Reconocimiento.</li> </ul>	Sistemas de comunicación e informáticos. Medios aéreos y de superficie Medios aéreos, de superficie e informáticos	Encuestas Entrevistas

basados en los escenarios, tareas y estrategias establecidas, para alcanzar las capacidades militares que permitan cumplir las misiones dispuestas desde el nivel político	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Despliegue y Movilidad</li> <li>• Sosténimiento Logístico</li> <li>• Apoyo a la seguridad integral y a la Gestión del Estado</li> </ul>	Medios aéreos y de superficie. Medios aéreos y de superficie. Medios aéreos y de superficie	
--	--	---	--

## 2.5. Marco Conceptual

**2.5.1. CONVEMAR.**-El análisis histórico de los mares, determina que la capacidad de los Estados determinaba su acceso a los recursos y los Estados pequeños únicamente podían observar como sus recursos eran explotados por las grandes naciones que tenían el poder para explotar estos recursos, esta realidad determinó que los Estados Ribereños busquen normas que sean aceptadas internacionalmente las mismas que regulen el uso de los recursos hasta lograr generar una ley Internacional que norme y regule el uso y propiedad del Mar por parte de los Estados Ribereños.

Asegurar a sus pueblos condiciones de subsistencia y trabajar constantemente para un desarrollo económico de sus naciones así como la conservación y protección de sus recursos naturales(Moscoso, ECUADOR y la CONVEMAR, 2011)

La CONVEMAR es una ley internacional de los Mares que permite el uso racional de los recursos que existen en el... Luego de años de reuniones internacionales, en las que Ecuador tuvo presencia activa, finalmente la “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, CONVEMAR. Fue aprobada No se aceptó la tesis de las 200 millas como mar territorial de los estados ribereños. Esto se mantuvo en las 12 millas.

Pero se estableció 200 millas de una Zona Económica Exclusiva, se aceptó la tesis de la Plataforma Continental, se establecieron garantías para la protección de los recursos naturales y un conjunto de instituciones para la regulación del uso y la explotación de los océanos... (Mora, 2012)

La CONVEMAR es el instrumento jurídico internacional más importante que regula las actividades humanas en los Océanos y Mares y es un ejemplo de la aplicación del principio de cooperación internacional en materia de tratados.

Representa el desarrollo progresivo del Derecho Internacional y agrupa al conglomerado de normas legales y consuetudinarias, referentes al Derecho del Mar, más importante realizado en los últimos 5 siglos. Regula los usos pacíficos de mares y océanos y es la primera Convención en establecer claramente los límites de la jurisdicción nacional sobre los espacios marítimos.

Adicionalmente, contiene los instrumentos constitutivos de tres importantes organizaciones internacionales: el Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y la Comisión de la Plataforma Continental. (Conciencia Marítima, 2009)

**2.5.2. Mar Territorial.-** Es el sector del océano en el que un Estado ejerce plena soberanía, de igual forma que en las aguas internas de su territorio. Según la Convención del Mar de 1982, el mar territorial es aquel que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas (22,2km) contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura. («Mar territorial», 2017)

**2.5.3. Plataforma Continental.-** Se denomina plataforma continental a la superficie del fondo submarino que se extiende desde la costa hasta profundidades inferiores a 200 metros. La abundancia de vida animal y vegetal caracteriza esta zona, otorgándole gran valor económico.

El Estado Ecuatoriano conforme a las disposiciones de la Convención ejerce soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas marinas, las que se hallan integradas por los siguientes espacios marítimos:

- Las aguas interiores que son las aguas situadas al interior de las líneas de base.
- El mar territorial que se extiende desde las líneas de base hasta un límite que no exceda las 12 millas marinas.
- La Zona económica exclusiva que es un área comprendida entre los límites interiores del mar territorial y hasta una distancia de 188 millas marinas adicionales; y.
- La plataforma continental

En 1958, el Convenio de Ginebra sobre plataforma continental la definió en su artículo 1° como a la plataforma submarina que circunda las tierras continentales hasta una profundidad media de 200 metros, lo cual dada la poca pendiente llega a tener un ancho promedio de alrededor de 90 kilómetros. El límite exterior se caracteriza por presentar un cambio brusco en esta pendiente, ya que el fondo se inclina en forma de talud continental, cuya base es el fondo del océano.

El derecho constitucional modificó esta definición en la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, donde se estableció que la plataforma continental de un estado comprende desde el lecho y el subsuelo de las tierras submarinas que se encuentran más allá de su mar territorial y a lo largo de la extensión natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde el inicio del mar territorial (en aquellos casos en los que el borde exterior del mar continental no llegue a alcanzar esta distancia). (Guerrero, 2012)

Ecuador es parte de la Convención del Mar desde el 24 de octubre del 2012. Adhesión histórica que le permite al Estado ecuatoriano ser parte de la constitución de los océanos, a través del cual obtiene enormes beneficios como el reconocimiento internacional de los derechos de soberanía y jurisdicción sobre los recursos de las aguas, suelo y subsuelo hasta las 200 millas.

La posibilidad de extender los derechos de soberanía sobre la plataforma submarina ecuatoriana, más allá de las 200 millas, se concretará mediante estudios técnicos y científicos en el sector de Galápagos. Para lo cual, la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades) aprobó el proyecto “Delimitación de los

Espacios Marinos del Ecuador”, acorde con la nueva Convención del Mar (Convemar), proyecto liderado por el Comité Interinstitucional del Mar y la Secretaría Técnica del Mar. (Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo)

**2.5.4. Fondo Marino.-**El fondo marino es el sustento de la vida marina. Hasta no hace mucho, muchos científicos pensaban que el fondo marino era una llanura inmensa, sin vida y sin corrientes. En la década de los 60, los primeros sumergibles utilizados por los científicos permitieron descubrir que el lecho marino contiene peculiaridades como grandes llanuras, profundos cañones, cadenas montañosas y grandes colinas conocidas como montañas submarinas.

Al igual que en tierra firme, la vida en los distintos ecosistemas oceánicos está interrelacionada. Lamentablemente los científicos comprenden cómo funcionan estas relaciones cuando una especie marina se agota o desaparece por completo. Sin embargo, sí que sabemos que mientras que muchos peces y mamíferos marinos viajan miles de kilómetros, otros se localizan en zonas muy limitadas y no pueden sobrevivir si su hábitat especial desaparece.(Oceana, 2016).

**2.5.5. Poder Marítimo.-** Se entiende por el dominio de los países hacia los océanos derivándose de una realidad geográfica. Teniendo en cuenta que el globo terráqueo está compuesta más de dos tercios de agua que de tierra. Citando al geopolítico alemán Federico Ratzel (1986, p.3) manifiesta que “el mar es la mayor totalidad de nuestra tierra y las partes mayores en él son solamente islas, nuestras residencias están rodeadas por el agua, aún si se hallan situadas bastante tierra adentro, y en el fondo de cada horizonte que se extiende a lo lejos brilla el mar.” Históricamente el poder del océano ha sido de vital importancia para el desarrollo económico y comercial de las civilizaciones como ejemplos claros tenemos a Egipto, Mesopotamia, India y China que se instauraron en las grandes riveras y por lo tanto comenzaron a producir mayor agricultura y ganadería lo cual producía un avance económico de los pueblos mencionados.

Sin embargo, el poder marítimo no solo ayuda a desarrollar la economía sino también sirve como un gran componente militar entendiéndose como la capacidad de un Estado para hacer uso de los océanos, mediante sus acciones política, económica y militar lo cual produciría una guerra naval. Por ejemplo: las naciones que estén interesadas y sobre todo que tengan solvencia económica trataran de mantener su fuerza a través de buques, submarinos, aviación naval, infantería de marina y bases navales. (Brodie, 1953, pp.7-20).(Carrillo, 2015)

El Poder Marítimo es la capacidad que tiene un país para utilizar y controlar todas las actividades que ocurran en el mar bajo su jurisdicción, el poder naval es la expresión, presencia militar del Estado o Nación en ese espacio marítimo. Desde el punto de vista de la Seguridad de la Nación, podemos señalar que el Poder Marítimo es una parte del Poder de una Nación que permite planificar y conducir acciones que lo lleven a la consecución de sus objetivos nacionales y diseñar las Políticas y Estrategias necesarias en los espacios marítimos.(Pacheco, 2011)

**2.5.6. Intereses Marítimos.-** El Poder Marítimo es una expresión del Poder Público (Poder Nacional) que se desarrolla, fortalece y crece en tiempo de paz; y, en situación de emergencia nacional, utiliza todos los recursos que dispone en apoyo al esfuerzo para afrontar dicha emergencia. Los Intereses Marítimos son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado por medio de sus instituciones y su pueblo para el uso y aprovechamiento de los espacios marítimos y de los recursos, dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral y de los fondos marinos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación. Los Intereses Marítimos abarcan todos los elementos tangibles e intangibles al hombre, que sirven para la exploración del mar y sus recursos, así como también las actividades que tienen directa o indirectamente relación con él, dentro de este concepto los componentes de los Intereses Marítimos son los siguientes:

**Complejo Geo marítimo.-** Es el conjunto de caracteres marítimos distintivos de un país, derivados de su condición y entorno geoFigura y de cómo se ha válido de éstos el ser humano. (Armada del Ecuador, s/f)

**Conciencia Marítima.-** Es la capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su supervivencia como de su seguridad. (Armada del

Ecuador)

**2.5.7. Oceanopolítica.-** Los océanos del mundo representan el 70% de la superficie del planeta y evidentemente su influencia ha sido trascendental por miles de años. Los vikingos, los griegos, los fenicios, los cartagineses, los romanos y posteriormente los imperios o reinos de Inglaterra, España, Portugal y Holanda, alcanzaron su máximo desarrollo y hegemonía mediante el uso del mar, entender que la relación del hombre con el mar está estrechamente vinculado con las condiciones de desarrollo, bienestar y progreso que los Estados Ribereños tienen mediante un uso y aprovechamiento adecuado de las potencialidades que el mar representa para ellos.

España y Portugal fueron los primeros en declarar sus derechos sobre los mares: los españoles sobre el Océano Pacífico y el Golfo de México, mientras que los portugueses lo hicieron sobre el Océano Índico y el Atlántico Sur. Inglaterra lo hizo en el Mar del Norte y otros Estados fueron actuando de manera similar.

El pensamiento del Almirante Alfred Thayer Mahan impulsó el desarrollo del poder marítimo de los Estados Unidos como condición indispensable para convertirse en potencia mundial.

Las teorías de Ratzel, Kjellen, Mackinder, Haushofer, Spykman, giran en torno de la idea del dominio de la región euroasiática; todos tienen una concepción continental y consideran que el dominio terrestre tendrá efecto en el dominio mundial.

En cambio, Mahan sostiene que quien tenga el dominio de las líneas de comunicaciones MARÍTIMAS logrará el dominio mundial; teoría que es adoptada por Martínez Busch como la más adecuada para ser aplicada en el hemisferio sur, el cual es eminentemente oceánico.

“Oceanopolítica es el concepto que considera la existencia del océano en el entorno geoFigura y la influencia que esta existencia tiene sobre las decisiones políticas. («La Oceanopolítica Ecuatoriana - CPNV-EM Humberto Gómez;jsessionid=E806D023641873DA459EC0B59690FA17.pdf», s. f.) Su propósito fundamental es lograr que la gestión política considere el océano como el espacio natural para el crecimiento y desarrollo futuro del Estado.” (Busch, 1993).



Examinando la posición geográfica de los Estados Marítimos en relación con el resto del mundo, surge "una relación con el océano, distinta de la visión geopolítica a que me he referido anteriormente". 2. Vinculando tal circunstancia con el hecho que la realidad de esos Estados no es la tierra sino el mar, se plantea otra perspectiva. Esta es la relación espacial existente entre la posición de los Estados -no con la tierra- sino con el Océano, en la cual el entorno geoFigura que le da el mar tiene decisiva influencia en las decisiones políticas. 3. "Tal relación espacial se denomina Oceanopolítica", ciencia que formulada por el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante don Jorge Martínez Busch, se expresa en leyes que tienen el carácter de tendencias propias de las ciencias humanistas. 4. "La Oceanopolítica no es lo mismo que la Política Oceánica Marítima". En efecto, esta última está inserta dentro de la Geopolítica y dice relación con el desarrollo del espacio terrestre por medio del espacio oceánico: el mar como elemento de poder y comunicación. En cambio, en la Oceanopolítica se trata de ocupar el espacio oceánico como un verdadero espacio de conocimiento y desarrollo del Estado. De esta manera, se parte de la Geografía en la que se destaca el Mar y se termina con la Oceanopolítica. (Rodríguez, 1996)

Nace, entonces, la visión oceanopolítica que integra y proyecta los Intereses

Marítimos Nacionales de Ecuador, que por su única y estratégica posición geográfica es un **MAR EQUINOCCIAL**, en un mar comprendido desde la perspectiva de cinco dimensiones, que es un mar de Galápagos, que es un mar de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, que visualiza las oportunidades en la cuenca del Asia-Pacífico; que se proyecta a la Antártida, que es un río poderoso en medio de una Amazonía rica pero al mismo tiempo frágil y que se proyecta a una cuenca Atlántica; de un mar que está en los dos hemisferios Norte y Sur y que en todo ese contexto tiene recursos finitos, vivos y no vivos, que es necesario caracterizarlos para protegerlos y defenderlos, para desarrollarlos e incentivarlos, con una visión prospectiva, para que las acciones del Estado, coordinados en principios de gobernabilidad en pos de una gobernanza absolutamente necesaria, garantice el desarrollo y la supervivencia de las presentes y futuras generaciones de ecuatorianos («La Oceanopolítica Ecuatoriana - CPNV-EM Humberto Gómez;jsessionid=E806D023641873DA459EC0B59690FA17.pdf», s. f.)

Entender la oceanopolítica en un concepto mucho más integral, tenemos que aceptar que física y científicamente es un hecho que el mar es una fuente de vida, desarrollo, progreso y bienestar para el hombre conceptualizándolo como la relación directa que existe entre el mar y la población.

## CAPÍTULO III

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1. Diseño de la Investigación

**3.1.1.** El presente trabajo es de carácter descriptivo y exploración bibliográfica, considerando que la información y conclusiones que se alcancen, que permitan determinar en forma medible y cuantificable los beneficios que tendría el Ecuador al tener la capacidad de realizar una protección efectiva de la Plataforma Continental y desarrollo de tecnología para poder determinar de cierta manera los tipos de recursos que existen y la posibilidad de aprovechamiento de los mismos. La investigación será bibliográfica documental.

#### 3.2. Métodos, técnicas e instrumentos empleados en la investigación.

**3.2.1. Método de investigación.** El método que utilizaremos para nuestra investigación es el Inductivo – Deductivo considerando que vamos a partir de una situación general que se dispone de la información actual que consta en el Marco Teórico así como de la información que se dispone de otras fuentes para alcanzar a definir situaciones particulares en base a los objetivos planteados para esta investigación.

**3.2.2. Técnicas para la recolección de datos/información.** Realizaremos una investigación bibliográfica, considerando como fuentes primarias la información disponible sobre el tema en Bibliotecas o por Internet.

**3.2.3. Instrumentos empleados en la investigación.** Los instrumentos utilizados fueron encuestas y entrevistas realizadas a oficiales superiores de las unidades militares de la plaza de Quito y Guayaquil.

La muestra se realizó sobre la totalidad (33 oficiales) que cursaban el XXXVII

Curso de Comando y Estado Mayor Conjunto en el Instituto Nacional de Defensa, el año 2016.

**3.2.4. Tratamiento de la información.** Una vez que definimos las técnicas para la recolección de información, procedimos a tabular los resultados en forma escrita y tabular (cuadro), lo que nos permite determinar el nivel de conocimiento sobre el tema referente a la Protección de la Plataforma Continental en el Marco de la CONVEMAR, considerando las capacidades necesarias que deben desarrollar las FF.AA y específicamente la Armada Nacional para la protección de la plataforma continental

De la encuesta en la que realizamos 8 preguntas de las cuales 7 fueron de selección múltiple y una para determinar orden de prioridad, podemos destacar lo siguiente, que un 57% de los encuestados conoce el alcance y los beneficios de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, un 43% desconoce de esta información, un porcentaje muy elevado dado que la muestra para esta encuesta fue dirigida a un grupo de oficiales de muy elevada preparación en Defensa y Seguridad nacional, cabe destacar que seis oficiales de la Armada encuestados están dentro del grupo que conoce a fondo este tema, esto se debe a su relación directa con la Convención del Mar y sus beneficios.

Un 53% no ha recibido ningún tipo de capacitación, instrucción o ha participado en foros que han tratado el tema de la COVEMAR y sus beneficios para nuestro país, por tanto su conocimiento se relaciona con la autoeducación o información general sobre este tema. Un 46% de los oficiales encuestados NO conoce las capacidades que tiene las Fuerzas Armadas para proteger la Plataforma Continental ecuatoriana y un 64% NO conoce el marco legal ecuatoriano que permite y responsabiliza a las Fuerzas Armadas para desarrollar capacidades que sirvan para la protección de la Plataforma Continental ecuatoriana.

Los resultados obtenidos, aunque han sido dirigidos a un grupo de profesionales de la Defensa, nos muestra un alto nivel de desconocimiento sobre la normativa y ventajas con que nuestro país cuenta desde el 2012, cuando se adhirió a la CONVEMAR, especialmente en lo relacionado a la Plataforma Continental. Se observa que existe un

deficiente sistema de información y difusión sobre este tema, lo cual obliga a realizar un proceso de Información y concienciación sobre este tema que es de gran beneficio Económico y territorial, ya que existe la posibilidad de extender nuestro mar territorial junto con su Plataforma Continental, que incrementa considerablemente nuestros Intereses Nacionales. Es importante destacar también que los encuestados, en base a su experiencia profesional sobre la importancia de los recursos estratégicos, se pronunciaron sobre la prioridad en que se deben desarrollar las Capacidades para proteger la Plataforma Continental, las mismas que se detallan a continuación y en el orden de prioridad encuestado.

**Cuadro No. 3**

**Encuestados**

<b>CAPACIDAD</b>	<b>PRIORIDAD</b>
Vigilancia, Reconocimiento e Inteligencia	<b>1</b>
Comando y Control	<b>2</b>
Despliegue y Movilidad	<b>3</b>
Maniobra	<b>4</b>
Sostenimiento logístico	<b>5</b>
Supervivencia y Protección	<b>6</b>
Apoyo a la Gestión del Estado	<b>7</b>
<b>Apoyo a Instituciones de Investigación</b>	<b>8</b>

## CAPÍTULO IV

### 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 4.1. Conclusiones

- 4.1.1. La Constitución, los convenios internacionales y la Agenda Política de la Defensa permiten a las Fuerzas Armadas elaborar e implementar proyectos para el desarrollo de Capacidades encaminados a la protección de la Plataforma Continental.
- 4.1.2. Las limitaciones económicas y la falta de una visión Geopolítica y Oceanopolítica de parte de los gobernantes de turno, impiden desarrollar proyectos del ámbito marítimo, a mediano y largo plazo, orientados al aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos existente en el mar y plataforma continental ecuatorianos.
- 4.1.3. La oportuna delimitación de la Plataforma Continental y los estudios científicos sobre las cordilleras submarinas existentes en el área de Galápagos, permitirá a nuestro país aprovechar la posibilidad de incrementar la extensión de la plataforma continental y del mar ecuatoriano aproximadamente en un 24%.
- 4.1.4. La falta de socialización de la extensión de la Plataforma Continental, de la probable existencia de incalculables recursos naturales y todos los beneficios que esta podría aportar al desarrollo económico del país, impiden que los gobiernos de turno y las instituciones del Estado relacionadas en este campo, implementen un pensamiento Geoestratégico, Geoeconómico y Oceanopolítico, en beneficio del futuro de nuestro país.
- 4.1.5. El desarrollo de la Capacidad de protección de la Plataforma Continental debe abarcar proyectos integrales de gran envergadura de tal manera que permitan

la construcción, la innovación, el mantenimiento y la sostenibilidad en el tiempo de unidades de superficie de mediano y gran calado.

- 4.1.6.** Considerando la posibilidad de existir una gran cantidad de recursos tanto no vivos como recursos vivos, definen el interés que los países especialmente ribereños tienen en su Mar Territorial lo que les motiva a desarrollar Capacidades que les permita tanto la protección como la explotación de los mismos para beneficio nacional.
- 4.1.7.** La normativa legal existente tanto nacional como internacional, permite mantener el respaldo legal correspondiente para el desarrollo de las Capacidades necesarias para que FF.AA puedan cumplir efectivamente la protección de la Plataforma Continental del Ecuador en el marco de la CONVEMAR.
- 4.1.8.** Las capacidades definidas en el Plan del Comando Conjunto y las capacidades determinadas en el Concepto Estratégico Marítimo elaborado por la Armada Nacional no son los mismos, lo que impide actualmente que todos los requerimientos operacionales para proteger y apoyar las acciones del Estado para aprovechar los recursos de la Plataforma Continental sean alcanzados.
- 4.1.9.** La Armada Nacional, debe desarrollar Capacidades encaminadas al apoyo a instituciones de investigación y desarrollo científico, sean estas universidades o empresas privadas interesadas en el estudio, investigación y explotación de los recursos existentes en la Plataforma Continental, de tal manera que facilite el aprovechamiento de estos recursos en beneficio del país
- 4.1.10.** En base a la CONVEMAR y finalizado el levantamiento técnico de la cantidad aproximada y calidad de los recursos naturales disponibles en la Plataforma Continental, se deberá establecer un porcentaje mínimo de beneficios económicos para fortalecer y mantener en el tiempo las Capacidades que permitan la protección y explotación de los mismos.

- 4.1.11.** Los trabajos de investigación científica y técnica de batimetría usadas para delimitar la Plataforma Continental permitirán a nuestro país identificar y ubicar las Áreas Estratégicas que fortalecerían los intereses nacionales.
- 4.1.12.** La Armada Nacional ha priorizado proyectos de capacitación en áreas relacionadas con el estudio e investigación científica del fondo marino y la Plataforma Continental, lo que permite contar en Fuerzas Armadas con personal altamente capacitado para liderar proyectos en estas áreas, en beneficio del Desarrollo económico de nuestro país.
- 4.1.13.** Las limitaciones de carácter económico y tecnológico de nuestro país, obliga a que se busquen alianzas entre las empresas nacionales y empresas de países desarrollados, de tal manera de lograr la transferencia tecnológica y financiamiento económico a largo plazo.

## **4.2. Recomendaciones**

- 4.2.1.** Socializar en los más altos niveles del Estado el Fortalecimiento del Poder Nacional que permita garantizar la protección de la Plataforma Continental y su utilización en beneficio del desarrollo económico de nuestro país.
- 4.2.2.** Alcanzar los recursos necesarios para la ejecución de los proyectos presentados por la Armada Nacional, sobre la construcción de un astillero en el área de Posorja, el cual debe estar acompañado del proyecto de Renovación de las unidades de superficie de la Escuadra Naval, presentados en el 2011.
- 4.2.3.** Disponer a la Armada Nacional que actualice el Concepto Estratégico Marítimo a fin de que las capacidades descritas en este documento, estén acorde con el Manual de Planeamiento por Capacidades emitido por el Comando Conjunto.
- 4.2.4.** Gestionar ante el nivel político, la creación de un fondo presupuestario basado

en los beneficios que se esperan obtener de la extracción de los recursos naturales del mar y de la Plataforma Continental, a fin de que las Capacidades desarrolladas para la protección de estos recursos sean sostenibles en el tiempo.

- 4.2.5.** Asesorar e insistir ante el Ministerio de Defensa Nacional sobre la importancia de completar los estudios geológicos de las cordilleras submarinas existentes en el Archipiélago de Galápagos en el tiempo establecido por la CONVEMAR, y que se asignen los recursos económicos necesarios, a fin de que se aproveche la oportunidad de extender los espacios marítimos y plataforma continental ecuatorianos.
- 4.2.6.** Una vez que se concluyan los trabajos de investigación científica y de levantamiento geológico de las cordilleras de Carnegie, Cocos y Colón, en las cuales se determinen exactamente los lugares donde existe grandes reservas de recursos minerales, gas y petróleo, actualizar el mapa de “Zonas de Seguridad del Estado” emitido por el COMACO
- 4.2.7.** Continuar con los proyectos de capacitación del personal militar y servidores públicos del Instituto Océano Figura de la Armada, en el estudio e investigación científica de los fondos marinos y la Plataforma Continental.



## CAPÍTULO V

**5. Propuesta para el Fortalecimiento y Desarrollo** de Capacidades de la Armada del Ecuador para la Protección de la Plataforma Continental en el Marco de la CONVEMAR.

**5.1. INTRODUCCIÓN.-** En la actualidad la Armada del Ecuador cumple tareas de protección como: la vida humana en el mar, del medio ambiente marino y tareas relacionadas con defensa de nuestra soberanía, en la que se encuentran incluidos el espacio marítimo y sus áreas estratégicas.

Durante los últimos treinta y cinco años, época en la cual la Armada Nacional fue dotada de unidades de guerra de última generación, entre los más importantes Corbetas Misileras, Lanchas Misileras, submarinos, medios aéreos tripulados y no tripulados, han permitido cumplir con la protección de estas áreas estratégicas tanto en el continente como en la región insular. Esta actitud estratégica disuasiva, ha impedido que grandes potencias como Rusia, Estados Unidos y China especialmente, hayan ejercido una presencia con fines extractivistas de la pesca de atún por ejemplo y una presencia investigativa sin las debidas autorizaciones de nuestro país. Es decir si nuestra Armada Nacional no hubiera contado con estos medios se hubieran repetido hechos como la guerra del atún en los años setenta, en donde nuestro país hizo respetar sus doscientas millas marinas como Territorio Marítimo Ecuatoriano.

Las Fuerzas Armadas Ecuatorianas deben mantenerse con un alto grado de alistamiento, para enfrentar cualquier clase de amenaza que pretenda infiltrarse en nuestro espacio marítimo, al mantener controlado el tráfico marítimo nacional e internacional y las embarcaciones de pesca nacionales y aquellas autorizadas de matrícula internacional, evitaremos alteraciones de nuestro recursos vivos y no vivos que afecten a la economía de nuestro país.

**5.2. OBJETIVOS.-** El objetivo de la propuesta en este trabajo es determinar los medios aéreos y navales que deben existir en la Armada Nacional para dar protección

a la Plataforma Continental del Ecuador, considerando los medios actuales, considerando la extensión de los espacios marítimos a ser protegidos. No se pueden determinar zonas de extrema seguridad donde se requiera una protección y vigilancia constante y permanente, ya que no se ha definido exactamente los sitios donde puedan existir grandes cantidades de recursos a ser explotados, por tanto la protección se realizaría sobre la extensión marítima principalmente.

**5.3. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA.-** Los espacios acuáticos bajo responsabilidad del Estado Ecuatoriano, se encuentran definidos en un área de gran extensión cuya cobertura geográfica comprende: el ESPACIO MARÍTIMO que incluye el Mar Territorial, Zona Contigua (ZC) y Zona Económica Exclusiva (ZEE), su espacio aéreo, el lecho y subsuelo marino, este espacio abarca aproximadamente 1'377.000 Km cuadrados, en donde existe actividad humana, tanto en la región continental como insular.

Asimismo existen otras áreas marítimas de importancia e interés para el Estado, como en el caso establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) que determina el límite marítimo Oeste de la zona SAR para Ecuador en la longitud 95° 23' W, y el espacio de Alta Mar donde el Ecuador tiene intereses, en particular el área establecida por la Comisión Interamericana del Atún Tropical en la donde la flota atunera ecuatoriana realiza sus faenas de pesca y el posicionamiento Geopolítico y Oceanopolítico del Ecuador en la Antártida.

Esta gran área de cobertura implica una extensa zona de seguridad marítima continental e insular bajo responsabilidad de la Armada del Ecuador en donde deben ser empleados sus medios como Autoridad de Policía Marítima, esto justifica plenamente la existencia de unidades aéreas y de superficie que permitan desarrollar las capacidades que explican en este trabajo.

La importancia de desarrollar estas capacidades estratégicas, aparte de mejorar sustancialmente la protección de la Plataforma Continental, da protección a la infraestructura estratégica de nuestro país e influye indirectamente en el Desarrollo

económico de nuestro país, ya que dentro de esta inmensa área de responsabilidad se desarrollan el 85% de las actividades comerciales nacionales a través de la importación y exportación por vía marítima, y el 100% de las líneas vitales del comercio de productos tradicionales del Estado como lo son el petróleo, banano, café, cacao, camarón y enlatados de pescado. De igual modo, en la actualidad existe la prioridad por parte del Gobierno Nacional de implementar el corredor comercial Amazónico, que incluye a los ríos navegables orientales del Ecuador.

En esta zona de seguridad marítima existen alrededor de 27.795 embarcaciones de pesca artesanal; 1200 barcos de pesca semi industriales; 120 barcos de altura para pesca de atún; y se desarrollan otras actividades relacionadas, como es el caso del tráfico marítimo mercante y de las empresas petroleras, que son actividades productivas altamente sensibles, además que se encuentran alrededor de 40.000 hectáreas de zonas de playas y bahías en donde laboran camaroneros y cangrejeros. Todo este tipo de actividad laboral en el Ecuador representa alrededor de 400.000 plazas de trabajo, que con un promedio de 5 miembros del grupo familiar por cada trabajador, benefician directamente a cerca de 2'000.000 personas.

La infraestructura estratégica del estado que se ubica en el litoral continental es la siguiente:

1. **Refinería de Esmeraldas.-** Esta refinería es actualmente la principal con que cuenta el estado, con una capacidad de procesamiento de 350.000 barriles de petróleo diarios. Ha sido repotenciada para aumentar su producción y su tiempo de vida útil por unos veinte años más.
2. **Refinería de la Libertad.-** Es el centro refinador más antiguo del país, siendo el segundo en capacidad de procesamiento después de la refinería de Esmeraldas. Su capacidad es de 45.000 barriles de petróleo diarios.
3. **Refinería del Pacífico.-** Es un proyecto estatal para contar en el año 2016 con un complejo refinador y petroquímico con una capacidad de procesamiento de 300.000 barriles de petróleo diarios que permita satisfacer la demanda interna de combustibles y exportar los excedentes.

4. **Planta de almacenamiento de gas de Monteverde.-** Esta planta permite el almacenamiento de 70.000 TM de gas 70% butano y 30% propano con lo cual se garantiza el abastecimiento de estos productos a nivel nacional.
5. **Campo de extracción de gas natural “Amistad”.-** Siete pozos de explotación de gas ubicados en el golfo de Guayaquil constituyen este campo que actualmente produce 60 millones de pies cúbicos con una proyección a generar 100 millones de pies cúbicos de gas natural. El campo cuenta con reservas por 1,7 trillones de pies cúbicos. Este gas es empleado en generación eléctrica, en los parques industriales de Quito y Cuenca y en la localidad costera de Bajo Alto.
6. **Puerto marítimo de Guayaquil.-** Es el principal puerto del país con un total de 12 muelles para el transporte de carga en contenedores, a granel y roll-on / roll-off. El movimiento de carga por año es de 10´864367 toneladas. El acceso al puerto se lo realiza a través del canal del morro con una extensión de 54 Mn lo que significa un promedio de 4 horas de navegación.
7. **Puerto marítimo de Puerto Bolívar.-** Este puerto ubicado en la provincia de El Oro se especializa en el transporte de fruta. Posee 4 muelles, movilizan anualmente un promedio de carga de 1´680.020,00 toneladas. Su acceso requiere un tránsito de 2 Mn por canal.
8. **Puerto de Manta.-** Este puerto posee un elevado potencial al permitir el acceso directo desde el mar de barcos de alto calado. Posee 4 muelles, para carga general, contenerizada y roll-on / roll off, movilizan anualmente un promedio de carga de 761.557 toneladas. Posee además un área para faenas de pesqueros industriales, empleada por la flota pesquera de especies archipelágicas.
9. **Puerto de Esmeraldas.-** Es el puerto ubicado más al norte del país, equipado para transporte de carga a granel, carga general y roll-on / roll off a través de 2 muelles. Moviliza anualmente un promedio de 1´059.164,00 toneladas
10. **Terminal petrolero de Balao.-** Es el principal centro de distribución de hidrocarburos tanto para la exportación de petróleo como para el envío de derivados a los terminales de La libertad y del Salitral en Guayaquil.
11. **Terminal petrolero de La Libertad.-** Constituye el nodo para la distribución

de hidrocarburos para las actividades marítimas principalmente.

12. **Terminal petrolero de El Salitral.**- Constituye el nodo para la distribución de hidrocarburos para las provincias del Sur del país.
13. **Aeropuertos del litoral.**- Los aeropuertos que se ubican en el litoral ecuatoriano son: Guayaquil, Manta, Tachina (Esmeraldas), Salinas y Santa Rosa.
14. Considerando que el cometimiento de actividades ilícitas en el mar, **hace perder al estado ecuatoriano, recursos económicos que podrían** ser invertidos en necesidades de la población desfavorecida, para mejorar los servicios de salud, educación, seguridad ciudadana; podemos concluir que la primera población favorecida será, cerca del 80% de los ecuatorianos que se ubican en la clase pobre. Así mismo, debido específicamente al ostensible mejoramiento que va a tener el control de tráfico marítimo, también encontramos que se beneficia la flota pesquera nacional al brindarles seguridad durante su paso en aguas nacionales.

Los buques que materializarían la protección de la Plataforma Continental, deben ser capaces de desplegarse rápidamente en el área marítima continental o en el área marítima insular, para proveer el soporte del accionar estatal requerido. Esta movilidad considera los espacios marítimos nacionales como su localización natural, siendo estos espacios los correspondientes a: mar territorial continental e insular, zona contigua continental e insular, zona económica exclusiva continental y zona económica exclusiva insular.

Los criterios empleados para la localización establecida son:

1. Extensión de la Plataforma Continental.
2. Infraestructura naval para el control de las actividades marítimas.
3. Ubicación de la infraestructura estratégica del estado en el litoral continental e insular.
4. Ubicación de las bases navales y centros de apoyo logístico para la operación de unidades militares.

**5.4. FORTALECIMIENTO CAPACIDADES.-** La difícil situación económica de nuestro país impide que se realicen grandes inversiones en la Defensa Nacional, pero existen otras vías para poder desarrollar estas capacidades, como realizar alianzas estratégicas con empresas de construcción de aeronaves y buques de países desarrollados, quienes en varias oportunidades han ofrecido su apoyo para poder construir nuestros propios medios aquí en el país, con un traspaso de tecnología adecuado y a largo plazo; otra vía es la adquisición a largo plazo de los medios y con pagos en un cierto período de tiempo, en este caso no existe traspaso de tecnología, este método a nivel mundial prácticamente ya no es conveniente para ninguna de las partes, por lo que es poco viables; otra vía es la adquisición de medios de segunda y tercera mano, lo que ha hecho nuestro país en los últimos diez años, con resultados totalmente negativos, ya que en la actualidad esas inversiones, que debido a su bajo costo en la actualidad representa un gasto infructuoso, ya que son de tecnología de hace treinta años, cuyo sostenimiento logístico ya no existe en el mundo, ni siquiera los mismos fabricantes.

La vía más adecuada y la que se propone en este trabajo es la Alianza Estratégica con empresas constructoras del primer mundo, de tal manera que nos permita fabricar y establecer nuestro propio soporte logístico, construir nuestras propias unidades de superficie (buques), desarrollando nuestro Astillero Naval, realizando un traspaso de tecnología y que nos permita desarrollarnos a futuro, transformándonos en una competencia en nuestra región, de la misma manera el desarrollo de la tecnología aeroespacial ecuatoriana, una alianza con empresas de la región como la industria aeroespacial del Brasil, con quienes ya hemos establecido nexos comerciales en años anteriores.

Nuestro país debe retomar la inversión en Defensa, cuando existía el porcentaje económico que provenía de la venta del petróleo, tal como existe en Chile con el porcentaje de las ventas del cobre que va dirigido a la inversión en la Defensa, esto permite mantener una Fuerzas Armadas equipadas con tecnología de punta, desarrollar su propio soporte logístico y ejecutar proyectos a largo plazo de total beneficio para el país.

## **5.5. DESARROLLO DE CAPACIDADES**

En el presente capítulo se presentan las capacidades más importantes a ser desarrolladas por las Fuerzas Armadas, considerando la situación actual de sus medios y el área a ser protegida, esto es aproximadamente una extensión marítima de 1'377,000 Km cuadrados.

Las principales capacidades que se deben desarrollar para cumplir la tarea de proteger la Plataforma Continental, son:

**5.5.1. Vigilancia, Exploración y Reconocimiento**, lo cual se logra con el empleo de sistemas de reconocimiento, alerta temprana, análisis y difusión, integrados. Esto se logra con el uso de aeronaves de exploración aeromarítima, las mismas que están equipadas con radares de superficie, para la detección de contactos sobre la superficie del mar, con gran alcance de hasta 200 MN, equipos de detección de emisiones, equipos infrarrojos y equipos de comunicaciones necesarios para mantener un mando y control eficiente.

**5.5.2. Despliegue y Movilidad**, permite disponer de medios que faciliten un despliegue y movilidad de las unidades, sobre toda la extensión marítima continental e insular, de tal manera que se pueda adoptar un dispositivo militar que permita la ejecución de los planes de protección y defensa, cuyo objetivo es el poder aplicar el poder militar en el lugar y momento oportuno.

Esto se lo puede lograr con una interacción coordinada entre los aviones de exploración aeromarítima y los buques de guerra o guardacostas, ya que mientras desde el aire se detecta el ingreso de buques de cualquier tipo hasta llegar a identificarlos, esta información se transmite hacia un Centro de Mando y desde aquí se dispone la interceptación de los contactos desconocidos a través de los buques de la Armada, quienes finalmente son los que abordan e inspeccionan aquellos buques desconocidos o que no pretenden identificarse ante la autoridad marítima.

**5.5.3. Sostenimiento Logístico**, mediante el desarrollo de esta capacidad se pretende garantizar el sostenimiento de la Fuerza desplegada, en este caso se vuelve muy importante, el apoyo logístico que se pueda brindar desde la región insular, ya que para mantener la presencia militar en esta región y el área marítima respectiva, es necesario mejorar los medios disponibles en este sector, para garantizar la operación de aeronaves y buques de guerra o guardacostas en toda el área marítima insular, más de medio millón de kilómetros cuadrados, lo que permitirá tener una permanencia en el área.

Si logramos desarrollar estas capacidades, estaremos logrando a la vez un Apoyo a la seguridad y a la gestión del Estado, que es otra de las capacidades que deben ser desarrolladas de acuerdo a lo dispuesto por el Comando Conjunto, ya que con el fortalecimiento de los medios, como los aviones de exploración aeromarítima, buques de guerra o guardacostas y centros de apoyo logísticos en la región insular, estaremos listos para:

- Búsqueda y Rescate
- Seguridad a las áreas estratégicas
- Seguridad integral de los Espacios Acuáticos
- Apoyo a otras entidades del Estado

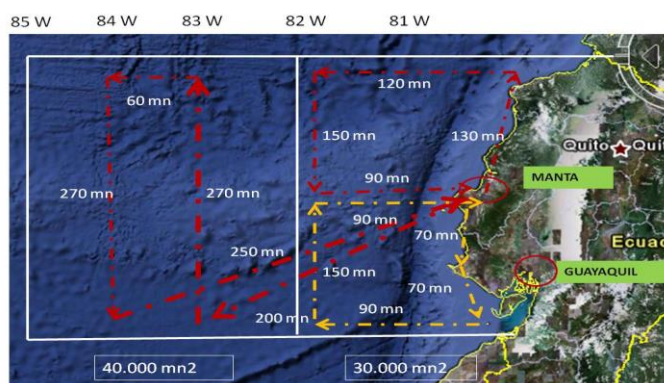
## **5.6. UNIDADES AÉREAS**

### **Exploración aeromarítima Continental.**

Actualmente la Armada del Ecuador cuenta con aeronaves de ala fija y **rotatoria, las mismas que la mayoría ha cumplido su tiempo de vida útil.** Debido a la diferencia de autonomía de las aeronaves que posee la Aviación Naval, se deben distribuir y asignar espacios de exploración distintos, el área de vigilancia marítima continental de aproximadamente **78.000 millas náuticas cuadradas se divide en dos sub áreas, Área costera** de 30.000 millas náuticas cuadradas, dividida a su vez en dos sub áreas



de 15.000 millas náuticas cuadradas cada una, y otra área oceánica de 48.000 millas náuticas cuadradas; es así que para cubrir las 24 horas del día, en el área oceánica se necesitan de 03 aeronaves de EAM con autonomía de 9 horas y para cubrir las sub áreas costeras se necesitan 06 aeronaves con autonomía de 3.5 horas, para lograr una frecuencia de recubrimiento que no deje ningún contacto de superficie sin ser detectado, para lo cual es necesario que cuando una aeronave está terminando el track de vuelo y procediendo a retornar, otra aeronave de las mismas capacidades esté iniciando el track nuevamente, como se visualiza en la siguiente figura:

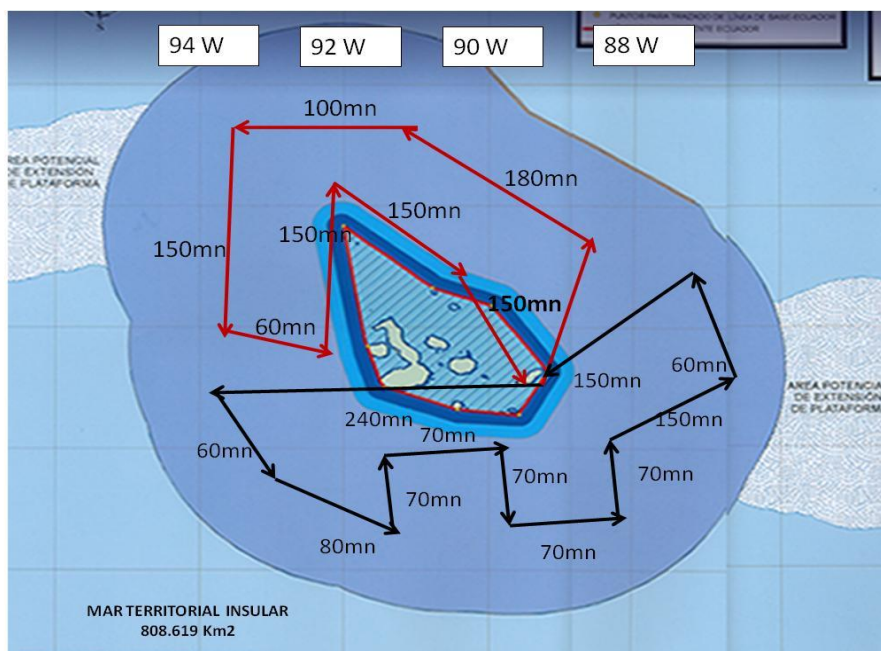


**Figura No. 6 ÁREA DE RECUBRIMIENTO CONTINENTAL**

El porcentaje promedio de operatividad de una flota aérea según las estadísticas a nivel mundial es del 70%, es decir, hay que considerar que el 30% o el equivalente al 1/3 de las aeronaves estarían eventualmente inoperativas por causa imputables al mantenimiento preventivo y/o correctivo, considerando además las demoras en los procesos de la cadena logística, serían necesario contar con al menos 04 aviones de mediana autonomía y 08 aviones de baja autonomía, para mantener la probabilidad de detección requerida.

### **Exploración aeromarítima Insular**

Si hacemos los mismos cálculos y consideraciones anteriormente expuestas, para realizar la vigilancia marítima en la región Insular en los 808.619 Km<sup>2</sup> (249.574 Mn<sup>2</sup>) con aviones de 9 horas de autonomía con una razón de barrido de 15000 Mn<sup>2</sup>/hora se requieren al menos 4 aeronaves de EAM, con una frecuencia del 50% por limitaciones operacionales de los aeropuertos de Galápagos (operan del orto al ocaso y limitada disponibilidad de combustible JP1 en el área).



**Figura No. 7 ÁREA DE RECUBRIMIENTO INSULAR**

Bajo estos criterios de análisis la Armada del Ecuador debería contar con al menos 11 aviones de exploración aeromarítima con autonomía mayor a 9 horas u 08 aviones de mediana autonomía, además de 08 aviones con baja autonomía, teniendo así una frecuencia de recubrimiento de las 24 horas con una probabilidad de detección del 90%. Este sería el requerimiento ideal, para una probabilidad muy alta, la cual estaría acorde cuando se haya confirmado la existencia de yacimientos importantes de minerales de alto valor, gas o petróleo, donde la vigilancia y protección se torna una necesidad imperante y sea parte de la política de Estado.

En la actualidad sabemos de la gran riqueza que posee nuestra Plataforma Continental, pero por ahora la vigilancia no se torna una necesidad per se, pero la presencia y permanencia en el área marítima insular y continental de las Fuerzas Armadas son necesarias, ya que crean una disuasión ante cualquier amenaza externa, por lo que en este estudio se ha considerado la necesidad de tener por lo menos 04 aeronaves de exploración aeromarítima de mediana autonomía.

La Aviación Naval posee en la actualidad aeronaves con tiempo de vuelo 8 horas (CASA), 3.5 horas (SKA) y 17 horas (HERÓN), que pueden cubrir sus vigilancias con

un ancho de barrido de 100MN.

Entonces el área barrida de cobertura a una velocidad económica sería:

- CASA (CN 235) =  $150 * 8 * 10 = 120.000 \text{ Mn}^2$
- Super King Air (SKA) =  $140 * 3.5 * 100 = 49.000 \text{ Mn}^2$
- No tripulado (Herón) =  $65 * 14 * 100 = 91.000 \text{ Mn}^2$

**Figura No. 8 AVIÓN TIPO CASA FIG 8**



**Figura No. 9 AVIÓN TIPO SÚPER KING FIG 9**



**Figura No. 10 AVIÓN NO TRIPULADO FIG 10**



El equipamiento de las unidades aeronavales es el siguiente:

**Cuadro No. 4**

**Equipamiento**

<b>EQUIPAMIENTO</b>					
<b>AERONAVE</b>	<b>TIPO</b>	<b>Año de la aeronave</b>	<b>RADAR</b>	<b>FLIR*</b>	<b>MAE**</b>
AN 231	SKA-200	1981 (30años)	APS 143(V)3	MX-15DI	SI (F/S)
AN 232	SKA-300	1985 (26años)	SEASPRAY	MX-15DI	NO
AN 233	SKA-200	1979 (32años)	APS 143(V)3	MX-15DI	SI (F/S)
AN 235	SKA-350	1992 (19años)	-----	MX-15DI	-----
AN 236	SKA-200	1979 (32años)	APS 143(V)3	MX-15DI	NO
AN 202	CN 235-100	1989 (22años)	SEASPRAY	MX-15DI	NO
AN 204	CN 235-300	2005 (06años)	APS 143B(V)3	MX-15DI	NO
AN 242 UAV	HERON	2009	EL/M 2022U	MOSP	NO

Como podemos apreciar la Armada del Ecuador cuenta con 02 aeronaves de mediana autonomía, 05 de baja autonomía y 03 aeronaves no tripuladas, las mismas que de encontrarse operativas, podrían cumplir con limitaciones la vigilancia, especialmente en la región insular, por lo que se hace necesario adquirir 03 aeronaves tipo CASA, 03 aeronaves tipo SÚPER KING AIR y dar mantenimiento a las aeronaves existentes,

para cubrir la totalidad del área marítima a ser protegida.

## **5.7. UNIDADES DE SUPERFICIE**

Los espacios acuáticos bajo responsabilidad del Estado Ecuatoriano, se encuentran definidos en un área de gran extensión cuya cobertura geográfica comprende: el ESPACIO MARÍTIMO que incluye el Mar Territorial, Zona Contigua (ZC) y Zona Económica Exclusiva (ZEE), su espacio aéreo, el lecho y subsuelo marino, este espacio abarca aproximadamente 1'377.000 Km cuadrados, en donde existe actividad humana, tanto en la región continental como insular.

La existencia de las unidades de superficie (Buques de guerra o guardacostas), sea esto a través de un proyecto o modernización de las existentes, permitiría al Estado:

1. Fortalecer la capacidad de la Armada del Ecuador en su rol de policía marítima para la vigilancia y control en aguas jurisdiccionales, Zona Económica Exclusiva y Reserva Marina de Galápagos.
2. Fortalecer la capacidad de la Armada del Ecuador como órgano del estado para la ejecución de operaciones de búsqueda y rescate marítimo, garantizando la seguridad de la vida humana en el mar.
3. Fortalecer la capacidad de la Armada del Ecuador como órgano del estado para la ejecución de operaciones de protección, seguridad y defensa de infraestructura y líneas de comunicaciones marítimas.
4. Fortalecer la capacidad del Estado para enfrentar incidentes y accidentes en el ámbito marítimo, que afecten la vida humana en el mar o que provoquen contaminación marina.
5. Apoyar la gestión de riesgos frente a terremotos, tsunamis u otros eventos que se generen en el litoral continental e insular del país, proveyendo servicios críticos de sanidad, logística, transporte y comunicaciones.
6. Apoyar la gestión de entidades gubernamentales, transportando por vía marítima carga o recursos que se requieran para el soporte de actividades en las islas Galápagos u otras áreas de interés en la Plataforma Continental.
7. Apoyar la gestión de entidades gubernamentales en programas de investigación

en el ámbito energético y marino costero.

Los tipos de buques que se requiere son:

Buques de gran calado, interoceánicos, de gran autonomía (15 días), con capacidad para operar con helicópteros abordo, con capacidad de reabastecimiento en la mar para prolongar su permanencia en alta mar.



**Figura No. 11 Buque de gran calado**

Buques de calado medio, de mediana autonomía (07 días), con capacidad de reabastecimiento en la mar para prolongar su permanencia en alta mar, con capacidad para transportar un helicóptero.



**Figura No. 12 Buque calado medio**

Un buque multipropósito, de gran calado, interoceánico, con capacidad de transportar apoyo logístico para la región insular como para reabastecer a las unidades de superficie que operan en todo el mar ecuatoriano.



**Figura No. 13 Buque multi propósito**

## REQUERIMIENTO DE UNIDADES DE SUPERFICIE

**Cuadro No. 5**

### Requerimiento de equipos

CALADO	TIPO	AUTONOMÍA	VEL. MAX.	VEL. MIN.	PLAT. VUELO	CANTIDAD
MEDIANO	CORBETA	07 días	35 N	10N	SI	06
GRANDE	FRAGATA	15 días	30 N	10N	SI	04
GRANDE	MULTI PROPÓSITO	20 días	30 N	10N	SI	01

## 5.8. CONCLUSIONES

- 5.8.1.** Los medios aéreos y de superficie que actualmente existen en la Armada Nacional, ya han cumplido su vida útil y su sostenimiento logístico es cada vez más costoso, lo que impide ejercer protección sobre la Plataforma Continental.
- 5.8.2.** Las Alianzas Estratégicas con empresas constructoras de aeronaves y de buques, con empresas de países desarrollados, permiten contar en mediano y largo plazo con medios de última tecnología, además del traspaso de conocimiento.
- 5.8.3.** La existencia de un fondo económico en el presupuesto del Estado dedicado a la inversión en Defensa, como la antiguamente llamada “regalías del petróleo”, permitieron dotar a nuestro país de medios modernos para la defensa desde los años setenta hasta el 2007.

**5.8.4.** La adquisición en el corto y mediano plazo de los medios descritos en el presente trabajo, permitirán al Estado contar un sistema de protección de su Plataforma Continental.

## **5.9. RECOMENDACIÓN**

**5.9.1.** Proponer al gobierno de turno, a través del Ministerio de Defensa, la creación de un proyecto de construcción de los medios descritos en este trabajo, en el cual se considere la participación de empresas de países desarrollados, que tengan la intención de conformar una Alianza Estratégica con inversión mixta, que permita a nuestro país desarrollar el Astillero Naval y los centros de mantenimiento aeroespacial de las Fuerzas Armadas.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (2004). *ACADEMIA DE GUERRA NAVAL* , 119.
- Antartida Urbana*. (s.f.). Obtenido de <http://www.antartidaurbana.com/tratado-antartico/>
- Armada del Ecuador*. (s.f.). Obtenido de <http://www.armada.mil.ec/wp-content/uploads/Books/LibroV/files/assets/downloads/page0034.pdf>
- Armada del Ecuador. (marzo de 2016). *Armada.mil.ec*. Obtenido de [http://www.armada.mil.ec/wp-content/uploads/2016/03/160308\\_REU-COGMAR-ASAMBLEA-LIMMAR-ECU-CRI\\_v\\_6.0.pdf](http://www.armada.mil.ec/wp-content/uploads/2016/03/160308_REU-COGMAR-ASAMBLEA-LIMMAR-ECU-CRI_v_6.0.pdf)
- Armada del Ecuador. (2014-2017). *Concepto Estratégico Marítimo*. Quito: Armada del Ecuador.
- Armada del Ecuador. (2014-17). *Desarrollo Capacidades Estratégicas Marítimas*. Quito: Armada del Ecuador.
- Armada del Ecuador. (s/f). *Intereses Marítimos*. Quito: Armada del Ecuador.
- Armada del Ecuador. (2014-2017). *Manual de Planificación Estratégica Marítima*. Quito: Armada del Ecuador.
- Asamblea Nacional. (mayo de 2012). *asambleanacional.gob.ec*. Obtenido de [http://www.asambleanacional.gob.ec/es/noticia/aprobacion\\_de\\_la\\_convemar\\_se\\_publico\\_en\\_el\\_registro\\_oficial](http://www.asambleanacional.gob.ec/es/noticia/aprobacion_de_la_convemar_se_publico_en_el_registro_oficial)
- ASAMBLEA NACIONAL. (2008). *asambleas nacional.gob.ec*.
- Asamblea Nacional Ecuador*. (04 de agosto de 2016). Recuperado el 08 de mayo de 2017, de <file:///C:/Users/menriquez/Downloads/Resoluci%C3%B3n%20que%20aprueba%20elAcuerdo%20sobre%20la%20Aplicaci%C3%B3n%20de%20las%20Disposiciones%20de%20la%20Convenci%C3%B3n%20de%20las%20Naciones%20Unidas%20para%20el%20Derecho%20del%20Mar%20de%2010%20de%20Diciem>
- Busch, J. M. (1993). Oceanopolítica una alternativa para el desarrollo. En A. J. Busch. Andrés Bello.
- Carrillo, H. B. (05 de Abril de 2015). *aldhea*. Obtenido de <https://www.aldhea.org/el-poder-maritimo-como-instrumento-geopolitico->

para-alcantar-el-poder-en-el-siglo-xxi/

Comando Conjunto de FF.AA. (2016). *Manual de Planeamiento por Capacidades*.

Quito: CC.FF.AA.

COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA. (2016). *MANUAL DE PLANEAMIENTO POR CAPACIDADES*. QUITO: CC.FF.AA.

COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA. (2016). *MANUAL DE PLANEAMIENTO POR CAPACIDADES*. QUITO: CC.FF.AA.

COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA. (2016). *MANUAL DE PLANEAMIENTO POR CAPACIDADES*. QUITO: CC.FF.AA.

COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA. (2016). *MANUAL DE PLANIFICACION CONJUNTA*. QUITO: CC.FF.AA.

*Conciencia Marítima*. (6 de octubre de 2009). Obtenido de

<http://spacemaritima.blogspot.com/2009/10/convemar.html>

*EDU PEDIA*. (s.f.). Obtenido de

<http://www.edupedia.ec/index.php/temas/geografia/del-ecuador/mar-territorial>

Gabriel Recalde. (2016). *Zonas de Seguridad y Zonas de Seguridad de Fronteras*.

Quito.

Gómez, C.-E. H. (2015). La Oceanopolítica Ecuatoriana. *Armada del Ecuador* , 13.

Guerrero, P. (20 de enero de 2012). *La Guía Geografía*. Obtenido de

<http://geografia.laguia2000.com/general/plataforma-continental>

(2009). ley de Seguridad Pública y del Estado. En C. Legislativa. Quito.

(2016). *Manual de Planificación por Capacidades*. Quito: Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

(2016). *Manual de Planificación por Capacidades*. Quito: Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

(2016). *Manual de Planificación por Capacidades*. Quito: Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

MAR TERRITORIAL. (30 de Noviembre de 2016). *WIKIPWDIA*. Obtenido de

[https://es.wikipedia.org/wiki/Mar\\_territorial](https://es.wikipedia.org/wiki/Mar_territorial)

Mora, E. A. (12 de junio de 2012). *La CONVEMAR*. Obtenido de

[www.wlcomercio.com](http://www.wlcomercio.com): <http://www.elcomercio.com/opinion/convemar.html>

- Moscoso, A. M. (2011). ECUADOR y la CONVEMAR. *UNIVERSIDAD DEL AZUAY*, 24.
- Moscoso, A. M. (02 de junio de 2011). *Scribd*. Obtenido de <https://es.scribd.com/doc/56963396/Ecuador-y-La-Convemar>
- Oceana. (7 de Abril de 2016). *Oceana*. Obtenido de <http://eu.oceana.org/es/eu/que-hacemos/pesca-sostenible/pesca-destructiva/arrastre-de-fondo/mas-informacion/el-fondo-marino>
- Pacheco, F. (13 de Marzo de 2011). *Poder Naval*. Obtenido de <http://podernaval.foroes.org/t336-poder-naval-y-poder-maritimo>
- Palacios, M. A. (Diciembre de 2012). *Upacifico*. Obtenido de [http://www.upacifico.edu.ec/blog\\_upacifico/?p=84](http://www.upacifico.edu.ec/blog_upacifico/?p=84)
- Rodríguez, M. D. (junio de 1996). *revista marina*. Obtenido de <http://revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvauchelle.pdf>
- scribd.com*. (s.f.).
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo*. (s.f.). Obtenido de <http://www.planificacion.gob.ec/la-plataforma-continental-ecuatoriana-se-concretara-tras-estudios-tecnicos/>
- wikipedia*. (03 de abril de 2017). Recuperado el 08 de mayo de 2017, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Mar\\_territorial](https://es.wikipedia.org/wiki/Mar_territorial)
- Wikipedia. (26 de febrero de 2014). *wikipwdia*. Obtenido de [https://es.wikipedia.org/wiki/Plataforma\\_continental](https://es.wikipedia.org/wiki/Plataforma_continental)
- (2016). *ZONAS DE SEGURIDAD DEL ESTADO*. QUITO: COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS.