

# OCEANOPOLÍTICA

## EL MAR COMO IMPERATIVO DE DESARROLLO Y SEGURIDAD



Jaime Dávalos



# ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

## **Oceanopolítica. El mar como imperativo de desarrollo y seguridad**

Jaime Dávalos

**Primera edición electrónica.** Octubre de 2018

**ISBN:** 978-9942-765-43-7

**Revisión científica:** Marco Gonzalo Salinas Haro y Rubén Eleodoro Mazón  
Martínez

**Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE**

CrnI. Ing. Ramiro Pazmiño O.

Rector

**Publicación autorizada por:**

Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

Cpvn. Hugo Pérez

Presidente

**Edición y producción**

David Andrade Aguirre

daa06@yahoo.es

**Diseño**

Pablo Zavala A.

Derechos reservados. Se prohíbe la reproducción de esta obra por cualquier medio impreso, reprográfico o electrónico.

El contenido, uso de fotografías, gráficos, cuadros, tablas y referencias es de **exclusiva responsabilidad del autor.**

Los derechos de esta edición electrónica son de la **Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE**, para consulta de profesores y estudiantes de la universidad e investigadores en: <http://www.repositorio.espe.edu.ec>.

**Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE**

Av. General Rumiñahui s/n, Sangolquí, Ecuador.

<http://www.espe.edu.ec>

# OCEANOPOLÍTICA EL MAR COMO IMPERATIVO DE DESARROLLO Y SEGURIDAD

Jaime Dávalos



## Introducción

El presente trabajo es el resultado de la recopilación de los apuntes de clase del diplomado de oceanopolítica dictado por la Universidad Sergio Arboleda de Colombia, complementado con el propio aprendizaje como analista de estrategias marítimas del Centro de Estudios Estratégicos de la Universidad de las Fuerzas Armadas (ESPE) y las clases de oceanopolítica impartidas a los alumnos del curso de Comando y Estado Mayor Conjunto<sup>1</sup>, en el Instituto Nacional de Defensa, posteriormente denominado Academia de Defensa Militar Conjunta.

La experiencia recogida en cada uno de los escaños antes mencionados, representó una orientación muy valiosa en la elaboración de este trabajo, porque en su debido momento contribuyó de manera importante a moldear el esquema del producto que se pone a consideración del lector. El texto está dirigido para aquellos profesionales que sin llegar a ser expertos en los temas marítimos y oceánicos, deseen alcanzar un nivel de comprensión aceptable que les permita desempeñarse de manera adecuada en el ejercicio de sus competencias, relacionadas con los espacios acuáticos y brindarles la puerta de entrada al lugar, desde donde podrán iniciar sus propias investigaciones y profundizar en aquellos temas que hayan logrado captar su atención.

El propósito fue elaborar un texto que sirva para la consulta de los interesados en los temas del mar y los océanos, desde el punto de vista político, económico, social y militar; así como introducir en ellos la motivación y la curiosidad necesarias para lograr construir teorías acerca de cómo ha ido evolucionando la ancestral relación entre los seres humanos y su entorno geográfico, pero especialmente con su entorno marítimo. Pretende también ofrecer un conocimiento muy básico sobre los orígenes del medio marino y de su importancia primigenia, desde que permitió el surgimiento de la vida sobre el planeta, hasta que llegó a convertirse en el medio de subsistencia y transporte más formidable descubierto por el hombre.

Con frecuencia, algunos estudiosos de las ciencias sociales tienden a confundir a la oceanopolítica con algunas doctrinas geopolíticas. Sin llegar a ahondar demasiado en los significados, el lector rápidamente podrá

---

<sup>1</sup> El Curso de Estado Mayor Conjunto es aquel que realizan los Coroneles y Capitanes de Navío como requisito previo a su ascenso a Generales de Brigada y Contralmirantes.

descubrir las grandes diferencias históricas y culturales que diferencian a ambas disciplinas, pues sin ser absolutamente opuestas entre sí, tampoco llegan a convertirse en sinónimos conceptuales. Diremos que la Geopolítica surge con fuerza a inicios del siglo XX, bajo la paradoja de que el Estado es un organismo viviente que nace, crece, se desarrolla y muere; evidentemente el cumplimiento de ese ciclo vital de un Estado es a expensas de otros Estados más débiles y en estricto apego a las teorías darwinistas de la supervivencia del más fuerte. Por su parte, la oceanopolítica nace a finales del mismo siglo como una respuesta a la creciente inquietud de la comunidad internacional frente a los desafíos que representan los espacios acuáticos en los aspectos comerciales, ambientales, climatológicos, migratorios, etc. en un ambiente de multipolaridad después del fin de la Guerra Fría y en donde empiezan a escasear los recursos naturales de la tierra.

Dicho de una manera muy simple, la oceanopolítica es la ciencia que permite incorporar los espacios marítimos al desarrollo nacional mediante la “territorialización” de los mares o lo que es lo mismo, su transformación en los “maritorios”<sup>2</sup> de sus respectivos Estados.

Dentro de las disciplinas académicas que contribuyen a la elaboración de la oceanopolítica constan la oceanografía física, oceanografía química y oceanografía biológica; la historia universal, economía marítima, relaciones internacionales, derecho del mar, derecho marítimo, entre tantas otras asignaturas, que realmente hacen que el estudio del mar como espacio incorporado al territorio nacional, sea un verdadero laboratorio de investigación científica donde se generan conocimientos muy valiosos para el presente y el futuro de la humanidad. Resulta evidente que en este estudio apenas introductorio al campo de la oceanopolítica, no se haya podido sino destacar los aspectos más relevantes dentro de cada disciplina, cada uno con sus propios fundamentos epistemológicos.

El primer capítulo del libro consiste en una descripción detallada de los orígenes de los océanos como parte fundamental del planeta y su aporte para el nacimiento y desarrollo de la vida animal y vegetal; comprende también la

---

<sup>2</sup> Según Juan Ciorba Vinz, escritor chileno, “Maritorio es la extensión de mar que pertenece a una nación, región, provincia, plan sectorial o cualquier división política donde el Estado ejerce soberanía y se define en sus fronteras Marítimas. (...) El maritorio corresponde a todo el espacio que considera las 12 millas náuticas de mar territorial, el litoral antártico, islas oceánicas, aguas interiores, golfos, bahías, canales, y fiordos, subsuelo marino, el lecho marino y la columna de agua” (Geo Oceanopolítica, 2014).

forma en la cual a través de distintos fenómenos geológicos y climatológicos, la tierra y el agua se repartieron los espacios de la corteza terrestre hasta alcanzar su actual distribución. En el mismo capítulo se establecen las diferencias entre los mares y los océanos, la conformación geológica de los continentes y la poco conocida morfología de los fondos marinos.

El segundo capítulo se centra en el enfoque histórico de la relación hombre-mar a través de los tiempos. Aquí se realiza un recorrido desde las antiguas civilizaciones egipcias, fenicias, griegas y romanas quienes en su respectivo momento de la historia, supieron explotar el medio acuático para su subsistencia, transportación y conquista de nuevos territorios. Llegaría posteriormente el descubrimiento del Océano Atlántico y del continente americano; y, con ello una verdadera revolución espacial que transformaría la historia de la humanidad, hasta llegar a las dos conflagraciones mundiales en cuyo desarrollo, el mar jugó un papel preponderante.

El tercer capítulo del libro se basa en la dinámica histórica y comercial entre España y sus colonias americanas. En esta sección se dedica el espacio necesario para resaltar la febril actividad comercial precolombina entre los pueblos de la costa de sur y centro América por parte de los nativos y que fuera fortalecida con la llegada de los europeos y sus adelantos en la navegación. Esta influencia también daría origen al contrabando, al tráfico de esclavos, a la piratería y demás actividades ilícitas asociadas al transporte marítimo de las mercaderías entre Europa y las colonias del nuevo mundo.

En el capítulo cuatro, se procede a realizar un análisis detallado de la construcción de los territorios nacionales después de la independencia latinoamericana, pero con especial énfasis en la construcción de sus maritorios. Se observan las posibles causas que provocaron el histórico olvido del mar y las principales razones por las cuales los pueblos latinoamericanos decidieron vivir de espaldas al mar por mucho tiempo. Es aquí donde se relata la manera en la cual, esa construcción imperfecta de los maritorios después de la independencia de España, sería la causa de los principales diferendos limítrofes, algunos de los cuales perduran hasta la actualidad.

El capítulo quinto nos introduce a las relaciones internacionales y en él se describe a manera de recordatorio, sus principales teorías: realista, idealista, liberal, neorrealista y neoliberal. También se discuten las diferentes clasificaciones de las relaciones internacionales establecidas por los científicos

sociales y que sirven para mantener un determinado orden planetario, bajo el mandato de ciertas organizaciones internacionales, entre las que se analizarán únicamente aquellas relacionadas con el ámbito marítimo mundial.

El capítulo seis consiste en una exposición muy detallada de la importancia de los océanos a nivel mundial; en esta parte se analizará el pensamiento de quien se sugiere es el creador del concepto de oceanopolítica, el almirante chileno Jorge Martínez Bush; los grandes ecosistemas del mundo y la importancia de la Antártida, no solo como territorio proveedor de inmensas riquezas para el futuro de la humanidad, sino también como continente de altísimo valor geopolítico.

El capítulo siete está dedicado al análisis y discusión de la incansable actividad del transporte marítimo en la actualidad, la creación de los corredores bioceánicos para solventar las crecientes demandas, la posible modificación de los sistemas de rutas de transporte marítimo debido al deshielo del Océano Ártico, el papel que juegan los canales artificiales y la situación en la que se encuentran los denominados Puntos Focales del planeta frente a esta nueva realidad.

El capítulo octavo, se enfoca en un tema que consideramos esencial para la implementación de la oceanopolítica, puesto que relaciona varios aspectos de la conducta humana, muchos de los cuales pueden ser catalogados como subjetivos en mayor o menor medida. Ellos caen dentro de lo que comúnmente se ha dado por denominar la conciencia marítima, vocación marítima, cultura marítima y hasta educación marítima. Es evidente que todos estos términos, similares entre sí, tienen algunas cosas en común y en muchas otras son absolutamente diferentes, motivo por el cual únicamente nos referiremos a la educación como base del desarrollo marítimo nacional.

Finalmente, se añade un estudio complementario en el que se pone en escena las dinámicas geopolítica y oceanopolítica, como perspectivas incluyentes que en los tiempos actuales se complementan para que el ser humano, las organizaciones y los estados cuenten con mejores opciones para proyectar a sus sociedades hacia una mejor distribución de las riquezas, de los recursos y en un contexto de mayor seguridad.

Resulta obvio que la incorporación del mar y los océanos al desarrollo nacional, es decir la implementación de la oceanopolítica, debe ser realizada a través de la generación de políticas públicas, que permitan diseñar objetivos,

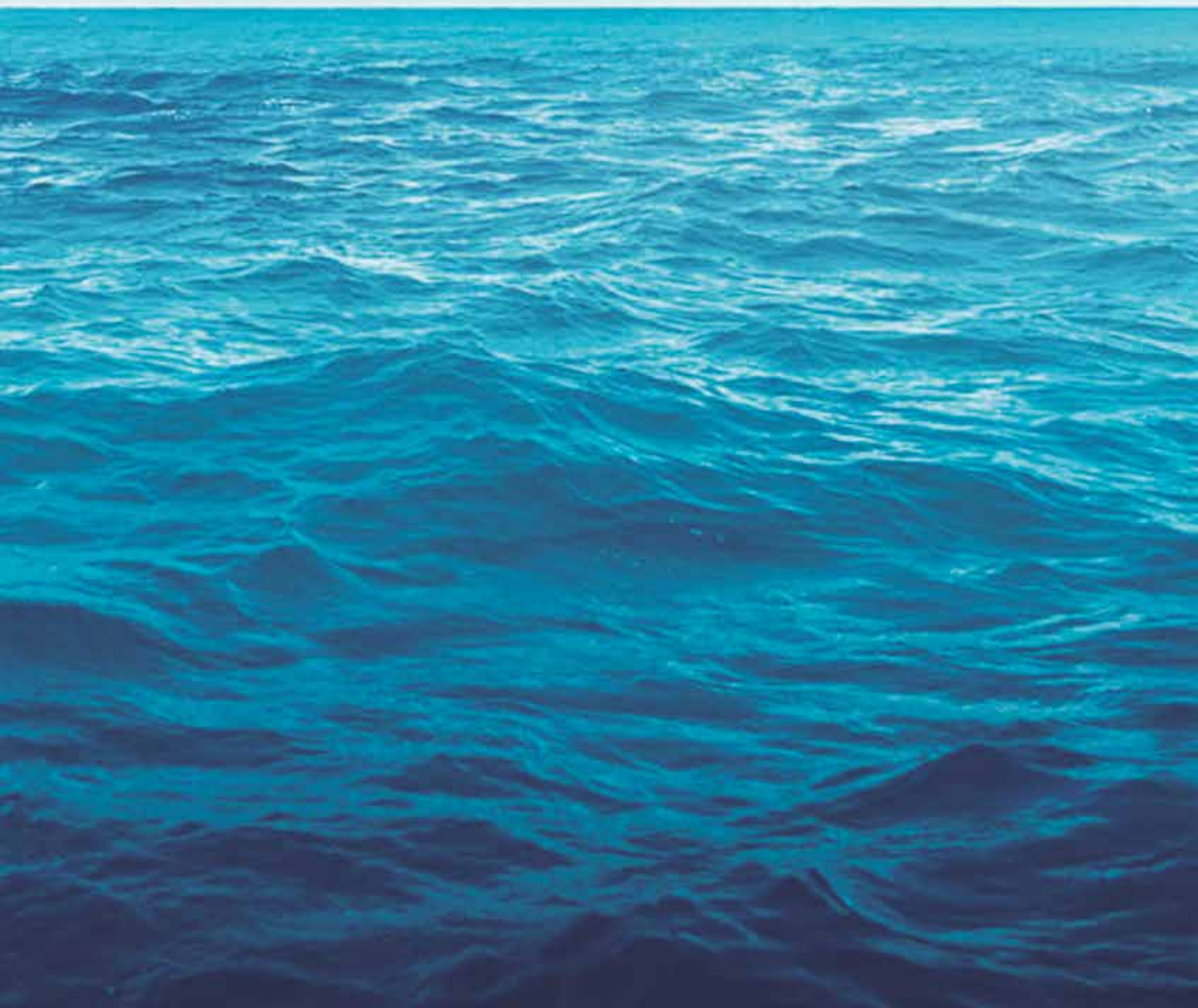
metas y presupuestos para lograr materializarlas. Consideramos que todos los conocimientos hasta aquí recopilados, examinados y comparados, podrán servir como insumo a quienes, a nombre del Estado tienen la obligación de promulgarlas y sobretodo de verificar su cumplimiento a nivel nacional.

Las Políticas Oceánicas deben reflejar la conciencia marítima de la nación; es decir, esa sensación de quienes sienten y disfrutan su dependencia del mar y los océanos, para su subsistencia como medio de alimentación, de transporte y de defensa. Estas políticas deben orientar estratégicamente el accionar del Estado y la sociedad civil, asignar los recursos humanos, económicos y materiales que sean necesarios para su consolidación; y, promover la articulación de los esfuerzos institucionales -públicos y privados- en el ámbito marítimo y naval, con el fin de incorporar los vastos espacios oceánicos y sus riquezas, al desarrollo y la seguridad del país.



# **CAPÍTULO 1**

## **MARES Y OCÉANOS**



## La formación de los océanos

Resulta saludable para alcanzar el objetivo de este estudio que antes de entrar de lleno a conocer como se formaron los océanos, revisemos un poco la literatura disponible sobre el origen del planeta en general, puesto que entre ambos eventos existe un periodo realmente inimaginable para la mente del ser humano. En muchas ocasiones, y de manera equivocada, se cree que fueron simultáneos, cuando en realidad están separados de manera extraordinaria no sólo en el tiempo, sino también por la magnitud de todos los fenómenos naturales acaecidos en dicho periodo.

El origen de nuestro planeta se remonta aproximadamente hacia unos 4500 millones de años (eones)<sup>3</sup>, época en la cual, su configuración evidentemente distaba mucho de su apariencia actual, puesto que la Tierra a lo largo del tiempo ha sufrido muchos cambios. También resulta evidente que existen épocas de las cuales no hay registros de su evolución, sobre todo en las etapas iniciales de su formación, desde la solidificación de la masa incandescente hasta el surgimiento de la corteza terrestre, “ya que las rocas que se iban generando, se volvían a fundir o, simplemente, eran tragadas por una nueva erupción” (Historia geológica de la Tierra, (s.f)).

A pesar de que ha sido muy difícil obtener de manera directa el conocimiento de su interior, debido a que las máximas excavaciones que se han realizado con tal propósito a duras penas llegan a los 10 kilómetros podemos convenir en que el interior de nuestro planeta está constituido por capas concéntricas, la primera de las cuales corresponde al núcleo interior, compuesto de hierro y níquel en estado sólido; la segunda, es el núcleo exterior que tiene igual composición que el interior, pero con hierro y níquel en estado líquido; la tercera corresponde al denominado manto, que consta de una parte externa sólida formada por silicatos y por una capa interna en estado plástico, formada por una mezcla de silicatos pesados y cierta cantidad de hierro y níquel; y finalmente, la corteza terrestre cuyo espesor varía entre 5 y 10 kilómetros bajo los océanos y supera los 40 kilómetros bajo la tierra. Envolviendo al globo terráqueo se encuentra la atmósfera, que es una capa formada hace miles de millones de años por el agua y los gases

---

<sup>3</sup> Unidad de tiempo geológico, equivalente a mil millones de años, la misma que se divide en eras geológicas. Cada era comprende algunos periodos, los mismos que a su vez se subdividen en épocas.

emanados desde la corteza terrestre y sus volcanes (Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano, 2013).

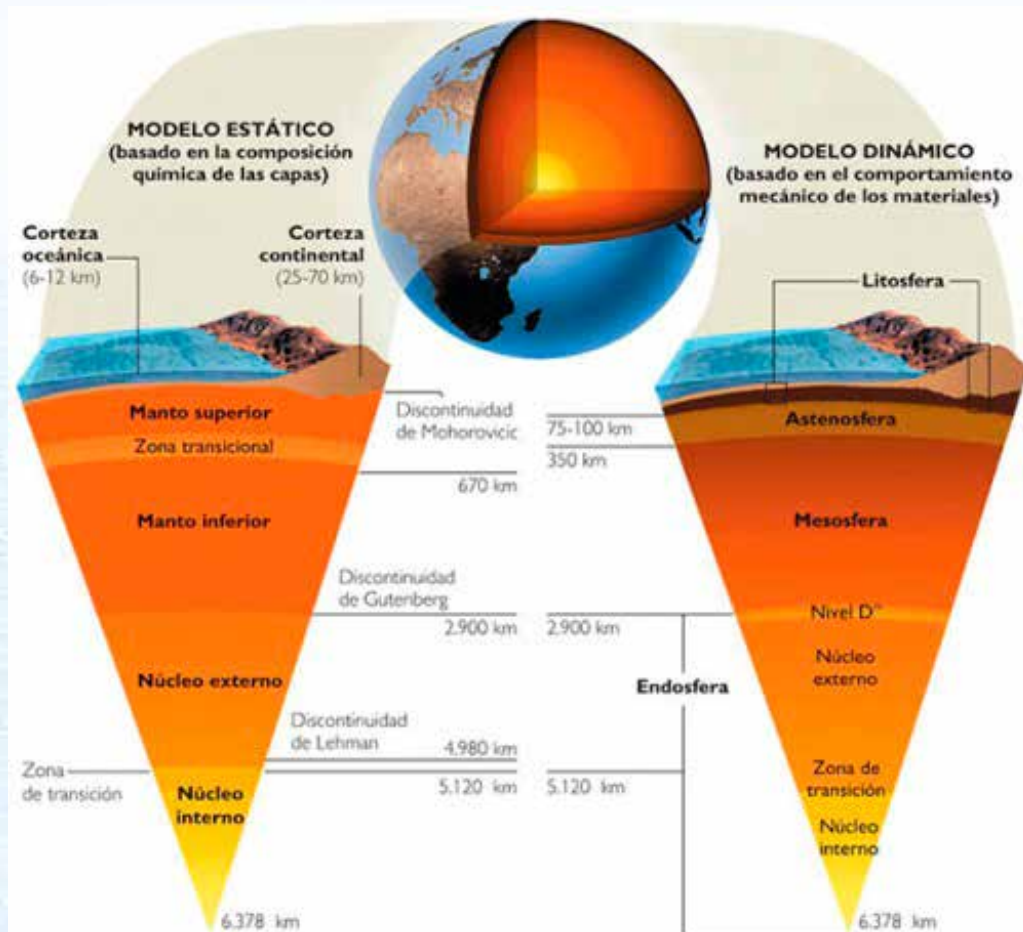


Figura 1. Composición del interior de la Tierra  
Fuente: <http://latierraysuestructura.blogspot.com>

Hasta hace poco tiempo se creía que el origen de los océanos se remontaba a unos 4000 millones de años, es decir 500 millones de años después de la formación de la Tierra, cuando su superficie se enfrió hasta el punto de permitir la aparición del agua en estado líquido. Gracias a los ciclos de calentamiento-enfriamiento, una parte de ésta, era transformada en vapor, transportada por los vientos hacia otras latitudes y devuelta hacia la superficie por la fuerza de la gravedad.

Sin embargo, en la actualidad es comúnmente aceptado que los océanos tienen su origen en el espacio sideral, y son producto del choque de gigantescos asteroides cubiertos de hielo y con un alto contenido de agua contra la superficie incandescente de nuestro planeta, evento ocurrido

“apenas” entre los 80 y 130 millones de años después de su formación (The History Channel, 2013).

Al evaporarse y mezclarse con otros gases de la atmósfera, se produjeron inmensas cantidades de nubes espesas que cubrieron todo el planeta y posteriormente provocaron el mayor diluvio en la historia de la humanidad, el cual -se dice- que duró millones de años, convirtiendo la mayor parte de su superficie en un inmenso océano, del cual a duras penas sobresalían algunas rocas volcánicas. Estas rocas no pudieron resistir el embate de las aguas y terminaron por desaparecer, no sin antes convertirse en una inagotable fuente de sal, motivo por el cual el planeta terminó transformándose en una inmensa bola de agua salada, cuyo nombre bien podría haber sido “Planeta océano”.

El aumento de la actividad volcánica en los fondos oceánicos provocó la fragmentación de la corteza del planeta, a través de cuyas fisuras se filtró el agua que se mezcló con la lava basáltica dando lugar a la formación de una nueva roca llamada granito, lo suficientemente ligera para ascender hasta la superficie del océano y lo bastante resistente para soportar la fuerza de sus embravecidas olas. De esta manera, hace 3500 millones de años se produjo la formación de los continentes.

Junto a las costas de los continentes, en los fondos poco profundos se empezó a generar la vida, cuando a través de la fotosíntesis realizada por las incipientes algas marinas, se produjo la oxidación de los océanos y la saturación del hierro en ellos contenidos, cambiando de manera radical su color café ferroso por un azul verdoso. Sin embargo, la producción de oxígeno continuaba en aumento y luego de millones de años logró saturar el dióxido de carbono contenido en la atmósfera, convirtiéndose en el planeta azul que hoy conocemos. El movimiento de las placas oceánicas a lo largo del tiempo, también originaba el movimiento de los continentes junto con ellas, provocando el acercamiento de los continentes entre sí, hasta formar uno solo llamado Rodinia (hace un millón de años), cuyo corazón corresponde a lo que actualmente es Canadá y Estados Unidos.



Figura 2. Súper continente Rodinia  
Fuente. <http://media.petridish.org>

La glaciación global de hace 700 millones de años se produjo precisamente porque este súper continente impedía el paso de las cálidas corrientes ecuatoriales hacia los polos, provocando su congelamiento paulatino, el mismo que se fue expandiendo hacia todo el planeta con temperaturas de hasta 40 grados bajo cero que lo convirtieron en una perfecta bola de nieve. La superficie de hielo bajo los océanos alcanzaba en esa época unos 1500 metros de espesor, provocando con ello la extinción de todos los seres vivos.

La reaparición de las erupciones volcánicas bajo el súper continente y los océanos, provocaron la fragmentación de Rodinia en gigantescas capas continentales; el calor provocado marcó el fin de la glaciación global y determinó la supervivencia de algunas especies de vida submarina. Durante los siguientes 100 millones de años, las inmensas cantidades de oxígeno liberadas después de la explosión, permitieron el desarrollo de organismos vivos más complejos a todos los existentes durante los miles de millones de años que la precedieron. De manera simultánea, la atmósfera sufrió una transformación trascendental, puesto que, producto del oxígeno liberado, se formó la capa de ozono, sin la cual, cualquier organismo viviente mostrado al sol, moriría por la exposición a los rayos ultravioletas.

Hace trescientos millones de años, los continentes volvieron a unirse y esta vez, gracias a la capa de ozono, los seres vivos pudieron abandonar los océanos. Hace 250 millones de años se produjo en la actual Siberia el mayor cataclismo de la historia de la humanidad, cuando ocurrió una poco frecuente erupción del manto, la misma que duró más de un millón de años arrojando roca fundida por millones de toneladas, cubriendo al planeta entero con nubes de gases tóxicos y extinguiendo al 95 % de las especies hasta ese momento conocidas. Producto de este nuevo cataclismo surgió un nuevo súper continente: Pangea, conformado en su parte septentrional por Norteamérica y Eurasia, formando Laurasia; mientras que en la parte meridional se encontraban Sudamérica, África y la Antártida conformando Gondwana.



Figura 3. Súper continente Pangea

Fuente. National Geographic Society en: <https://media.nationalgeographic.org>

Hace 180 millones de años una nueva erupción volcánica submarina desmembró a Pangea y los fragmentos se desplazaron hasta la posición que ocupan los continentes en la actualidad. De manera simultánea, las temperaturas se dispararon y el nivel de CO<sub>2</sub> alcanzó niveles inimaginables, provocando un terrible calentamiento global y efecto invernadero.

Es importante mencionar que a lo largo del tiempo geológico este proceso de unión de todas las masas terrestres en un súper continente y luego la fragmentación en continentes que se separan y se vuelven a unir, constituye un proceso cíclico denominado el ciclo de Wilson (Hubp J. H., s.f).

Según estudios realizados por la Universidad de Yale, dentro de 50 a 200 millones de años, chocarán Eurasia y Norteamérica, formando un nuevo súper continente que desde ya tiene nombre y será conocido como Amasia. De la misma manera, el estudio revela que África y Australia serían parte de Amasia y únicamente la Antártida quedaría por fuera del mismo. Evidentemente para que eso suceda, habrán de desaparecer el océano Ártico y el mar Caribe. La predicción se fundamenta en la información magnética guardada en las rocas alrededor del mundo, las cuales revelan la orientación magnética de las rocas hace millones de años.

Hace 65 millones de años en el golfo de Méjico cayó un meteorito de más de 9 kilómetros de ancho con un impacto devastador, el mismo que provocó la desaparición de los dinosaurios y de la mayoría de las especies más importantes. Hace 50 millones de años, aparecieron los mamíferos y el hombre; la Tierra empezó a parecerse a lo que es hoy en la actualidad. Hace 2 millones de años, mientras el hombre se expandía sobre la Tierra desde África, los volcanes de Panamá se desbordaron y alteraron las corrientes oceánicas, congelando los polos y provocando el consecuente enfriamiento del planeta. Las capas glaciares se movían por toda la superficie y estimularon con ello la generación del clima templado que permitió la vida del hombre.

#### Distribución final de la tierra y el agua sobre el planeta

El planeta Tierra tiene un radio promedio de 6371 kilómetros<sup>4</sup> y sus dos terceras partes están cubiertas por agua, razón por la cual, se debe otorgar mucho valor al estudio de su parte oceánica, puesto que además de constituir la mayor parte de su superficie, la aparición de los océanos constituyó su primera gran transformación en un mundo acuático.

Para graficar lo antes aseverado, es necesario considerar que la superficie total del planeta es de 510,10 millones de km<sup>2</sup>, de los cuales 365,25 millones de km<sup>2</sup> están cubiertos por agua y el resto, aproximadamente 148,85 millones de km<sup>2</sup>, corresponden a las tierras que emergen del mar. Esto arroja una

---

<sup>4</sup> Al ser la Tierra una esfera achatada en los polos y ensanchada en el ecuador, su radio se promedia entre los valores medidos desde el centro hacia esas posiciones.

proporción de 71% de agua contra un 29% de tierra. (Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano, 2013).

También es interesante observar la asimétrica distribución de las tierras y por ende de las aguas en los hemisferios norte y sur; asimetría que se conserva desde la época de Rodinia y Pangea. A pesar de que en ambos hemisferios existe un predominio del mar sobre la tierra, nótese la concentración de la corteza continental en el hemisferio norte, donde se localiza todo el continente europeo, todo el continente asiático, toda América del Norte, toda América Central, una parte de América del Sur y una gran parte de África, llegando a tener una proporción agua-tierra de 60 a 40, mientras que en el hemisferio sur esta proporción es de 80 a 20 favorable al elemento agua sobre la tierra (Geocities, s.f).

Estas características son de mucha importancia para el estudio que se propone realizar más adelante, puesto que han tenido una incidencia decisiva en el desarrollo de la humanidad desde el punto de vista geopolítico.



Figura 4. Distribución de los continentes y océanos  
Fuente: Elaboración propia (2015), sobre la base de [www. d-maps.com](http://www.d-maps.com)

Podemos apreciar entonces que existen cuatro océanos que separan a seis continentes. Estos son: el océano Pacífico, Atlántico, Índico y Ártico que separan a América, Europa, África, Asia, Oceanía y la Antártida. Es



importante destacar que en esta clasificación no se encuentra el océano Glaciar Antártico porque algunos geólogos solo lo consideran como la continuación de los 3 primeros. De la misma manera, existen geólogos que afirman que el número de continentes es únicamente cuatro, si se considera como uno solo al continente Eurafasia (Europa, África y Asia); o que es solamente cinco si es que no se considera a la Antártida como continente; o incluso aquellos que establecen que son siete porque existen dos Américas -una en cada hemisferio<sup>5</sup>.

A continuación se describen las características más importantes de cada uno de los océanos del mundo, en orden descendente desde el punto de vista de sus dimensiones.

El más grande de todos es el océano Pacífico, ya que ocupa una tercera parte del planeta<sup>6</sup>, es decir un aproximado del 33% de su superficie (La Reserva, 2011). El Pacífico separa a América de Asia y limita al norte con el Mar de Bering en el Ártico y al sur con el Mar de Ross en la Antártida. Contiene más de 25 000 islas, la mayor parte de las cuales, se encuentran localizadas al sur de la línea ecuatorial.

El océano Atlántico tiene un área equivalente a un poco más de la mitad del Pacífico (un poco más del 20% de la superficie de la Tierra) y separa al continente americano de Europa y África. Limita al norte con el océano Glaciar Ártico y al sur con el continente Antártico.

El océano Índico ocupa un poco menos del 20% de la superficie terrestre, siendo el tercero en superficie<sup>7</sup> y volumen de agua contenida. Separa al continente africano de Asia y Oceanía y limita al sur con la Antártida.

El océano glaciar Antártico rodea completamente al continente de su mismo nombre y sus límites fueron definidos por la Organización Hidrográfica Internacional (IHO, por sus siglas en inglés) recién en el año 2000, creando de esta manera, oficialmente el quinto océano del mundo, en concordancia con el Tratado Antártico. El océano glaciar Antártico se extiende desde el continente blanco hacia el norte, hasta alcanzar la latitud 60° Sur

---

5 "No existe una única forma de fijar el número de continentes. Depende de cada área cultural decidir los límites entre Europa y Asia (Eurasia) por una parte, y América del Norte y América del Sur (América) por otra" (lageografía.com, s.f)

6 La superficie del océano Pacífico es de 200.700.000 km<sup>2</sup> y el océano Atlántico tiene una superficie de 106.400.000km<sup>2</sup> (La Reserva.com, 2011).

7 La superficie del Índico es de 73.556.000 km<sup>2</sup>, del océano Glaciar Antártico tiene una superficie de 20.327.000 km<sup>2</sup> y del océano Glaciar Ártico es de 14.090.000 km<sup>2</sup> (La Reserva.com, 2011)

(Rosenberg, s.f) donde se intersecta con los océanos Pacífico, Atlántico e Índico. En su superficie están contenidos el mar de Amundsen, el mar de Bellingshausen, una parte del pasaje de Drake, el mar de Ross y el mar de Weddell (La Reserva, 2011).

El océano glaciar Ártico rodea completamente al polo norte y ocupa el quinto lugar en tamaño de los océanos del mundo. Limita con el estrecho de Bering en dirección del océano Pacífico y; con el estrecho de Fram y el mar de Barents en dirección hacia el océano Atlántico.

Según la Organización Hidrográfica Internacional, en la cuarta edición de su publicación sobre los límites de los océanos y los mares realizada únicamente con propósitos hidrográficos (excluyendo temas limítrofes, políticos y legales), consta la siguiente clasificación (International Hydrographic Organization, 1986).

**Tabla 1**  
Océanos y mares del mundo

Océanos y mares del mundo	1. Océano Atlántico norte y subdivisiones
	2. Mar Báltico y subdivisiones
	3. Región Mediterránea y subdivisiones
	4. Océano Atlántico sur y subdivisiones
	5. Océano Índico y subdivisiones
	6. Mares del sur de China y archipiélagos orientales y subdivisiones
	7. Océano Pacífico norte y subdivisiones
	8. Océano Pacífico sur y subdivisiones
	9. Océano Ártico y subdivisiones

Nota. Fuente: Elaboración propia (2015) sobre la base de International Hydrographic Organization (IHO) provisto en "Limits of Oceans and Seas", (1953).

Complementariamente, en la misma publicación se puede encontrar un listado alfabético de océanos, mares, estrechos y golfos, donde consta el registro de 66 mares. Entre los 10 mares más grandes están:

**Tabla 2.**

Mares más grandes del mundo

	Superficie
Mar del Coral	4 791 000 km <sup>2</sup>
Mar Arábigo	3 683 000 Km <sup>2</sup>
Mar de China meridional	2 974 600 Km <sup>2</sup>
Mar Caribe	2 515 900 km <sup>2</sup>
Mar Mediterráneo	2 510 000 km <sup>2</sup>
Mar de Bering	2 261 100 Km <sup>2</sup>
Mar de Noruega	1 547 000 Km <sup>2</sup>
Mar de Okhotsk	1 392 100 Km <sup>2</sup>
Mar de Groenlandia	1 205 000 km <sup>2</sup>
Mar de Arafura	1 037 000 Km <sup>2</sup>

Nota. Fuente: Elaboración propia (2015) sobre la base al listado de *International Hydrographic Organization (IHO)* provisto en "*Limits of Oceans and Seas*", (1953).

Hasta el siglo XV, cuando verdaderamente la humanidad dio un salto gigantesco en temas de navegación marítima, solamente se conocían siete superficies de agua que podían ser catalogadas como mares, lo cual generó la expresión "los siete mares", muy común entre los navegantes de la época, para referirse al mar Mediterráneo, mar Rojo, mar de África occidental, mar de África oriental, mar de China, el Golfo Pérsico y el mar Índico, escenarios donde tuvo lugar el origen y desarrollo de la civilización durante miles de años.

### Diferencias entre mares y océanos

Para quienes pretenden adentrarse en el estudio de la oceanopolítica, es fundamental aprender a reconocer las similitudes y diferencias que existen entre mares y océanos, diferencias que van más allá de lo evidente de su tamaño, puesto que -a simple vista- el más grande de los mares es apenas una fracción del más pequeño de los océanos.

Empecemos diciendo entonces que ambos están constituidos por agua salada, pero que mientras los mares están rodeados de tierra, los océanos

constituyen espacios marítimos abiertos que únicamente se encuentran con los bordes de los continentes. De igual manera, a diferencia de los océanos, existen mares que contienen a otros mares, como es el caso del mar Mediterráneo que contiene al mar Tirreno, mar de Liguria, mar Jónico, mar de Creta, mar Egeo y al mar Adriático.



Figura 5. El Mar Mediterráneo  
Fuente: <https://st-listas.20minutos.es>

Una de las diferencias más importantes la constituye la profundidad de unos y otros, puesto que mientras los océanos alcanzan un promedio superior a los 3700 metros (Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano, 2013), llegando hasta los 11 km en la fosa de Las Marianas en el Pacífico<sup>8</sup>, los mares son de carácter superficial y esa constituye una situación de carácter fundamental para la vida de las especies que únicamente es posible en los fondos marinos, debido a que en los fondos oceánicos la ausencia de luz y elevada presión la vuelven insostenible (Geocities, s.f).

<sup>8</sup> “La fosa de las Marianas es la más profunda fosa oceánica conocida y el lugar más profundo de la corteza terrestre. Tiene su origen en un proceso de subducción. Se localiza en el fondo del océano Pacífico noroccidental, al sureste de las islas Marianas, cerca de Guam” (Tolomeo, 2015).

## Los mares se clasifican de la siguiente manera (Geocities, s.f):

1. mares cerrados o interiores
2. mares litorales y
3. mares continentales

Los mares cerrados, también conocidos como mares interiores son aquellos que por su ubicación se encuentran aislados de los océanos y de otros mares. Son alimentados por los ríos, motivo por el cual evidentemente su salinidad es muy variable, siendo que cuando se trata de épocas de lluvia, el aumento del caudal de los ríos haga disminuir notablemente su salinidad, mientras que en épocas de sequía ocurra exactamente lo contrario, con el ingrediente inevitable de la evaporación producida por el sol. Algunos mares cerrados o interiores se encuentran sobre el nivel del mar, mientras que otros, como el mar Muerto y el mar Caspio, se encuentran bajo el nivel del mar, lo cual tiene una incidencia directa sobre la vida vegetal y animal que se desarrolla en su entorno.



Figura 6. El Mar Muerto  
Jordania y Cisjordania comparten el mar Muerto que se alimenta del río Jordán.  
Fuente. BBC (s.f) Israel, <http://www.bbc.com>

Los mares litorales también conocidos como golfos, bahías y ensenadas, se encuentran en el borde de los océanos, motivo por el cual están íntimamente sujetos a su influencia, así como también a la influencia de las condiciones climáticas e hidrográficas que le imponen la tierra que los circunda. Constituyen profundas escotaduras del perfil costanero y se caracterizan por estar delimitados por prominentes salientes de tierra que los rodean, usualmente conocidas como cabos.

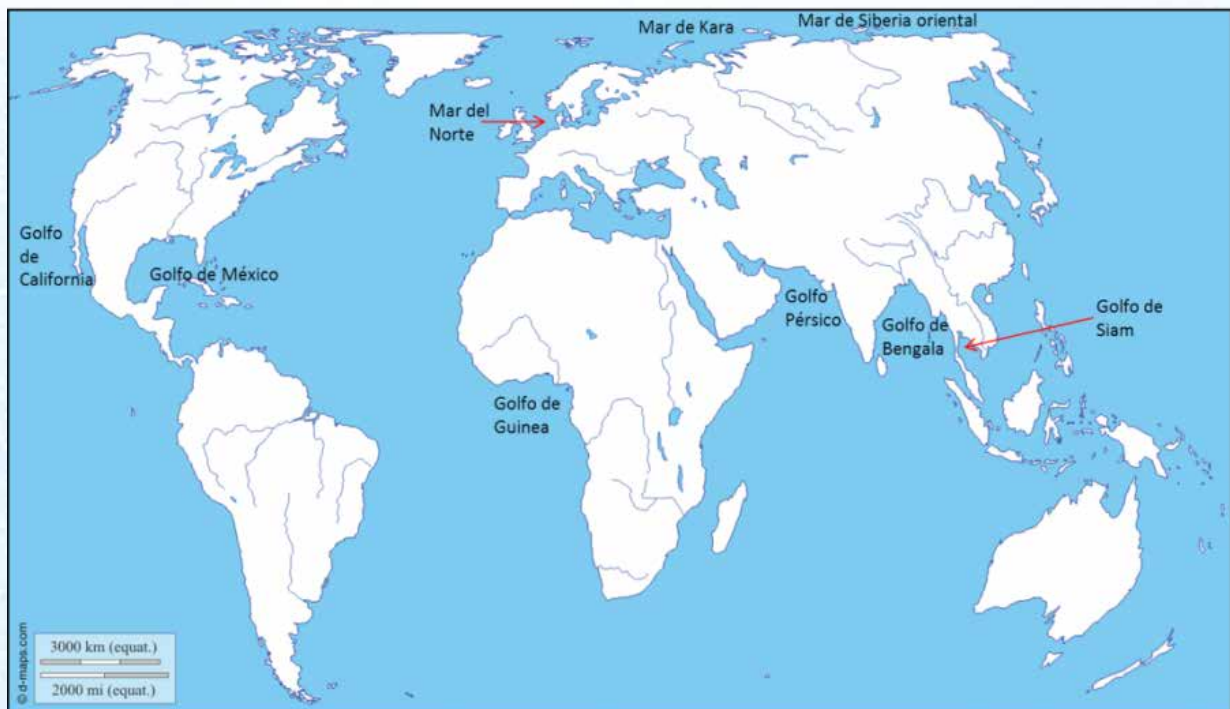


Figura 7. Mares litorales y golfos con características similares  
Fuente. Elaboración propia (2015), sobre la base de d-maps.com

Los mares continentales, como su nombre lo indica, son aquellos que se encuentran rodeados por continentes, por lo tanto la influencia oceánica es mínima en relación con aquella proveniente desde tierra. “Estos mares aunque son poco influenciados por los océanos, tienen largas épocas de calma –de seis meses de duración que se ven interrumpidas repentinamente por tempestades de gran intensidad durante los otros seis meses del año”. (Geocities, s.f).

Por lo mencionado anteriormente, se conoce que entre los océanos y los mares continentales existen enormes diferencias de temperatura y salinidad. El más grande de todos los mares continentales es el mar Mediterráneo que

está rodeado por Europa y África, seguido por el mar Negro que separa a Europa y Asia; y el mar Rojo que se encuentra entre África y Asia.



Figura 8. Mares continentales  
Fuente. <https://contentmapas.didactalia.net>

## La corteza terrestre

“La corteza terrestre tiene un grosor variable que alcanza un máximo de 75 km bajo la cordillera del Himalaya y se reduce a menos de 7 km en la mayor parte de las zonas profundas de los océanos” (Astromía, s.f).

Corresponde a la capa superficial del planeta y puede ser dividida en dos categorías: la corteza continental o granítica y la corteza oceánica o basáltica. Las rocas más antiguas de la corteza continental datan de hace 4000 millones de años, es decir 500 millones de años más tarde que la formación del planeta, mientras que la corteza oceánica es geológicamente mucho más joven (Hubp J. H., s.f) y se remonta a los 180 millones de años.

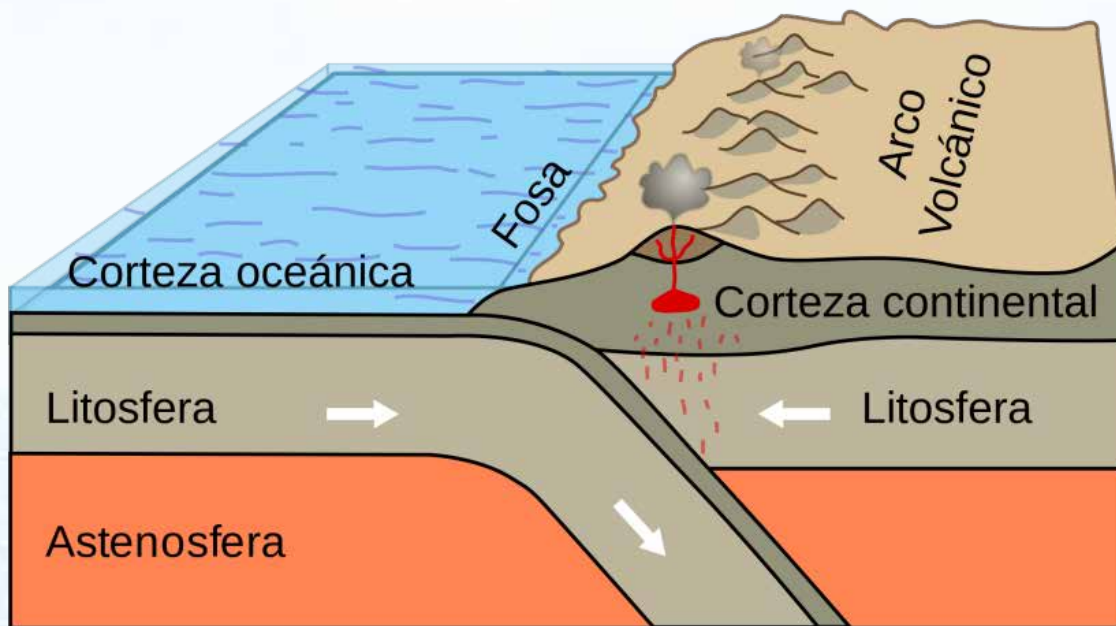


Figura 9. Estructura interna de la corteza terrestre  
Fuente. <https://img.meteorologiaenred.com>

Es importante mencionar que debido a la composición característica tanto de la corteza continental -conformada principalmente por rocas de granito- cuanto por la corteza oceánica -conformada por basalto- ambas cortezas tienen distinta densidad, lo que provoca el efecto de subducción de la corteza oceánica por debajo de la corteza continental debido a su mayor densidad.

A pesar de la evidente diferencia existente entre ambas cortezas, no hay un límite claro entre ellas y más bien lo que se produce es una zona de transición un poco indefinida, originando con ello que el límite entre los continentes y los océanos no coincida con la línea de costa y se lo ubique por debajo del mar (Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano, 2013), precisamente sobre esa zona de transición.

La litósfera comprende toda la corteza terrestre, más la porción superior del manto y es una capa rígida que tiene movimiento, o mejor expresado, se desliza sobre una capa plástica llamada astenosfera, que es una capa de roca caliente y flexible. Está fragmentada en grandes bloques llamados placas litosféricas o placas tectónicas, las mismas que conforme a su ubicación y composición pueden ser clasificadas en continentales, oceánicas y mixtas (Icarito, (s.f)), dependiendo de si se encuentran íntegramente sobre el nivel



del mar, completamente sumergidas en el agua, o si solo están parcialmente sumergidas y otra parte de ellas se encuentra en la corteza continental.

Las únicas dos placas continentales son la Sudamericana y la Euroasiática. Ejemplos de placas oceánicas son la Pacífica, la de Nazca, la de Cocos y la Filipina. La mayor parte de las placas son mixtas.

Es importante para el tema en estudio conocer que en los bordes de las placas es el sitio en donde se produce gran actividad sísmica, volcánica y tectónica, lo que da lugar a la formación de cadenas y cuencas oceánicas (Hubp J. H., s.f). De la misma manera, se debe subrayar que nuestro planeta es el único en el sistema solar donde ocurre la tectónica de placas, gracias a lo cual se mantiene con vida, puesto que cuando esta milenaria actividad se detenga, sucederá lo que ya aconteció hace millones de años con Marte, Venus y algunos satélites que son cuerpos celestes muertos.

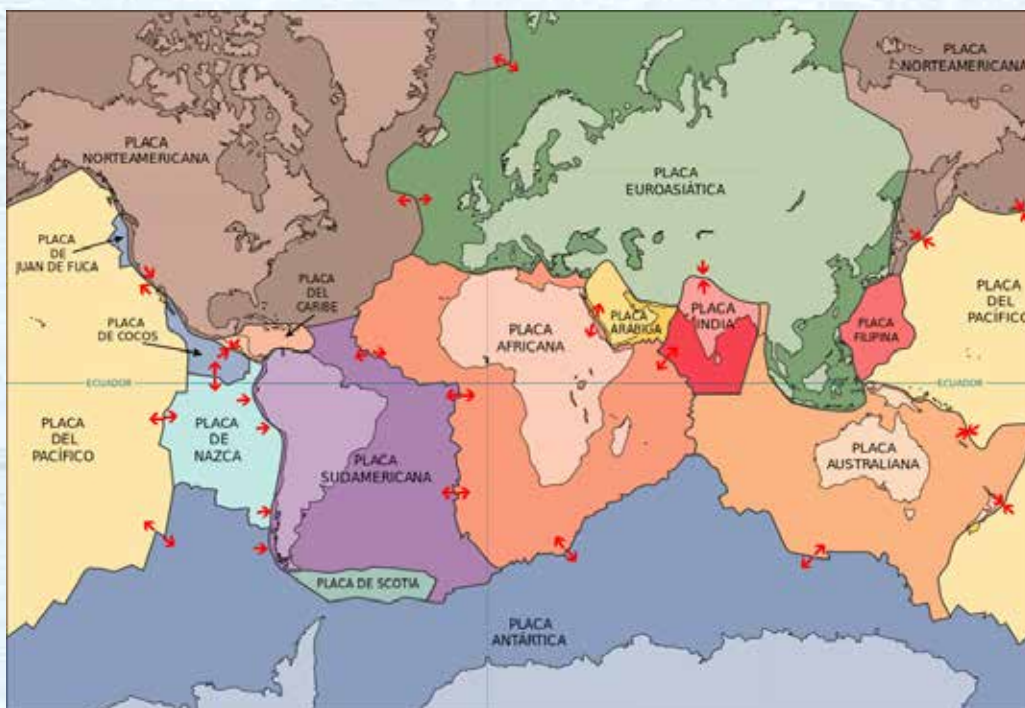


Figura 10. Placas litosféricas o tectónicas de la Tierra  
Fuente. USGS (2011). <https://pubs.usgs.gov>

En la mayoría de los casos, el movimiento o desplazamiento de las placas tectónicas es milimétrico y no tiene repercusiones de ninguna índole, puesto que pasa desapercibido; pero cuando estos movimientos debido a su magnitud e intensidad se hacen evidentes para el ser humano estamos en

presencia de fenómenos naturales tales como sismos, terremotos, tsunamis, erupciones volcánicas entre otros<sup>9</sup>.

Desde el punto de vista del movimiento relativo entre placas litosféricas o tectónicas existen tres distintas situaciones o límites que pueden enfrentar sus bordes respectivos: a) convergentes, b) divergentes y c) de fricción o transformación (Geoenciclopedia, s.f).

En el primer caso, las placas colisionan y la placa oceánica que es más delgada y de menor densidad se introduce debajo de la continental, produciendo el efecto de subducción durante el cual se funde en el manto y se destruye una porción de la litósfera, motivo por el cual se denomina “bordes convergentes o destructivos”. Esto ocurre, por ejemplo, con la placa oceánica de Nazca que se subduce bajo la placa continental Sudamericana.

El segundo caso corresponde a la situación en que dos placas tectónicas con bordes comunes se alejan entre sí, producto de lo cual forman una gran fisura a través de la cual emerge el magma desde el manto, se solidifica y se adhiere a los bordes de las placas en separación, con lo que se forma una nueva porción de litósfera, motivo por el cual este caso se denomina de “bordes divergentes o constructivos” o también de acreción. El ejemplo correspondiente es el alejamiento de la placa Sudamericana de la placa Africana.

La tercera y última situación corresponde a cuando dos placas tectónicas se desplazan una junto a la otra sin llegar a chocar, por lo tanto no existe ni pérdida ni construcción de materiales litosféricos, como lo que sucede entre la placa Pacífica y la Norteamericana, cuyos bordes dan origen a la temida falla de San Andrés en el Estado de California. El desplazamiento de ambas placas genera enormes fricciones de donde se desprende una gran cantidad de energía que es liberada en forma de terremotos.

## Morfología submarina

Si alguien se propusiese drenar toda el agua que cubre la parte oceánica de nuestro planeta, dejaría al descubierto un paisaje asombroso, que cuenta con más de 100.000 volcanes y 22 fosas marinas, en los cuales se disfruta de

---

<sup>9</sup> “El permanente movimiento y desplazamiento de algunas de estas placas se puede observar en el relieve de la corteza terrestre. Así, los lugares con cadenas montañosas o con territorios más elevados son aquellos que han sufrido hace millones de años el choque o la superposición de dos placas que terminó con la aparición de elevaciones terrenales. Es por esto que regiones como la costa oeste del continente americano o la zona del sudeste asiático suelen enfrentar numerosos terremotos, tsunamis y sismos causados por la permanente acción de las placas que subyacen a su superficie” (Definición ABC)

una actividad geológica infatigable (Cabrales, (s.f)). Este descubrimiento fue realizado gracias a que en 1977 se desclasificaron los archivos de la Segunda Guerra Mundial correspondientes a los registros de sonar realizados por los buques de guerra norteamericanos en búsqueda de los submarinos enemigos, con cuyos datos se elaboró el primer mapa de los fondos oceánicos que se conozca.

Para entender la manera en la cual está conformado el relieve submarino es necesario recordar que este comprende tres partes bien diferenciadas: la primera es una parte del continente que está cubierta por agua y corresponde a la zona continental submarina; la segunda es aquella parte continuativa a la anterior que es la porción correspondiente a la zona del lecho oceánico y la tercera parte que es la zona transicional del continente al océano.

El relieve submarino se caracteriza por una impresionante cantidad de accidentes geográficos como la plataforma continental, el talud continental, las fosas oceánicas, entre otros.

La plataforma continental es una planicie de una inclinación suave, de anchura variable y que constituye una extensión del relieve continental, más allá de la línea de costa. Se originó durante la última glaciación porque conforme el agua del mar iba quedando atrapada en el hielo, su nivel fue descendiendo hasta alcanzar aproximadamente los 120 m de profundidad (Cabrales, (s.f)), con lo que la plataforma continental quedó en la superficie de la Tierra. Después de otros millones de años, ese nivel del mar prácticamente se volvió a recuperar, luego de descongelarse las capas de hielo una vez finalizada la era glacial, y la plataforma continental quedó sumergida bajo las aguas.

La plataforma continental rodea a todos los continentes con una extensión variable, que en promedio llega a los 80 kilómetros medidos desde la línea de costa y una profundidad promedio de 130 metros bajo el nivel del mar (Cabrales, (s.f)); es dueña de importantes accidentes geográficos como los grandes cañones submarinos, entre los que destaca el cañón de Monterrey que en sus dimensiones de anchura y profundidad es similar al Gran Cañón del Colorado.

## Relieve submarino

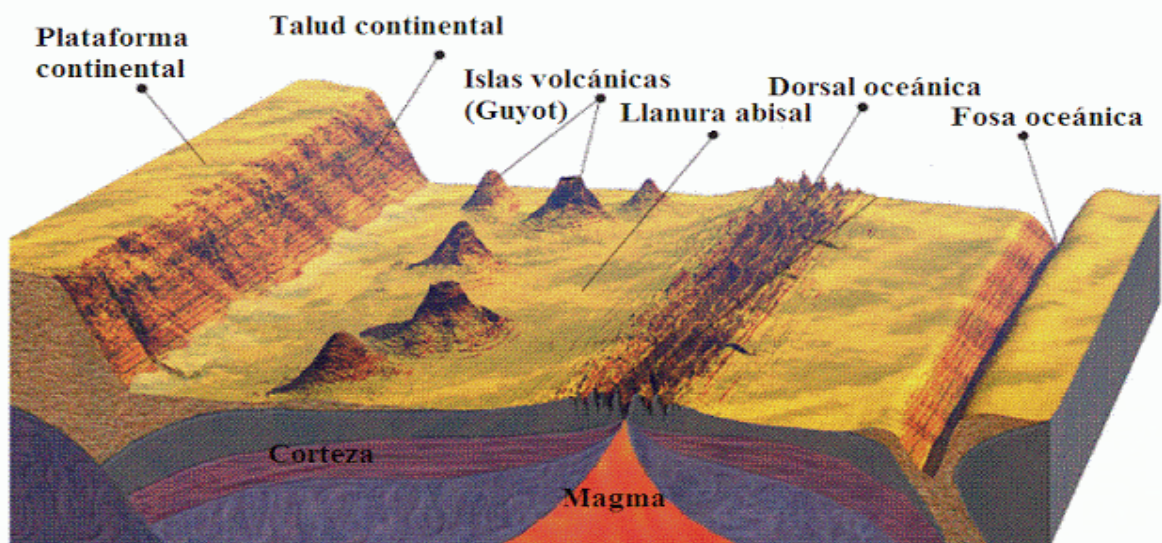


Figura 11. El relieve submarino

Fuente. Doncel, José Antonio (2012). <http://jadonceld.blogspot.com>

Cuando existe una región montañosa cercana al borde costero, como es el caso de la costa sudamericana del Pacífico en relación a la Cordillera de los Andes, la plataforma continental es estrecha y no supera los 15 km, mientras que en presencia de grandes planicies como la costa occidental de Yucatán, dicha plataforma puede alcanzar los 180 km y hasta más, en otros lugares del planeta (ILCE, (s.f)).

Donde termina la plataforma continental se produce un ligero desnivel denominado talud continental, el cual constituye una parte de la morfología submarina ubicada entre los 200 y 4000 metros bajo el nivel del mar (Cabral, (s.f)). Esta zona tiene un fuerte declive en el que se encuentran profundos valles, grandes montañas y gigantescos cañones submarinos.

A continuación del talud continental se encuentra el pie del continente o pie de talud, el cual:

Se trata de una superficie de una pendiente de hasta 2.5° en la porción superior, pero se reduce gradualmente hacia su base donde llega a ser de 10 minutos en su unión con la planicie abisal. Generalmente se extiende hasta los 3,500 - 4,500 m de profundidad. Se origina por acumulación de sedimentos que se depositan en la base del talud continental, removidos las zonas más altas a las más bajas (ILCE, (s.f)).

La zona transicional del continente al océano o margen activa, se caracteriza por una intensa actividad sísmica y volcánica (ILCE, (s.f)). Las trincheras, fosas abisales o fosas oceánicas localizadas a lo largo del Cinturón de Fuego del Pacífico son depresiones submarinas con un promedio de profundidad de 6 km, que corren paralelas a los sistemas montañosos continentales y se hallan en los límites de las placas tectónicas, en las zonas de subducción -cuando una de ellas se hunde y se introduce debajo de la otra que se eleva. Son relativamente angostas, con un ancho entre 60 y 100 km siendo la más profunda de todas las fosas de Las Marianas, la misma que llega a los 11 034 metros de profundidad. El lugar más profundo de la fosa de Las Marianas es el abismo Challenger, el mismo que ha sido visitado por el ser humano y otras expediciones no tripuladas desde 1960, correspondiendo la última incursión al director de cine James Cameron a bordo del mini submarino *Deep Challenger* en marzo del 2012 (Doncel, 2012).

Por su parte, el fondo oceánico está compuesto por tres estructuras completamente distintas entre sí: la planicie abisal, las montañas submarinas y las dorsales oceánicas (ILCE, (s.f)).

Las planicies abisales tienen una profundidad media entre 4000 y 6000 m, por lo tanto no reciben la luz solar, las temperaturas apenas superan los 0 grados y están sujetas a una presión aproximada de 200 atmósferas, lo que las vuelve inaccesibles a la mayor parte de los organismos vivientes, incluidos los seres humanos. Sin embargo, existen muchas especies como moluscos, calamares, erizos de mar e invertebrados que viven en sus profundidades (Doncel, 2012). Las zonas abisales se encuentran delimitadas por las montañas submarinas de las dorsales oceánicas.

Las montañas submarinas son las elevaciones más altas del planeta con una altitud promedio que supera los 4200 m<sup>10</sup> -de hecho, el Everest con sus casi 8500 metros de altitud, no es la elevación más alta de la Tierra- lo es el volcán Mauna Kea con 9754 metros, ubicado en el Archipiélago de Hawái, el mismo que nace en el fondo marino y sobrepasa el nivel del mar (Marcos P. , (s.f)).

El océano Pacífico cuenta con 17 sistemas montañosos entre los que se destacan las islas Hawaii, Tuamotu, Tahití, Marcus, Wake, Carolinas, Marshall

---

10 "Se estima que el número de montañas submarinas con una altura superior a 1000 metros es cercana a las 100.000, de las cuales más de 800 están en el océano Atlántico" (Fonmar.org, 2012).

y Gilbert; mientras que el Atlántico cuenta con 15 sistemas montañosos, de los cuales los más representativos son las islas Bermudas y las Canarias; y el Índico también cuenta con 15 sistemas montañosos, entre cuyas islas más importantes se encuentran las islas Maldivas, Seychelles, Reunión y Laquedivas.

Estos sistemas montañosos obedecen a una explicación científica conocida como *punto caliente*<sup>11</sup>, de los cuales los geólogos calculan existirían por lo menos unos 100 distribuidos alrededor del globo, uno de los cuales corresponde al punto caliente de Galápagos, desde donde se originó el Archipiélago que lleva su nombre; sin embargo, el más famoso y más enérgico de todos es el punto caliente de Hawái.

Las dorsales oceánicas constituyen un tercer tipo de orografía submarina muy diferente a los sistemas montañosos antes mencionados, en el sentido de que estos últimos se tratan de una estructura global monolítica que se encuentra presente en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Están conformadas por grandes elevaciones submarinas situadas en la parte central de los océanos, con una configuración casi paralela a la de los continentes y que pueden extenderse en longitudes entre 1000 y 2000 km. Entre ellas destacan la dorsal Pacífica<sup>12</sup> y la Mesoatlántica.

La dorsal Mesoatlántica también es conocida como la cordillera centro oceánica o centro Atlántica. Cuenta con una altitud de 3800 m desde el fondo marino y es el accidente geográfico, o más bien orográfico, más grande del mundo (Cabrales, (s.f)). Se encuentra ubicada a 2500 km al Este de la península de La Florida y envuelve al planeta con una extensión de 64.000 km de montañas submarinas, lo que equivale a cuatro veces la cordillera de los Andes, los Himalayas y las montañas Rocosas juntas (Cabrales, (s.f)). La cordillera está en permanente actividad y genera roca volcánica en forma líquida, la que, al cristalizarse con el agua fría, da origen a la formación de nuevo lecho marino a sus costados. Sobre las dorsales se encuentran algunas islas como Islandia, las Azores, Ascensión y Santa Elena en el Atlántico; Isla de Pascua en el Pacífico y Príncipe Eduardo, Ámsterdam y Sao Paulo en el Índico.

---

11 Lugar en medio de una placa tectónica donde sube el magma caliente (Grigg , (s.f)).

12 "Cordillera submarina que se extiende por el fondo oriental del océano Pacífico, de sur a norte desde la Antártida hasta el golfo de California.

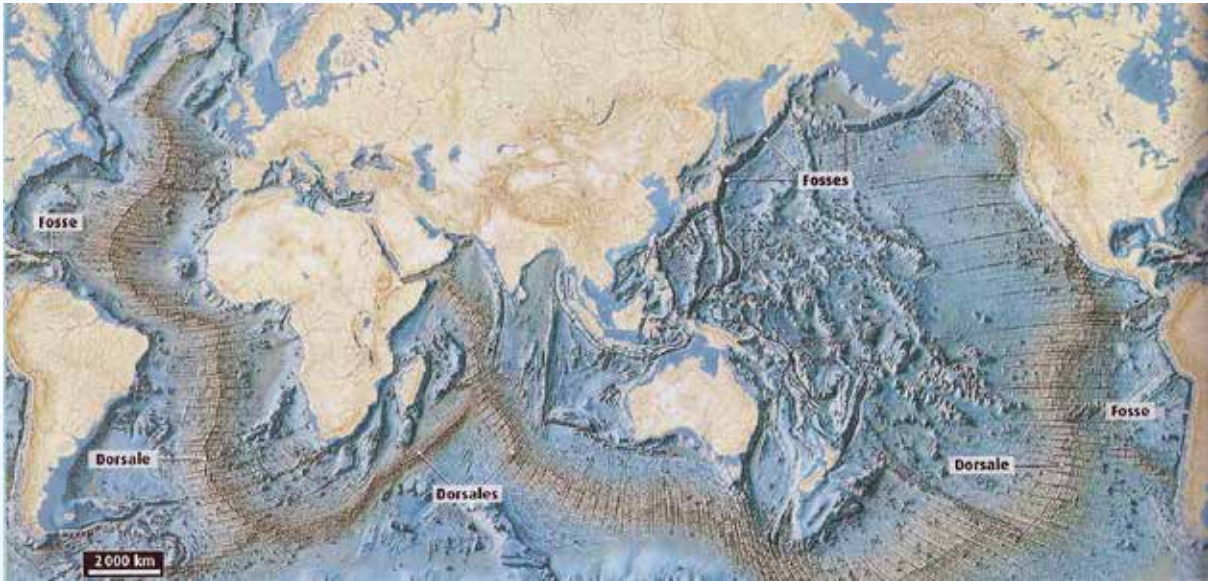


Figura 12. Dorsal Mesoatlántica o Cordillera Centro Atlántica  
Fuente. <http://www.astronoo.com>

Los manantiales hidrotermales son orificios con forma de chimenea y llegan a medir hasta 10 m de alto por 40 m de ancho, por los que emanan fluidos extremadamente calientes y ennegrecidos (Cano & Pérez). Fueron descubiertos recién en 1977 durante el descenso realizado hacia la cresta de la dorsal del Pacífico en las islas Galápagos y posteriormente en el golfo de California<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> "Uno de los descubrimientos notables asociados con esto fue reconocer que en las localidades de manantiales hidrotermales se formaban colonias de organismos concentrados no por el calor de los fluidos sino por los alimentos que se generan" (Hubp J. , 1996).

# **CAPÍTULO 2**

## **ESTUDIO HISTÓRICO DEL MAR**





## Desde la Edad Antigua a la Edad Moderna

### La división histórica del tiempo

El tiempo ha sido dividido por los estudiosos de la historia de manera antojadiza, pero al mismo tiempo universal, en base de los grandes acontecimientos acaecidos desde la aparición del hombre sobre la faz de la tierra hasta la actualidad.



Figura 13. Línea del tiempo desde la aparición del hombre  
Fuente. Elaboración propia (2015) sobre la base de <http://aula-quinto.blogspot.com>

En la ilustración anterior claramente se observa un periodo comprendido desde la ocurrencia de ese singular evento, hasta cuando sucedió la invención de la escritura, al cual se ha denominado *prehistoria* y que comprende millones de años, siendo el más largo de todos. Los periodos posteriores a la invención de la escritura son considerados como la historia de la humanidad.

Otra peculiaridad de esta clasificación, es el eurocentrismo que la caracteriza y en la cual no se toma en consideración al desarrollo del hombre americano y su influencia en el nuevo continente, motivo por el cual existe una clasificación por separado para describir la historia de América y bien podríamos decir que estamos hablando de la prehistoria afro-euro-asiática.

Resulta evidente que todos aquellos hechos que tuvieron lugar antes de la invención de la escritura, han tenido que ser reconstruidos a través de la interpretación de los hallazgos encontrados, mediante diferentes técnicas utilizadas por los arqueólogos y paleontólogos, entre otros profesionales de la investigación, mientras que todo lo posterior, es reconstruido gracias a la “lectura” de las inscripciones realizadas en piedras, metales, papeles, entre otros materiales recolectados.

Cada uno de esos inmensos periodos, ha sido subdividido a su vez en periodos de menor extensión conocidos como “edades” cuyos inicios y

términos están marcados por los grandes acontecimientos de la historia. Y dentro de cada una de las edades, se realiza todavía otra distribución del tiempo para poder clasificarlo en base a los principales rasgos que caracterizaron la vida del hombre y sobre todo su interacción con la geografía, que lo obligaba a realizar cada vez más, nuevos y nuevos descubrimientos que le permitían satisfacer sus necesidades básicas de alimentación, de vivienda, de seguridad, entre otras.

Dentro de este contexto, podemos mencionar y solo como ejemplos, a la invención de los instrumentos de trabajo, las armas para la guerra, las expresiones artísticas, su organización política y social, su religiosidad, entre tantas otras manifestaciones de las distintas culturas que caracterizaron a cada una de esos periodos.

## Los tiempos prehistóricos

Como se dijo anteriormente, el punto de arranque de la prehistoria lo constituye la aparición del hombre sobre la Tierra, lo cual habría ocurrido hace 5 millones de años con el surgimiento del *australopithecus* en el continente africano, quien en realidad era una especie de gorila, pero que ya caminaba sobre dos patas. Tres millones de años después, también en África existió una especie llamada *homo habilis*, la misma que es considerada como el primer ser humano. Hace un millón y medio de años surgió el *homo erectus*, quien fue la primera especie humana que se expandió hacia el norte de Europa y Asia. Muy posteriormente, hace 150 mil años aparecieron el *hombre de Neandertal* y el *homo sapiens*, de quienes se cree que coexistieron, pero no tan pacíficamente. Este último, el *homo sapiens* fue el primer ser humano que alcanzó Oceanía mediante “puentes de tierra y pasos marítimos de poca longitud desde el sudeste asiático” (EcuRed) y América, seguramente a través del Estrecho de Bering, cuando se encontraba congelado (Redal, 2006).

Como se puede apreciar en la ilustración anterior, la prehistoria se clasifica en dos grandes periodos conocidos como la *Edad de Piedra* y la *Edad de los Metales*. A su vez la Edad de Piedra se divide en el Paleolítico<sup>14</sup>, que es el periodo cuando el antepasado del hombre tallaba la piedra a golpes; y en el Neolítico, cuando fue descubierta la técnica del pulimento para tallar

---

<sup>14</sup> El Paleolítico es la etapa más larga de toda la Prehistoria; se considera que comenzó hace 2,5 millones de años y duró hasta hace unos 125-127 000 años (Carbonell, 2005).

las piedras. En medio de ambos periodos, surge a manera de transición, el periodo denominado Mesolítico. De igual forma, la Edad de los Metales se subdivide en la Edad del Cobre, la Edad del Bronce y la Edad del Hierro, conforme a los progresos que el hombre de aquellas épocas iba realizando para confeccionar principalmente sus herramientas de trabajo y sus armas.

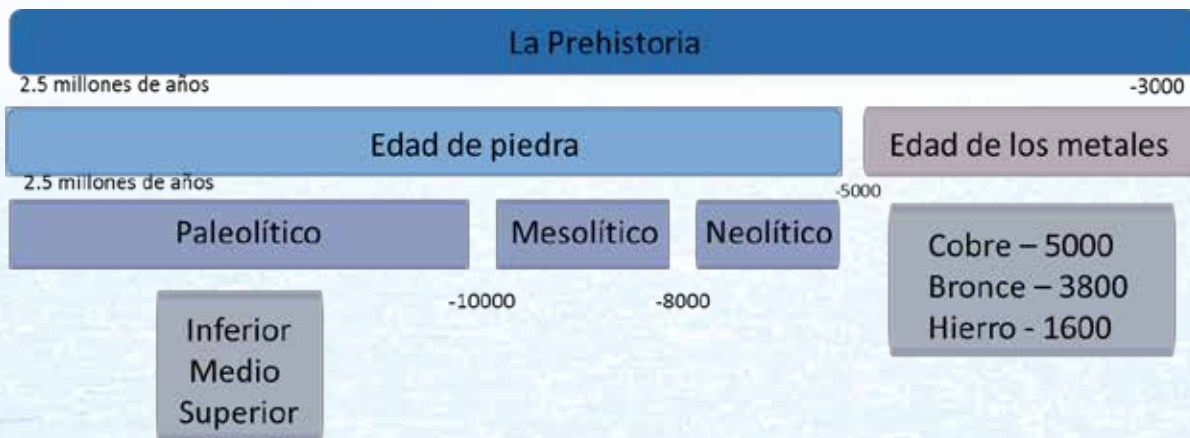


Figura 14. Cronología de la prehistoria  
Fuente. Elaboración propia (2015) sobre la base de historia y biografías.com

Demás está decir que en la Prehistoria de la humanidad, no se han encontrado vestigios que demuestren el interés del hombre por los mares y los océanos, por un sinnúmero de causas que resultan más que evidentes para el lector. Empezaremos diciendo que en el paleolítico ni siquiera existía el hombre como lo conocemos en la actualidad, sino más bien un antepasado muy lejano llamado *homo habilis*<sup>15</sup>, el cual fue seguido por otras especies como el *homo erectus* hasta finalmente llegar al *homo sapiens* a finales del periodo neolítico superior. Para que esto transcurra debieron transcurrir aproximadamente dos millones de años, periodo en el que la inteligencia de los homínidos era muy poco desarrollada.

Otro factor a considerar es que este milenar periodo fue caracterizado por las glaciaciones y periodos de interglaciación, razón suficiente para que el hombre primitivo solo vea tierra y hielo a su alrededor. De la misma forma, en aquellos tiempos lo que motivaba la existencia de los seres humanos era su

<sup>15</sup> "Además de los Australopithecus, que primero precedieron y luego compartieron territorios con Homo habilis y Homo ergaster, están Homo erectus, Homo antecesor y Homo heidelbergensis; al final del periodo aparecieron las formas primitivas de Homo neanderthaliensis (en Europa) y Homo sapiens (en África), protagonistas respectivos del Paleolítico medio y del superior" (Scarre, 2005).

necesidad de abrigo y alimentación, por lo cual se movían tras las manadas de animales peludos que huían de los glaciales, lo cual los convertía en nómadas, motivo suficiente para entender su poco interés por el mar.

Esta situación se mantuvo inalterable hasta después de miles de años, cuando se retiraron los glaciales y los grupos de humanos se volvieron sedentarios porque lograron domesticar a ciertos animales que servían para su alimentación y descubrieron los secretos de la agricultura, dando origen a los primeros pueblos o aldeas dotadas de un gobierno que las representaba y las protegía de otras agrupaciones similares.

De esta forma, se llegó a la Edad de los Metales en donde el homo sapiens descubrió primero el cobre para la elaboración de sus utensilios de trabajo y armas para la guerra; posteriormente descubriría el estaño y de su aleación con el cobre nacería el metal cuyo nombre dio origen a la Edad del Bronce. Esto ocurría alrededor del año 3500 a. de C (Montenegro, 1992). Posteriormente, pero después de otros miles de años, vendría la Edad del Hierro, el comercio de los excedentes de la agricultura y el nacimiento de los primeros Estados, lo cual significó también la aparición de los sistemas más primitivos de escritura, con lo que se da por finalizada la etapa prehistórica de la humanidad, en la cual no se aprecian vestigios de ningún tipo de una relación del hombre con el mar.

## Los tiempos de la historia

A pesar de que la diferencia entre prehistoria e historia se encuentra marcada radicalmente por la invención de la escritura, los métodos utilizados para la elaboración de esta última, se complementan con aquellos empleados por arqueólogos, paleontólogos, etc. Tal es así que al momento de reconstruir la historia, el descubrimiento de monumentos, palacios, tumbas, viviendas, pinturas, utensilios, armas, entre otros hallazgos, sumados a los testimonios orales y las leyendas transmitidas de generación en generación, constituyen elementos esenciales, conjuntamente con los documentos escritos que la caracterizan.

Dentro del ámbito que nos compete, es fundamental mencionar el apogeo que a partir de los años 50 tuvo una especialidad de la arqueología, llamada arqueología submarina gracias a la invención de la escafandra Cousteau-Gagnan, la cual ha permitido extraer del Mar Mediterráneo una infinidad de restos pertenecientes a las civilizaciones griega y romana (Montenegro, 1992).

## Edad Antigua

La Edad Antigua inicia aproximadamente entre 4000 y 5000 años antes de Cristo con la invención de la escritura y culmina con la caída del Imperio Romano en el año 476 después de Cristo, periodo en el cual se hicieron tres inventos muy importantes para el hombre: la rueda, la vela y el arado (Redal, 2006).

Para efectos de nuestro estudio, haremos énfasis en la invención de la vela y su impacto en la historia de la navegación.

Resulta a todas luces evidente que a lo largo de este inmenso periodo de 5500 años aproximadamente, la historia haya recopilado una serie de acontecimientos que poco a poco fueron moldeando ese espíritu del hombre que al principio era absolutamente *terrestre*, para luego transformarlo en un ser con enorme vocación marinera en aquellas regiones cercanas al mar. De hecho, en esa época surgieron las primeras civilizaciones en Mesopotamia, Egipto, India y China, las cuales tienen como denominador común el haberse desarrollado a las orillas de grandes ríos como el Tigris y el Éufrates para la primera; el gran Río Nilo para la segunda, el Río Indo para la tercera y el Río Amarillo para la última, motivo por el cual estas grandes civilizaciones tuvieron el carácter de fluviales.

Para empezar, necesariamente nos remitiremos a la época mesopotámica, de los faraones egipcios, los colonizadores fenicios y de los aguerridos griegos. Es en esta época cuando se producen los primeros combates navales durante las Guerras Médicas, las guerras civiles de Grecia, las Guerras Púnicas y por supuesto las luchas entre los gobernantes de Roma que terminaron por acabar con el imperio romano de Occidente. Son estos hechos, cuyo denominador común fue el empleo preponderante del poder naval en defensa de los intereses comerciales, los que marcaron los hitos de la historia del mar durante miles de años, que supusieron el surgimiento del hombre como ser dominante de las aguas que rodeaban el entorno geográfico donde se desempeñaba.

Desde el punto de vista estrictamente náutico, la Edad Antigua comprende “desde las primeras canoas y balsas hasta las escuadras de galeras que atravesaban el mare *nostrum* romano” (Aguirre, 1997).

Según la clasificación de Ernest Kamp, a la Edad Antigua pertenece el periodo potámico, es decir aquel que corresponde a las culturas fluviales de

los imperios asirio, babilónico y egipcio. En el caso de Mesopotamia, una región mediterránea y encerrada por dos caudalosos ríos, a pesar de ser una región clave para el comercio entre Asia Menor, el Mediterráneo y Siria, poco o ningún estímulo se generó para aventurarse al mar, hasta cuando sus territorios fueron conquistados por los persas.

## Egipto

La civilización egipcia se desarrolló a orillas del Río Nilo, del que se dice haya sido la fuente que permitió la creación y sostenimiento de un imperio que duró más de 3000 años (Redal, 2006). Pero la ubicación geográfica de Egipto es mucho más que eso; por el norte se encuentra con el mar Mediterráneo y por el Este con el mar Rojo, condición que tarde o temprano obligaría a los egipcios a mirar el mar como medio de transporte, de comercio y de proyección militar. Esto motivó a que un segmento de la población egipcia sometida a la voluntad de los faraones, se convirtiera en los primeros marinos cuya tarea principal era la de navegar a vela para realizar el trueque de sus materias primas como la cebada y el trigo a cambio de perfumes, maderas y metales de tierras lejanas. En las grandes ciudades como Menfis, Tebas y Degú, que se encontraban localizadas a lo largo del gran río, contaban con puertos fluviales con la capacidad necesaria para abastecer a los veleros que atracaban en sus orillas.

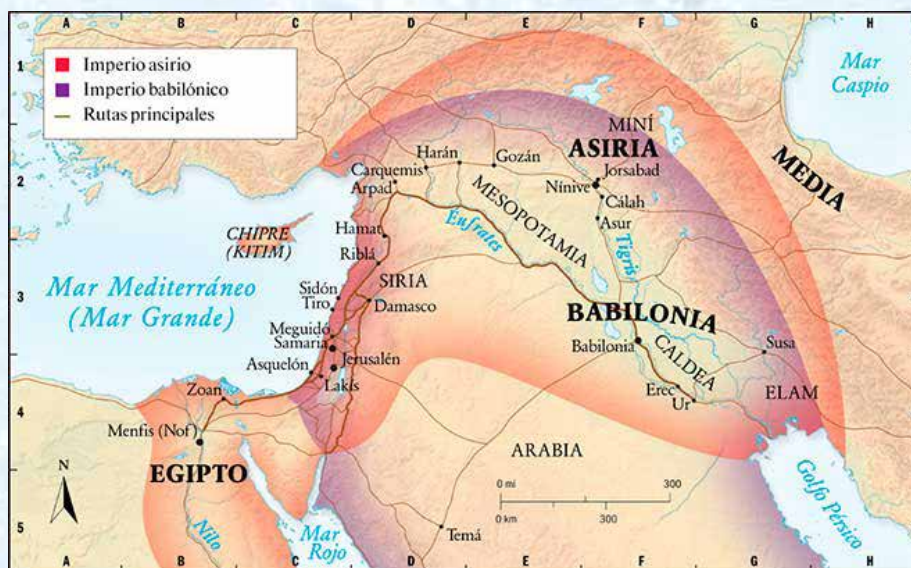


Figura 15. Mesopotamia y Egipto  
Fuente: <https://mihistoriauniversal.com>

Es necesario mencionar que las actividades marítimas egipcias siempre contaron con el contingente de los fenicios, otra antigua civilización que estuvo asentada en las orillas orientales del Mediterráneo. A Egipto le cabe el honor de haber desarrollado la primera operación anfibia de la historia, la que tuvo lugar en el mar Rojo para saquear las riquezas de Siria y Etiopía, constituyendo la primera proyección del poder militar registrada por la historia.

Otra de las acciones que demuestran el incipiente pensamiento geopolítico egipcio a través del mar, constituye la alianza con los fenicios a quienes otorgaron franquicias de toda índole para sus expediciones, a cambio de lo cual las naves fenicias se encontraban al servicio del faraón egipcio logrando de esta manera y con el concurso de dos escuadras distintas, el control simultáneo del mar Egeo y el Golfo Arábigo.



Figura 16. Canal de los faraones

Fuente. Heimermann, Benoît en: <https://upload.wikimedia.org>

Esta fue la tónica bajo la cual funcionó el imperio egipcio durante varios siglos, hasta cuando asumió el poder el faraón Necio II (Aguirre, 1997), catalogado como un verdadero estadista de su época, quien mandó a abrir un canal que conectara el Río Nilo con el Mar Rojo, con el único propósito de encontrar una ruta marítima que permitiera a Egipto comunicarse con las Columnas de Hércules<sup>16</sup>. Debido a la advertencia hecha por un oráculo de que el canal serviría de acceso para una invasión, Necio detuvo la construcción del canal. En esta se perdieron alrededor de 120 mil vidas humanas, con esto se puso fin al que sería un siglo más tarde, el Canal de los Faraones.

De la misma manera, fue Necaio II el creador de una marina de guerra para proteger el comercio egipcio –la primera conocida en la historia- y el creador de los primeros astilleros en ese imperio, para lo cual aprovechó la experiencia de los constructores navales griegos que fueron llevados con ese exclusivo propósito, según Carlos Aguirre Vío.

Hasta aquí podemos destacar el pensamiento marítimo de los egipcios, quienes a pesar de haberse demorado varios siglos, en parte por el escaso desarrollo marítimo característico de la época y en parte por la bonanza que significaba estar regado por las aguas del caudaloso Río Nilo, lograron despegar con cuatro importantes iniciativas marítimas que las podemos resumir en los siguientes hitos:

- Construcción de un canal navegante que permita enlazar a Egipto con el estrecho de Gibraltar.
- Formación de la marina de guerra.
- Construcción de los astilleros navales.
- Construcción de una flota de combate que proteja el comercio marítimo del imperio.

## Fenicia

Fenicia nunca existió como Estado; sus habitantes se constituyeron en pequeñas ciudades independientes a lo largo de la costa del actual Líbano y de manera alternativa adquirirían preponderancia una sobre otra. Las características geográficas de los lugares donde se localizaban los asentamientos, ofrecían poco espacio para el cultivo y parecía que las montañas los hubieran arrojado hacia el mar como en tantos otros paisajes

---

<sup>16</sup> Las Columnas de Hércules se situaban en lo que hoy es el estrecho de Gibraltar, que une Europa y África.



costeros. A cambio, la naturaleza los había dotado de puertos naturales muy bien protegidos por el perfil costanero y de la mejor madera conocida para la construcción de embarcaciones: el cedro. A diferencia de los mesopotámicos originales, los fenicios supieron aprovechar y con creces su estratégica posición entre Europa, Asia y África para desarrollar el comercio entre Oriente y Occidente.

Los fenicios al igual que otras etnias, procedían de las llanuras de Mesopotamia y en su momento llegaron a convertirse en los marinos mercantes más famosos del mundo conocido; perfeccionaron la navegación con el invento del espolón de proa y el *trirreme*<sup>17</sup>. La necesidad de abastecerse de recursos que les eran esquivos en sus territorios, los obligó a aventurarse a fomentar el comercio marítimo principalmente con Egipto, pero también con Grecia, Creta y Chipre.

La ciudad fenicia de Tiro llegó a ser durante 300 años, el centro comercial marítimo del Mediterráneo Oriental (Aguirre, 1997), expandiéndose luego hacia el occidente por el Océano Atlántico y fundando ciudades importantes como Cádiz en España, al mismo tiempo que recorrían mediante sus rutas comerciales las islas del Mediterráneo y el norte de África. Penetraron luego el estrecho de Gibraltar y llegaron hasta Inglaterra en busca del estaño, así como también, navegaron a lo largo de las costas occidentales de África, descubriendo las Islas Canarias y completando la circunnavegación del continente africano.

Otra de las ciudades importantes que fueron fundadas por los comerciantes fenicios fue la famosa Cartago, situada en la parte norte de África y frente a la isla de Sicilia, lo cual le otorgaba una posición geográfica envidiable para controlar las rutas comerciales en el Mediterráneo. Posteriormente, sería Cartago quien se erigiría como vencedora de las demás colonias fenicias y dueña del mar Mediterráneo Occidental al formarse el gran imperio fenicio, luego llamado púnico por los romanos durante las guerras por su conquista.

Los fenicios habían aprendido de los egipcios la navegación celeste, por lo cual durante siglos explotaron esta ventaja frente a las demás etnias, a quienes les ocultaban los secretos de la astronomía para preservarla. Por lo anterior, otras civilizaciones únicamente se dedicaban a la navegación de

---

<sup>17</sup> El trirreme era una nave de guerra dominante en el mar Mediterráneo desde finales del siglo VI hasta el siglo IV a. C. Era un barco con una vela, que contaba con tres bancos de remeros superpuestos a distinto nivel en cada flanco (Preceden, 2017).

cabotaje y la navegación de altura era monopolio fenicio, lo cual los convirtió durante mucho tiempo en los navegantes más avezados de la época. Sus acciones de conformación de convoyes para la protección de sus mercancías frente a los piratas, denota una claridad muy importante de los nacientes conceptos marítimos.



Figura 17. La colonización Fenicia

Fuente. Tomado de <http://repositorioimagen-download.educ.ar> y <http://2.bp.blogspot>

Otro aspecto importante que se merece destacar, es que los fenicios se caracterizaron por el pacifismo de sus actividades marítimas, es decir no tenían afanes conquistadores de ninguna naturaleza. Ellos creían firmemente en la libertad de los mares y así la ejercían para su beneficio, hasta cuando fueron derrotados por los caldeos de Babilonia al mando de Nabucodonosor II (Aguirre, 1997). De esta manera, las naves, la marina mercante y la marina de guerra pasaron a manos de Babilonia, quien enfiló sus armas contra Egipto, marcando de esta manera el fin de la cultura fenicia.

Sin embargo, el espíritu marinero de los fenicios no podía desaparecer y quedó en muy buenas manos. Cartago, la ciudad fundada en el norte de África fue la heredera de esa visión marítima y muy pronto emprendió desde esa privilegiada posición geográfica el dominio del Mediterráneo

Occidental, llegando a ser mucho más próspera y rica que la misma Roma. Para ello, mandó a construir dos puertos artificiales muy importantes; el uno dedicado de manera exclusiva al comercio por vía marítima y el otro para fines militares; ambos estaban unidos por un canal navegable para efectos de mutuo apoyo logístico. Se dice que en su momento el puerto militar llegó a albergar tanto como 220 buques de guerra (Aguirre, 1997) y contaba también con la infraestructura necesaria para la construcción, reparación y mantenimiento de los mismos, lo cual le brindó la autonomía suficiente para ejercer el dominio de esa importante región del Mediterráneo.

## Grecia

Los territorios de la actual Grecia, en la antigüedad fueron ocupados por diversas ciudades-estado, las mismas que fueron acrecentándose en la misma proporción que se acrecentaban sus conquistas y colonias a lo largo del mar Adriático y la península itálica. Entre las más importantes se cuentan Atenas, Esparta y Tebas, ciudades que vivieron siempre enfrentadas por conflictos y rivalidades de toda índole, lo que evidentemente terminaría por destruir la unidad de la nación griega. La dificultosa geografía de la península balcánica, impuso a los griegos la necesidad de volcarse al mar no solo para poder comunicarse entre dichas *polis* sino también para poder aprovechar los inmensos recursos alimenticios que este le brindaba. De la misma manera, los comerciantes realizaban su actividad principalmente por vía marítima, llevando productos elaborados y trayendo alimentos, metales y madera. “Por esta razón, los griegos se convirtieron en excelentes marineros y comerciantes” (Redal, 2006).

El afán expansionista de los griegos, motivado en parte por el rápido aumento de su población, obligó a que pequeños grupos de migrantes se embarcaran en la aventura de buscar nuevas tierras para su supervivencia. La mejor manera que encontraron fue hacerlo a través del mar Mediterráneo, a lo largo de cuyas costas fueron fundando nuevas ciudades tanto hacia el este como al oeste de Atenas, llegando tan lejos como al mar Jónico y al mar Negro, llevando sus costumbres, su religión, su moneda y su cultura, en una verdadera manifestación de geopolítica a través del mar.

El poder naval griego al igual que sus dirigentes políticos, también estaba dividido en facciones; así las dos terceras partes de toda la Armada,

le pertenecía a Atenas, y el resto se repartía de manera muy desigual entre Esparta y las demás ciudades. Por eso y con mucha razón se dice que fue Atenas, quien en Salamina y gracias a su poder naval “salvó por segunda vez al mundo helénico y por ende a la cultura occidental” (Aguirre, 1997), de una segura caída en manos de los persas. Los atenienses supieron aprovechar el éxito de sus batallas, no solo derrotando a sus enemigos persas, sino también asumiendo el liderazgo marítimo sobre sus aliados griegos, creando y desarrollando una alianza federal a cuya cabeza se colocaron. Esta alianza fue conocida con el nombre de la Liga de Delos (Aguirre, 1997).

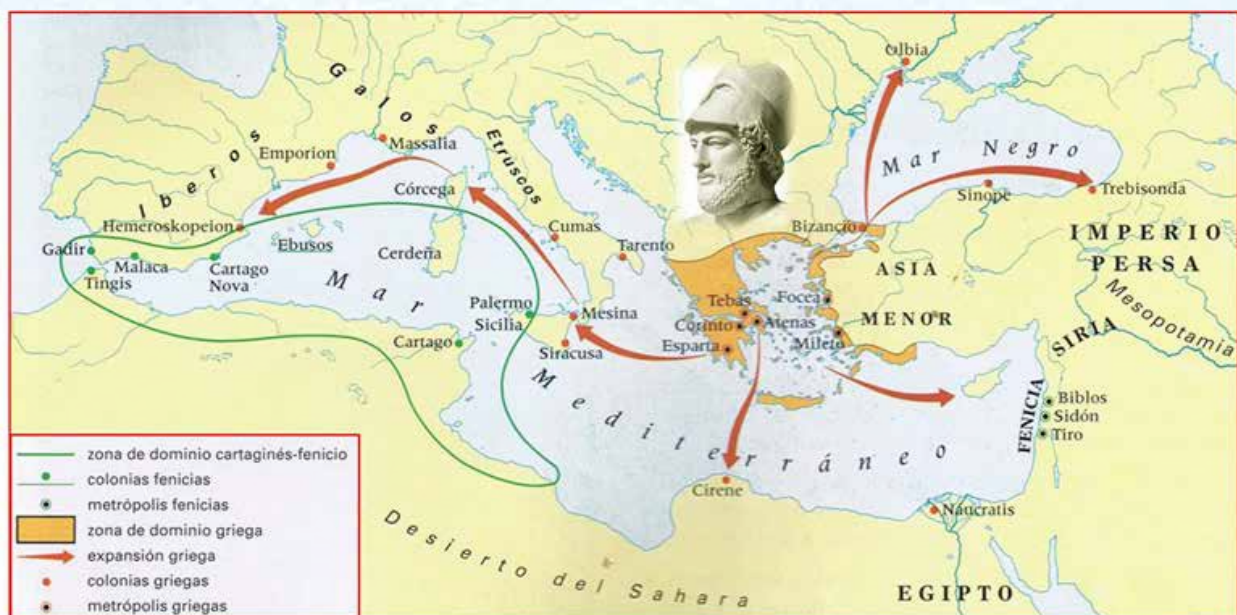


Figura 18. Expansión de las ciudades - estado en Grecia  
Fuente. <http://2.bp.blogspot.com> y <https://www.biografiasyvidas.com>

Desde el punto de vista geopolítico, Atenas había logrado el control del Mediterráneo de costa a costa, y con ello había traído a sus colonias prosperidad y riqueza, lo cual iba exacerbando la autoestima griega, quien bajo el mando de Pericles negó la libertad de navegación a las naves extranjeras en tránsito por el archipiélago egeo. De la misma manera, fue Pericles quien fomentó el comercio marítimo en detrimento del comercio por tierra, porque según su creencia eso debilitaba el poder de la aristocracia, dueña mayoritaria de las tierras de Grecia. De esta manera fue como Atenas alcanzó la cúspide de su historia, mediante una correcta combinación de los elementos componentes del poder marítimo: unos poderosos intereses

marítimos aportados principalmente por el comercio a través de los mares y una fuerza naval lista para defender dichos intereses.

Cuando las desavenencias entre las ciudades-estado ya no fueron susceptibles de ser controladas y habiendo derrotado al enemigo común de ambas naciones en Persia, se inician las guerras civiles entre los griegos, entre las que se destaca la Guerra del Peloponeso al enfrentar durante casi 30 años, a una potencia marítima como lo era Atenas, con una potencia terrestre como lo era Esparta, resultando la derrota final de la primera. “Así cayó la que fuera grande, la que durante siete decenios había mantenido, salvo breve intervalo, el dominio del mar oriental” (Aguirre, 1997).

## Roma

La ciudad de Roma está ubicada en la península itálica y fue fundada en medio de siete colinas, a 20 kilómetros del Mar Tirreno y en las orillas del Río Tíber. Desde esa ubicación no solo que formó un gran imperio que en su apogeo abarcaba desde Gran Bretaña al desierto del Sahara y desde la península Ibérica al Éufrates, sino que se convirtió en la cuna de una magnífica civilización. Estos y muchos otros factores fueron ampliamente aprovechados por los estadistas romanos para expandir su cultura en sus colonias, mayoritariamente ubicadas alrededor del mar Mediterráneo, al cual lo llamaban como “*mare nostrum*” Tan estratégica era la posición de Roma en el Mediterráneo que desde allí gobernaban tres continentes: Asia, África y Europa, entre los cuales se realizaba una intensa actividad marítima para el comercio de los tres principales productos sobre los que se basaba su economía: el trigo, la vid y el olivo (Redal, 2006).

Para consolidar su posición en el Mediterráneo, Roma hizo construir puertos, rompeolas, faros, diques y más elementos necesarios para satisfacer las necesidades de su marina mercante, lo cual era señal inequívoca de la visión marítima del imperio. Esta inversión se encontraba muy bien justificada, puesto que el costo del transporte por vía marítima de toda la mercadería que comerciaba con sus colonias era 60 veces más barato que hacerlo por tierra (Benítez, Bautista, & Hernández, 2013).

Desde el punto de vista militar, diremos que Roma fue en sus inicios una potencia terrestre, carente de un poder naval capaz de defender el comercio de ultramar hasta cuando comprendió la necesidad de controlar el mar y sobre la marcha de las Guerras Púnicas, construyó dos flotas de combate y

dos bases navales ubicadas una en cada extremo del Mediterráneo para poder ejercer el control de las importantes líneas de comunicaciones marítimas en su Mare Nostrum. Antes de la caída del imperio de occidente a manos de los bárbaros, ambas flotas fueron trasladadas a la nueva capital localizada en Constantinopla.

Los romanos y fenicios protagonizaron las guerras púnicas durante un periodo de casi 100 años, que terminaron por desaparecer a la fenicia ciudad de Cartago del mapa. Nuevamente, el motivo de la lucha estaba localizado en el afán de lograr controlar el Mediterráneo Occidental. Los fenicios cartaginenses ya habían llegado a Inglaterra, al Báltico y a las Islas Canarias en busca de materias primas para su incipiente desarrollo y a pesar de no ser un pueblo conquistador, mantenía ejércitos de mercenarios para la defensa de su territorio, mientras que su marina se dedicaba a ejercer el monopolio comercial del mundo conocido hasta esa época. Tal era el poder marítimo de Cartago, que llegó a prohibirle a Roma el comercio con otras ciudades por vía marítima.

Esto encolerizó a los romanos y rápidamente se dieron a la tarea de construir una Armada y una marina mercante capaz de disputar el control del mar a los cartagineses. Después de varios años de esfuerzo romano, se logró desarrollar un respetable tráfico de cabotaje entre sus puertos, por lo cual Cartago habría de condescender y pactar con Roma la observancia de la zona de influencia marítima de cada uno de ellos. Sin embargo de lo pactado, Cartago mantenía encerrada a Roma dentro del mar Tirreno, razón por la cual Roma se lanzó a la conquista de Grecia para alcanzar una salida por el sur de Italia. Podemos advertir, hasta aquí, la aspiración romana de revertir el control del mar, hecho que los cartagineses no estaban dispuestos a facilitar y más bien cerraron el estrecho de Mesina, motivo por el que Roma decide responder con las armas en el mar y al cabo de la primera guerra púnica que duraría cerca de 20 años, Roma logró hacerse de Sicilia, Cerdeña y Córcega, con lo cual había arrebatado a Cartago el dominio marítimo del Mediterráneo.

Hubo dos guerras púnicas más, en las cuales Roma buscaba desesperadamente mantener el control del espacio marítimo que durante décadas lo había ostentado Cartago, hasta cuando el senado romano decidió acabar de una vez y para siempre con dicha hegemonía, lo cual se conseguiría arrasando Cartago para siempre.

Hacia el año 31 a.C. regía en Roma un triunvirato, que había repartido el imperio de la siguiente manera: Marco Antonio gobernaba en Grecia y Asia; Octavio lo hacía en Roma y en Occidente; mientras que Lépido se había hecho cargo de las colonias romanas en África. Esta aparente armonía gubernamental, habría de romperse por hechos que la historia atañe más bien con la sórdida relación entre Marco Antonio y Cleopatra, en franca ofensa a su esposa -quien era la hermana de Octavio- que con motivos de Estado.

La guerra entre Marco Antonio y Octavio se decidiría en el mar, ya que ambos poseían fuerzas navales para el enfrentamiento. Resulta evidente mencionar que Marco Antonio contaba con el apoyo de la reina egipcia y su flota, mientras que Octavio con lo único que contaba era con su vasta experiencia en el combate y una fuerza naval bien entrenada. En la batalla naval de Accio<sup>18</sup>, Octavio derrotó a su enemigo y consiguió convertirse en emperador de Roma y por ende de casi todo el mundo conocido hasta ese entonces.

Entre las primeras acciones desarrolladas en favor del imperio desde el punto de vista marítimo, merece la pena mencionar la decisión de Octavio de mandar a construir bases navales para lograr neutralizar la acción de los piratas en contra del comercio romano. Sin embargo, la historia reconoce el poco apoyo brindado al fortalecimiento de la flota, puesto que los buques únicamente eran utilizados como medio de transporte de soldados; en sí, no existía en los romanos cabida para la estrategia y la táctica navales, puesto que como descendientes de agricultores y soldados de tierra, en ellos siempre estuvo ausente el espíritu marinero de los griegos, fenicios y hasta de los mismos egipcios, civilizaciones a las cuales había conquistado a sangre y fuego.

El imperio romano alcanza su apogeo entre los siglos II y III de nuestra era, posterior a la cual empezaría su decadencia precisamente por haber descuidado los temas de seguridad en general, pero de seguridad marítima en particular. Sus gobernantes habían despreocupado por completo el valor de una fuerza naval que sea capaz de enfrentar a sus enemigos asimétricos, representados por hordas de bárbaros provenientes del noreste, así como

---

18 La batalla naval de Accio tuvo lugar el 2 de septiembre del año 31 a. C., en el mar Jónico y derivó en la victoria de la flota romana de Octavio Augusto por sobre la de Marco Antonio y Cleopatra.

tampoco habían sido capaces de organizar, equipar y entrenar a una escuadra idónea para mantener sus dominios al otro lado del Canal de La Mancha, producto de lo cual Britania fue perdida y recuperada sucesivamente durante el siglo IV.



Figura 19. El imperio romano y el Mare Nostrum

Fuente. <http://i46.tinypic.com> y <https://d3fa68hw0m2vcc.cloudfront.net>

Podemos afirmar desde el punto de vista de la oceanopolítica, que una de las causas más importantes de la caída del imperio romano de occidente se debió, sin lugar a dudas, a su escasa visión marítima, pues desde el surgimiento del imperio, la importancia que se le dio a la consolidación de una fuerza naval capaz de defender los territorios y las riquezas conquistadas a lo largo y ancho del Mediterráneo, fue demasiado tangencial. De esta manera, en el año 476 d.C. y bajo el Emperador Rómulo Augusto se puso fin al Imperio Romano de Occidente, que fue desmembrado a manos de los borgoñeses, visigodos, ostrogodos, etc. El Imperio Romano de Oriente (o Imperio Bizantino), sin embargo, iba a permanecer de pie por otros mil años, hasta cuando sucumbió a manos de los turco-otomanos en 1453 con la caída de Constantinopla.

A manera de resumen podemos decir que durante estos casi 5000 años que duró la Edad Antigua, los avances en materias de navegación fueron muy



pocos, motivo por el cual también los avances del pensamiento marítimo se realizaron con esa misma dinámica. El primer gran descubrimiento fue la navegación a vela, cuyo requisito primordial era aprender a dominar los vientos, tal como lo hicieron los griegos, los fenicios y los romanos. El segundo hito estaría marcado por la incipiente navegación celeste, que volvió las travesías un poco más seguras. Ambas herramientas se combinaron exitosamente y permitieron al hombre circunvalar el océano Índico y determinar la latitud y longitud de un punto con relativa exactitud.

Apesar del rudimentario que pudiera parecer, estos simples descubrimientos permitieron entender a las principales civilizaciones de la época, la necesidad de una marina mercante para el comercio marítimo; la importancia de contar una marina para protegerlo; la construcción naval para satisfacer las demandas de ambas; la construcción de puertos para el abrigo de unas y otras naves. En definitiva, en esta época se generaron de manera instintiva, los elementos que conforman el poder marítimo de los Estados y se habían dado los primeros pasos hacia la cimentación de la oceanopolítica mundial.

## Edad Media

La Edad Media inicia aproximadamente 476 años d.C. con la caída del Imperio Romano a manos de los bárbaros<sup>19</sup> y termina con el Descubrimiento de América en el año 1492. Corresponde al periodo intermedio entre la Edad Antigua y la Edad Moderna y abarca más de un milenio (Redal, 2006).

Según la clasificación de Ernest Kamp, a la Edad Media corresponde el periodo clásico, aquel que transformó la cultura fluvial de los imperios antes mencionados en la cultura de los mares cerrados y cuencas mediterráneas de los imperios griego, romano y veneciano.

Para la historia de la navegación, la Edad Media fue un periodo poco brillante en Occidente, mientras que en Oriente destacó la talasocracia bizantina y, en el norte, los grandes marinos vikingos. Lo cierto es que no se conservan muchas reproducciones o restos de los barcos bizantinos, por lo que no se conoce a ciencia cierta su diseño y estructura (Benítez, Bautista, & Hernández, 2013).

---

<sup>19</sup> En la antigüedad se denominaba como “bárbaros” a los pueblos europeos que no pertenecían a Grecia o a Roma. En principio protegían, mediante acuerdos, las fronteras del imperio Romano Norte en el Norte y Este; sin embargo, ante la migración de pueblos asiáticos migraron hacia el Sur y esta fue una de las causas de la caída del imperio Romano.

Según Aguirre Vío, desde el punto de vista naval este periodo comprende desde el desplazamiento árabe por mar y tierra hacia Occidente en el siglo VII, hasta los descubrimientos geográficos de finales del siglo XV –léase el descubrimiento de América; o también, desde la evolución de la galera hasta la creación de las carabelas con las cuales se descubrió “el Nuevo Mundo”.

Cada uno de estos acontecimientos, puso en práctica de manera instintiva, las incipientes lecciones de geopolítica aprendidas durante la Edad Antigua, en lo referente a la apropiación y empoderamiento de un complejo geomarítimo<sup>20</sup>, la construcción de un poder naval acorde con la época y la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, que gracias al desarrollo de la navegación, se iban extendiendo cada vez más.

Precisamente los progresos en el arte de la navegación harían que, en la Edad Media, esta actividad se perfeccionara con la introducción de la vela latina<sup>21</sup>; la invención china de la brújula, traída a Occidente por los árabes; la aparición de las primeras cartas de navegación –conocidas como portulanos– gracias al invento también chino del papel y el astrolabio<sup>22</sup>; pero sobretodo, los avances se debían al perfeccionamiento del comercio marítimo entre los tres continentes conocidos hasta esa época, pero que a partir del siglo X adquiriría preeminencia en Asia, hasta donde habían llegado los árabes para apoderarse del tráfico comercial de la India y China con su país de origen y la región mesopotámica.

En esta época el mundo conformado por el continente europeo, asiático y africano, siguió expandiéndose en dirección al este y poco a poco fue colonizando las costas del mar Norte y el mar Báltico. Aquí la historia, se caracterizó por la existencia de importantes eventos de carácter marítimo, entre los cuales podemos mencionar los siguientes:

- La incursión de los árabes en Europa, África y Asia
- La aparición de los vikingos en el siglo VIII
- Los chinos y su aporte al comercio marítimo
- Las cuatro repúblicas marítimas italianas

---

20 Término empleado para definir el espacio marítimo perteneciente a un Estado y los recursos vivos y no vivos que se encuentran contenidos en su espacio territorial.

21 Vela triangular que fue introducida en el mar Mediterráneo probablemente por navegantes árabes con posterioridad al siglo IX.

22 Instrumento de navegación que se utilizó para comprobar la posición de los astros y medir distancias, la hora y latitud. Con el apareamiento del sextante el astrolabio perdió vigencia entre los navegantes.

- La guerra de los cien años
- La caída del imperio romano de oriente a manos de los turcos otomanos
- Portugal y el descubrimiento del suroeste africano
- Descubrimiento de América

## La incursión de los árabes en Europa, África y Asia

Los árabes eran hasta el siglo VI simples tribus independientes y más bien enfrentadas de manera recurrente, hasta la aparición de Mahoma, quien logró su consolidación y se convirtió en el elemento unificador en base principalmente a una nueva religión llamada *Islam*, pero también gracias a su liderazgo como guerrero y conquistador, cualidades que fueron transmitidas a sus sucesores llamados califas.

En sus inicios la civilización islámica fue absolutamente continental y no mostró ninguna intención de hacerse a la mar, hasta cuando aprendió de los chinos el arte de la navegación. A pesar de que su aporte a la náutica es muy poco reconocido por la historia, es importante mencionar que fueron los musulmanes los inventores de la mal llamada “vela latina”, un ingenio de la náutica muy significativo que permitió a las embarcaciones navegar con viento de costado, aumentando su velocidad y disminuyendo el costo de los fletes marítimos.

De una manera muy rápida y por motivos propios de la situación que se vivía en el resto del mundo conocido hasta esa época, los árabes lograron expandir sus dominios hasta la península ibérica por el oeste y hasta el Asia menor por el este, alcanzando una dimensión territorial de grandes proporciones y comparable con la de los más grandes imperios habidos y por haber, en la cual hizo gala de su habilidad para implementar el comercio tanto por vía terrestre como marítima.

Desde una perspectiva marítima, este dominio musulmán había llegado para quedarse por varios siglos controlando las líneas de comunicaciones en el Mediterráneo y en el océano Índico - al cual los árabes consideraban como su *Mare Nostrum* - y a través del cual también se expandían hacia el Mar Rojo y el Golfo Pérsico, trayendo progreso y prosperidad a las ciudades-puerto ubicadas en sus costas. Según algunos historiadores como Bernard Lewis (1990), se puede afirmar que este imperio constituye la primera civilización de carácter universal, porque comprendía a gente de todas las

razas, localizadas en los tres continentes, a quienes mantenía unidos por la religión islámica.

El imperio Romano de oriente o imperio Bizantino durante los primeros siglos de nuestra era, gozó de una relativa prosperidad gracias a los puertos que disfrutaba en la costa norte de África y el extremo oriental del Mediterráneo, hasta cuando a mediados del siglo VII aparecieron los árabes para desplazarlos del control de las aguas que ejercían en el área de su influencia, para lo cual eligieron la vía marítima para llegar hasta Constantinopla - la capital del imperio - conquistarla y arrasar con las colonias bizantinas de África, principalmente Cartago. Afortunadamente para el mundo cristiano de Oriente, la defensa de Constantinopla fue exitosa y evitó su caída a manos de los musulmanes.

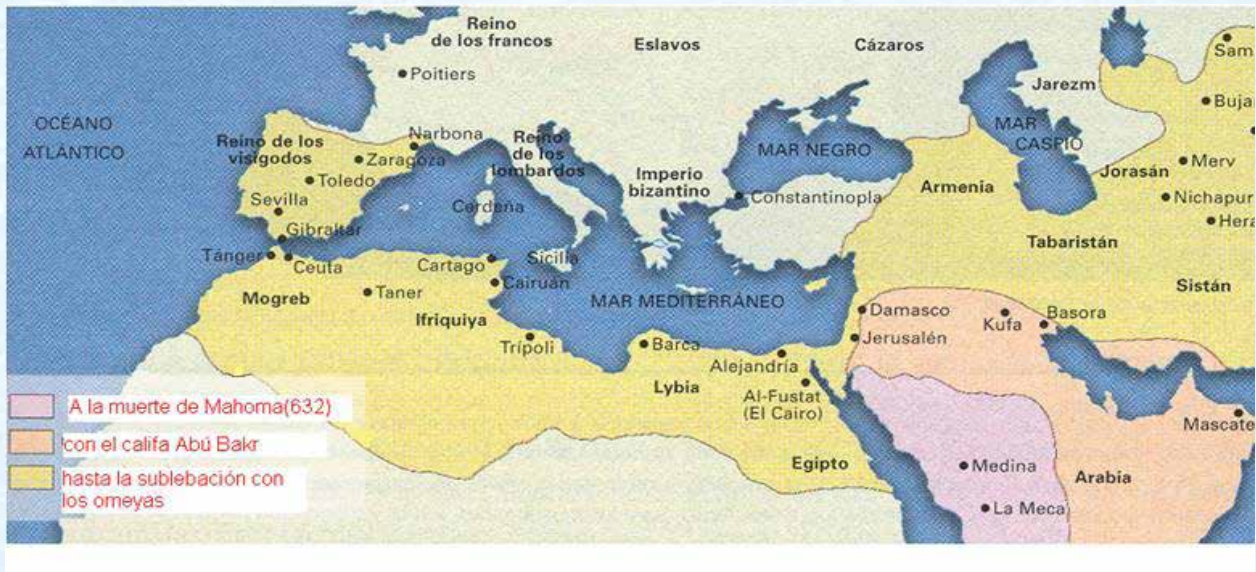


Figura 20. Invasión musulmana de Europa y Asia  
Fuente: <http://www.gecoas.com>

Los árabes llegarían también a la conquista de la península Ibérica y se quedarían en España, Portugal y parte de Francia por varios siglos, expandiendo su cultura, su moneda y sus costumbres, pero principalmente su religión; de esta manera, durante casi 400 años, los musulmanes dominaron completamente el mar Mediterráneo, mientras que tal influencia permaneció en el océano Índico por 500 años más, hasta cuando fueron desalojados por los portugueses. Su expulsión definitiva de España en 1492 por los reyes católicos, después de casi 800 años de ocupación, fue parte del

inicio de una nueva era en la historia de la humanidad, que coincidiría con el descubrimiento de América.

## La aparición de los vikingos en el siglo VIII

Originarios de la península escandinava, con unas condiciones climatológicas y una geografía muy hostil, fueron al igual que muchas civilizaciones de la antigüedad y la Edad Media, arrojados al mar, no solo para poder establecer comunicaciones entre sus pueblos - que adolecían de una unidad política - sino también como medio de subsistencia. De la misma manera y en busca de mejores recursos para su economía, fueron en búsqueda de la plata islámica que ya bordeaba los territorios de Mesopotamia, para lo cual habrían de realizar mejoras sustanciales en la construcción naval, que les permitan cambiar su tradicional navegación de cabotaje, por la que posteriormente se convertiría en leyenda, su navegación oceánica.

Se conoce de la existencia de tres reinos vikingos ubicados a lo largo de Escandinavia y estos eran los vikingos daneses, los noruegos y los suecos. Cada uno de ellos provenía de asentamientos con costumbres e idiosincrasia bastante similar, pero no idéntica. Lo único que era común para los tres reinados era su vocación marítima, que permitió a los noruegos controlar el comercio en el mar del Norte, la navegación en el océano Atlántico norte y la colonización de Islandia y Groenlandia.



Figura 21. Expansión de los Vikingos en Europa de los siglos VIII al XI  
Fuente. <http://mapshop.com> y <https://www.apuntesdehistoria.net>

Los vikingos hicieron su aparición en el siglo VIII y jugaron un papel preponderante en los temas marítimos durante esta época; se caracterizaron por el vandalismo de sus acciones, hasta cierto punto rapaces al momento de someter a sus enemigos. Según Aguirre Vío, los vikingos por su sanguinaria forma de actuar eran el equivalente a los sarracenos del Mediterráneo y desde dos escenarios marítimos separados – al norte y al sur del continente europeo – tarde o temprano terminarían encontrándose sobre los territorios de Europa, lo cual efectivamente sucedió, produciéndose triunfos de uno y otro bando, cuando los vikingos penetraron de norte a sur hasta el mar Mediterráneo.

Una facción de los vikingos fueron los normandos, que por el contrario eran pacíficos y fueron albergados en la región de Normandía en Francia, de donde deben su denominación. Los normandos llegarían a gobernar por muchos años en las islas inglesas, arrebatando el poder a sus antecesores vikingos que se habían asentado a sangre y fuego a lo largo de su región litoral.

Las costas de Italia e Inglaterra fueron devastadas en su momento por los vikingos y podemos decir que esta sería la principal motivación de los ingleses para la creación de la marina británica, como único instrumento capaz de mantener libres sus vías de comunicaciones marítimas, elemento esencial de su geopolítica. Pero a más de ser simples bandidos en el inicio de su aparición en Europa, también fueron capaces de fundar, desarrollar y sostener nuevas ciudades y asentamientos en Irlanda, Escocia, Francia, Rusia, España y en el mismo mar Mediterráneo, lo cual deja entrever que su afán no era solo el de saquear e imponer el terror en sus desplazamientos, sino también traspasar sus costumbres, tradiciones, cultura y religión en sus conquistas, en una especie de poco planificada proyección de su política de ocupar el espacio más allá de sus fronteras.

No es muy clara la forma en la cual los vikingos desaparecen del escenario mundial, después de una notoria presencia de más de 400 años, en la que fueron vándalos saqueadores, conquistadores, colonizadores, hasta llegar a ser gobernantes de algunos reinos europeos, pero la teoría más aceptable es aquella que establece que finalmente se convirtieron al cristianismo europeo, lo cual impedía atacar y arrasar a los pueblos de su misma religión, con quienes de allí en adelante comercializarían -en lugar de arrebatárles

sus posesiones- y que finalmente fueron mezclándose con las etnias que habitaban en los territorios donde se asentaban, en una clara relación de mestizaje.

Los vikingos fueron una civilización que ha sido muy mitificada; desde aquella leyenda que los describía como hombres extremadamente altos y fuertes, lo cual ha sido desmentido en los estudios modernos; así como su crueldad para tratar a sus enemigos, la cual es perfectamente comparable a la que usaban los europeos y los árabes de la época y; finalmente, aquellas teorías que sostienen que fueron ellos, los verdaderos descubridores de América y que habrían llegado a la Isla de Terranova en la costa este de Canadá, mucho antes que lo hiciera Cristóbal Colón a las islas del Caribe.

#### China y su aporte al comercio marítimo

La China se encuentra ubicada en el centro del extremo oriental del continente asiático y cuenta con 18.000 kilómetros de costas y más de 6.500 islas bañadas por cuatro mares, lo cual evidencia la necesidad de haber incorporado el pensamiento marítimo a su desarrollo nacional desde el inicio de su historia. Sus habitantes desde tiempos muy remotos fueron capaces de navegar a lo largo y ancho de sus abundantes ríos, pasando luego a la navegación de cabotaje en embarcaciones verdaderamente grandes dedicadas principalmente al comercio de mercaderías entre sus pueblos. Dicen los historiadores que tan antiguo fue el arte de la navegación en China, que cuando en Europa todavía se transportaban en troncos, los chinos ya lo hacían en naves de cinco mástiles, debidamente equipadas con brújula, timón y camarotes para los pasajeros (Revista Sucesos, s.f).

Los chinos disponían de una flota mercante de gran importancia para el comercio con Japón, Corea, Filipinas, Indonesia y Malasia. Gracias a esta transformación del comercio por vía marítima, nuevos puntos del orbe fueron adquiriendo relevancia en detrimento de otros; tal es el caso del puerto de Ceylán en la isla de Sumatra, ubicada en el océano Índico, en donde se realizaba la transferencia de mercaderías traídas de Europa, Asia y África. Los puertos del Mediterráneo, en cambio habían sufrido una fuerte decaída, debido al auge que se vivía en esta otra parte del planeta.

Entre los siglos VII y X, China alcanzó un desarrollo económico y cultural muy grande, que siempre estuvo respaldado por un poder naval proporcional a esos intereses, lo cual le permitió proyectarlos exitosamente

en Asia Occidental y en África Oriental, navegando en cualquier época del año, en línea recta y no a través del borde costero, gracias a los adelantos tecnológicos alcanzados por sus pueblos.

Ya entrado el siglo XIII y hasta mediados del XIV, la tecnología de navegación propia y la adquirida de los árabes, permitió a los chinos contar con naves tripuladas con más de mil hombres que fueron capaces de llegar a las costas occidentales del Pacífico y al norte del Índico, imponiendo su presencia comercial en 120 países del continente asiático, llegando a construir el puerto más famoso del mundo conocido, por su importancia en el comercio nacional e internacional, se trataba del puerto de Quanzhou (Spanish.china.org.cn, 2009).

A comienzos del siglo XV China se dio a la tarea de construir una poderosa flota que le permitiera proyectar aún más su presencia en Oriente, para lo cual obviamente construyó astilleros de gran envergadura a orillas del río Yangtze, que en cuatro años fueron capaces de construir 1600 barcos a vela. A decir de Javier Sanz “Esta flota no fue creada únicamente para fines económicos, también para combatir la piratería, establecer nuevas relaciones diplomáticas, la búsqueda de animales exóticos, plantas medicinales...” (Sanz, 2015).

La cita anterior nos permite concluir que el imperio chino había diseñado una real política de relaciones internacionales basada en el poder marítimo, que había superado -y con creces- a lo que a esas alturas de la historia se estaba desarrollando en Europa. Todas estas lecciones dejadas por los chinos, fueron aprovechadas luego en Occidente, cuyos gobernantes las adaptaron a su propia realidad e idiosincrasia, pero manteniendo la esencia de la teoría: “Para ser una potencia influyente en el mundo, había que dominar el mar, tal cual como lo han hecho los chinos durante varios siglos” (Sanz, 2015).

La historia china da cuenta del nombre del almirante Zheng He, de quien se dice que inclusive podía haber llegado a América en 1421, según el historiador inglés David Menzies<sup>23</sup>, es decir 71 años antes de lo que hiciera Cristóbal Colón. Desgraciadamente, la política imperial de China, habría ordenado destruir toda la documentación y experiencias recopiladas por el almirante, con el fin de evitar que el imperio se embarcara en nuevas

---

23 Miembro de la Royal Geographical Society. En su obra: “1421: El Año que China descubrió América”. sostiene que los chinos llegaron al continente americano antes que Cristóbal Colón



aventuras, cuyos resultados no podían garantizar la supremacía china de los mares y abriría las puertas a sus competidores naturales en el comercio: los europeos. Otro factor a considerar es que los mongoles habían vuelto a amenazar la frontera terrestre china, motivo por el cual se requería muchos recursos para mantener al ejército, lo cual impedía seguir sosteniendo las flotas del tesoro, como fueron conocidas.

Sea como fuere, las expediciones de la flota imperial china terminaron de forma tajante y ello favoreció en gran medida la navegación y la exploración europeas. De haber seguido con sus expediciones, lo más probable es que hoy al sur de EEUU se hablase chino y no castellano. Como todos sabemos, unos años más tarde y desde otro lugar del mundo, un tal Cristóbal Colón ponía rumbo (Sanz, 2015).

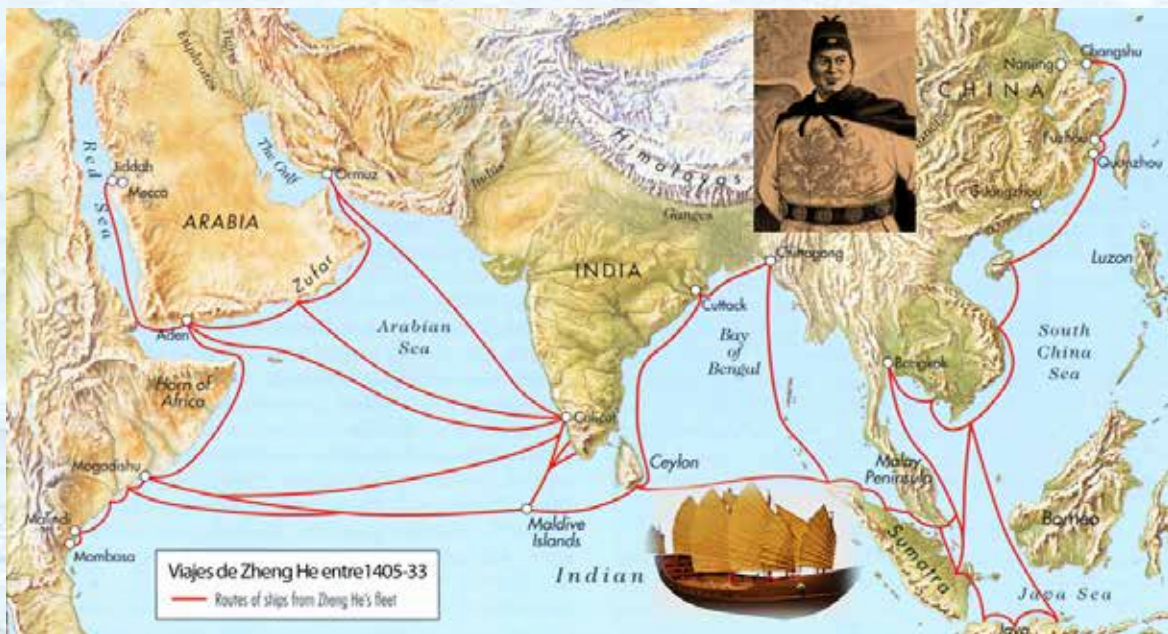


Figura 22. Viajes del almirante chino Zheng- He  
Fuente. Adaptado de Instituto Confucio: <http://confuciomag.com>

## Las cuatro repúblicas marítimas italianas

Al comenzar el siglo XI, Europa se había logrado recuperar económicamente, pero al mismo tiempo sus líneas de comunicaciones terrestres eran víctimas de interminables saqueos, que obligaron a los gobernantes de las ciudades-estado de las costas del Mediterráneo a procurarse del mejor modo de defensa posible, dentro del que se contemplaba obviamente privilegiar el tráfico marítimo para sus comerciantes. Para brindarle la protección necesaria a sus

embarcaciones contra los piratas sarracenos, cada una de ellas se daba a la tarea de construir grandes flotas navales.

De esta manera y a inicios de la primera cruzada, fue cuando el Mediterráneo recuperaría el protagonismo que siempre tuvo, pero esta vez gracias a las llamadas repúblicas marítimas ubicadas en la península itálica, donde se vio florecer -y por casi tres siglos- a Pisa, Amalfi, Génova y Venecia como verdaderas potencias marítimas dotadas de puertos, astilleros, marinas mercantes y marinas de guerra, consecuentes con los intereses marítimos que ostentaban dichas ciudades de la península itálica. Desafortunadamente para ellas, las constantes rivalidades y competencias que terminaban siempre en guerras internas e intermitentes, impidieron la consolidación de una única potencia marítima italiana, que las hubiera vuelto invencibles a las pretensiones de Oriente.

De las cuatro repúblicas marítimas, la primera en ser fundada y alcanzar el carácter de potencia marítima de Europa oriental fue Venecia en el siglo XIII, para lo cual, a base de su fuerza naval logró acabar con la piratería proveniente del norte de África y ampliar sus dominios hasta la costa del mar Adriático. En Venecia nació el célebre navegante Marco Polo quien viajó hasta la costa de la China y la recorrió durante 24 años.

Génova no se queda atrás y aunque es un poco discutible, la mayoría de los autores aseveran que fue la cuna de Cristóbal Colón, de quien hablaremos en detalle más adelante. Esta república italiana tenía una concepción marinera muy arraigada, motivo por el cual se dice que su única industria era la navegación y el comercio (Aguirre, 1997). La mayor prosperidad genovesa fue alcanzada justamente durante la época de las Cruzadas, motivo por el que años más tarde - en 1260 - tuviera el mérito de haber sido llamada por el reino de Aragón, para que sus marinos actuaran como asesores en la creación de esa nueva Armada del Mediterráneo.

Amalfi fue fundada en el año 839 como una república independiente. Fue una de las cuatro repúblicas marítimas que dominaron el comercio marítimo en el mar Mediterráneo y llegó a convertirse en potencia marítima. Por su intensa actividad comercial marítima con Bizancio y con Egipto, también tuvo una brillante, pero al mismo tiempo, corta época de esplendor desde que acabó con el monopolio árabe en esa parte del Mediterráneo y logró extenderse hasta el sur de Italia y Oriente Medio. En Amalfi se creó un

documento que recogía las disposiciones del Derecho Marítimo conocido como las Tablas Amalfitanas, a las cuales la historia lo reconoce como el código marino más antiguo del mundo.



Figura 23. Repúblicas marítimas italianas del siglo XI  
Fuente. Historical Atlas of the Mediterranean (sf.) en <http://explorethemed.com>

Pisa fue otra de las potencias de la Edad Media y desde sus inicios fue considerada como un imperio marítimo. Combatió duramente a los piratas sarracenos provenientes del norte de África y logró mejorar el clima de seguridad marítima en el Mediterráneo, logrando con ello la prosperidad necesaria para el tráfico comercial entre los tres continentes. Desgraciadamente, la república pisana pereció a manos de los genoveses años más tarde, en las intermitentes guerras libradas entre las que serían las futuras provincias italianas, por lograr el control del comercio de mercaderías traídas desde Asia para Europa y África.

## La Guerra de los Cien Años

La guerra entre Francia e Inglaterra en realidad duró 116 años –entre 1336 y 1453- pero los historiadores coincidieron en llamarla como la Guerra de los Cien Años. Según Carlos Aguirre Vío, la guerra tuvo cuatro periodos bien diferenciados, en los que Inglaterra saldría victoriosa en el primero y

el tercero, siendo favorables para Francia los dos restantes. Si bien es cierto que durante la guerra no ocurrieron encuentros navales de importancia, el transporte de las tropas británicas hacia el continente, hubiese sido poco menos que imposible, de no contar con las embarcaciones apropiadas; lo que demostró, la importancia de disponer de una Armada capaz de transportar con seguridad al ejército, cuando se trata de proyectar el poder de una nación sobre otra.

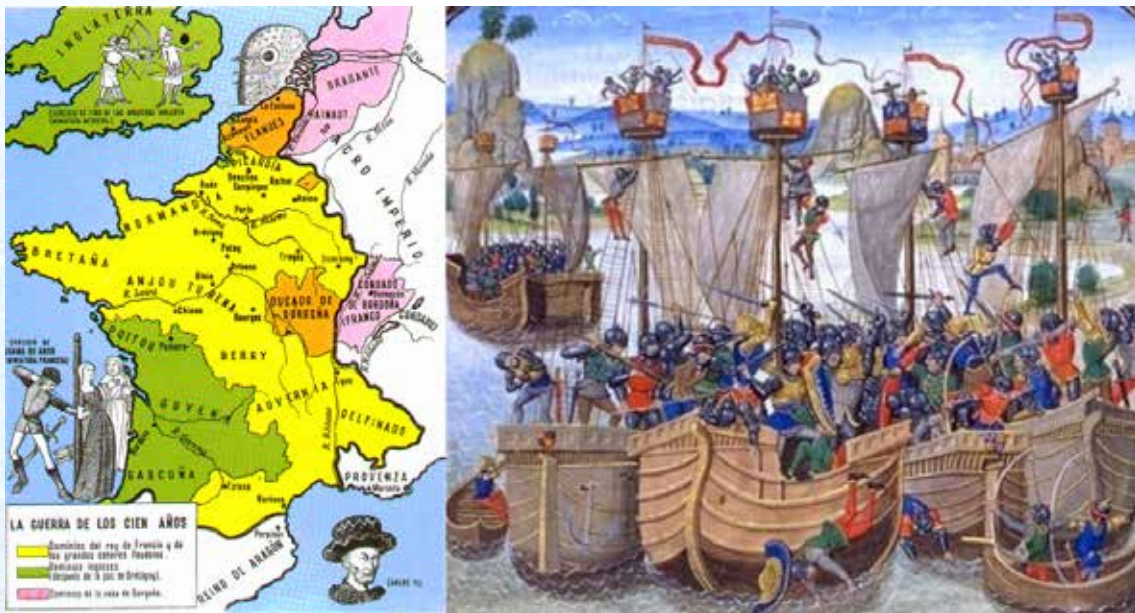


Figura 24. La Guerra de los 100 años y la Batalla Naval de La Rochelle, 1372  
 Fuente. <http://3.bp.blogspot.com> y <http://1.bp.blogspot.com>

De esta manera, la Armada británica fundada por Alfredo el Grande, obviamente fortalecida años más tarde por Eduardo III, le serviría a Inglaterra para afrontar la Guerra de los Cien Años contra Francia, y así bautizarse como potencia marítima emergente al lograr por primera vez el control marítimo del Canal de la Mancha. A pesar de haber sido derrotada en dos ocasiones, Inglaterra mantuvo en su poder el territorio de la ciudad costera de Calais en Francia, por más de dos siglos: desde 1340 hasta 1558, lo cual le representaba a Gran Bretaña tener una puerta de entrada a la Europa continental (Aguirre, 1997).

Las consecuencias para Francia fueron distintas. Si bien es cierto que durante los 116 años que duró la guerra, de alguna manera fue fortalecido el poder naval, su larga tradición continental hizo que después del fallecimiento

de Carlos V, la Armada volviera a caer en el descuido que la caracterizó desde tiempos inmemoriales, lo cual le costaría muy caro, conforme lo veremos durante el desarrollo de la Edad Moderna y sobre todo de la Edad Contemporánea.

## La caída del Imperio Romano de Oriente

La caída del Imperio Romano de Oriente o también llamado Imperio Bizantino a manos de los turco otomanos en 1453 tiene varias connotaciones, según la óptica con en la que se analice.

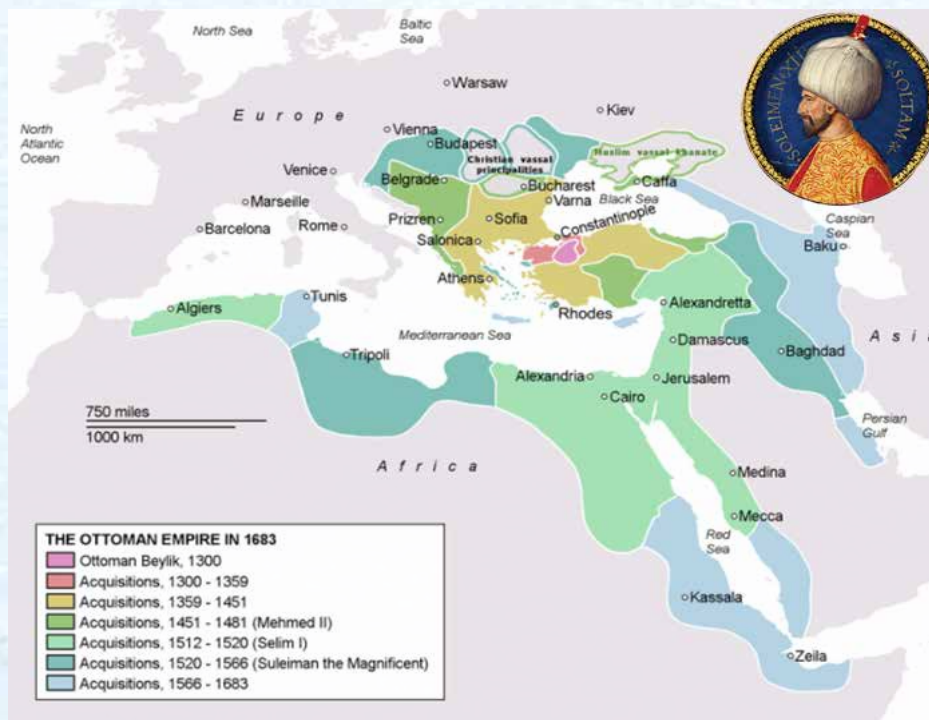


Figura 25. El imperio Turco Otomano entre los siglos XIV y XVII  
Fuente. FDRA - Historia de la Defensa en <https://4.bp.blogspot.com> y <http://images.nationalgeographic.com.es>

Desde el punto de vista religioso, representaba la amenaza más fuerte que ha sufrido el cristianismo en toda su historia a manos del Islam; desde el punto de vista cultural, era aceptar la imposición de nuevas costumbres provenientes de Oriente; pero desde el punto de vista marítimo -que es lo que nos interesa- representaba la estrangulación de Europa Occidental para acceder al comercio y por ende a las mercaderías de Asia, motivo por el cual los antiguos reinos del Atlántico y del Mediterráneo, estaban forzados

a descubrir nuevas rutas marítimas que les permitieran acceder al Extremo Oriente del planeta sin tener que pasar por el control de los turcos otomanos.

Aquí se encuentra la génesis del descubrimiento del continente americano y radica la explicación por la cual, ambos hechos históricos están íntimamente ligados, al punto de ser considerados tanto el uno como el otro, los acontecimientos históricos que marcaron el fin de la Edad Media, según la fuente histórica que se estudie.

Con la caída de Constantinopla -la capital del imperio bizantino- los territorios aledaños fueron derrumbándose como fichas de dominó y el avance hacia Occidente se dio de una manera muy rápida. Como se puede apreciar en la Ilustración anterior, el Mediterráneo Oriental pasó a estar enteramente bajo su control y el próximo objetivo evidentemente, sería disputar el dominio de la otra parte del Mediterráneo, pero no a través de Europa, sino de África del norte, para lo cual sería necesario emprender con la conquista de Egipto. Según Carlos Aguirre Vío (1997):

Tras la caída de Constantinopla, los turcos pasarían a controlar las tres únicas rutas conocidas hacia el Lejano Oriente: la ruta del Mar Rojo, que en poder de los árabes, conectaba las costas de China con Alejandría, donde las mercancías acarreadas por tierra desde el Golfo de Suez eran fletadas por los venecianos; la ruta del Golfo Pérsico, que, siguiendo el mismo recorrido a través del Índico, penetraba en dicho golfo, continuaba por tierra a través de Mesopotamia y llegaba a Siria, ya sometida a los otomanos; y la ruta terrestre, que, partiendo de China, atravesaba los desiertos del Asia Central y el Turquestán, para luego bifurcarse hacia Trebizonda en el Mar Negro y hacia Tana en el Mar de Azov, puertos donde esperaban las naves genovesas.

Portugal y el descubrimiento del suroeste africano

Mención aparte durante la Edad Media merece un personaje conocido en la historia como Enrique El Navegante, cuya razón de vida sería encontrar una ruta que permitiera llegar a las Indias e Islas Molucas por la vía marítima, por lo cual la historia justamente lo reconoce como el mayor impulsador de la navegación de su época. Aprovechó su condición de soberano para reunir a la élite científica de la época y encontrar los fundamentos necesarios para vencer las creencias que habían impedido por siglos a Portugal lanzarse al océano y escapar del encierro en que lo tenía Castilla.

Esta situación sería la génesis de una carrera entre ambos reinos por

alcanzar las Indias desde el Atlántico y que más tarde se transformaría en una rivalidad, que poco a poco se iría acrecentando ya entrada la Edad Moderna, pero en esta ocasión por ejercer el dominio de los descubrimientos en el nuevo continente.

El príncipe Enrique El Navegante –llamado así a pesar de que nunca navegara en el océano- decidido a descubrir nuevas rutas marítimas para llegar a las Indias Orientales, burlando el bloqueo impuesto por los turcos, debió tomar decisiones trascendentales cuyo carácter geopolítico es justo reconocer. Conocedor de la importancia estratégica del Estrecho de Gibraltar, cuyo control estaba en manos de los musulmanes y era aprovechado para atacar el comercio portugués, resolvió arrebatárselo y ponerlo exitosamente al servicio de la corona lusa.



Figura 26. Descubrimiento en el suroeste de África

Fuente. <https://viajesnauales.files.wordpress.com> y <https://www.biografiasyvidas.com>

Este primer gran paso fue fundamental para la visión marítima de Portugal. De allí en adelante, el príncipe lideró varias expediciones a través del borde costero occidental de África, a través de las cuales descubriría las Islas Azores, Cabo Blanco y Cabo Verde. Posteriormente, otros navegantes portugueses continuarían sus rutas hacia el suroeste y sureste, llegando a las islas de Cabo Verde, la costa de Senegal y Guinea en 1471; diez años más tarde, los lusitanos llegarían al Congo y Cabo Negro.

Bartolomé Díaz en 1486 alcanzaría el extremo sur de África descubriendo lo que él llamó el Cabo de las Tormentas, pero que los reyes denominarían como el Cabo de Buena Esperanza y continuó su travesía por la costa oriental del continente negro, siendo obligado a retornar a puerto base por la mala condición de salud de sus tripulantes. Cabe mencionar que a lo largo de sus expediciones, los exploradores portugueses iban fundando colonias en la medida de lo que les era posible, con una clara decisión de no solo descubrir, sino de tomar posesión de aquellas tierras para el reino lusitano. De hecho, la historia da cuenta que de manera doctrinaria en cada expedición a nuevas tierras africanas, Portugal dejaba establecida una factoría como verdadera cabeza de puente (Revista Sucesos, s.f), en las costas que iban siendo descubiertas, con lo cual aseguraba el comercio entre éstas y la madre patria lusitana.

## Descubrimiento de América

El descubrimiento de América obedece a varias razones que más bien aparecen como de carácter coyuntural, antes que a una visión geopolítica por parte de los reinos europeos.

En aquellas épocas en que las necesidades del ser humano eran tan básicas como la alimentación, los esfuerzos que se hacían para conseguir los valiosísimos condimentos que pudieran darle un toque distinto a los alimentos eran realmente importantes. Así, la sal –producto del cual se generó el vocablo salario- y las especias como el azafrán, el jengibre, la canela y el clavo provenientes de Asia se adquirían a unos costos extremadamente elevados que había que pagar a quienes ostentaban el dominio de las rutas marítimas y terrestres entre el puerto de origen y de destino. Dentro de este contexto, recordemos que los turcos otomanos habían despojado a los árabes de la ruta del mar Rojo, habían logrado el control del imperio bizantino y desde Constantinopla dominaban todo el tráfico desde Oriente



Medio y Lejano Oriente, dejando aislada a la Europa Occidental, a través del monopolio de los productos traídos de Asia.

Recordemos también que para la época, los valiosos bienes asiáticos eran llevados por vía marítima desde la China a la India, atravesaban el océano Índico y el mar Rojo hasta llegar al Golfo de Adén, desde donde se transportaban vía terrestre hasta Alejandría en Egipto, para ser embarcados nuevamente a través del Mediterráneo para llegar finalmente a Europa. Definitivamente, cada vez era más necesario encontrar una ruta que pueda vencer tanto los obstáculos de carácter geográfico como el bloqueo impuesto por los turcos otomanos.

Dentro de las consideraciones de Colón, habían algunas acertadas como por ejemplo el convencimiento de la redondez de la Tierra, que a pesar de que la gente culta lo sabía, la mayor parte de la población –entre ella sus tripulaciones- pensaba que era cuadrada, por lo tanto Colón concluía que era factible navegar hacia el oeste y llegar a las ansiadas especias. En contraparte, una de las más grandes imprecisiones -muy justificadas para la época- era la distancia que él creía que separaba España del Lejano Oriente<sup>24</sup> y mucho más aún, que entre ambos puntos existiese nada más y nada menos que un continente de las dimensiones de América.

Resulta paradójico que dentro del afán portugués de encontrar un camino más corto hacia las Indias, no hubiera calado la propuesta de la que casi veinte años después sería considerada como la hazaña más grande de la navegación en la Edad Media y que el Rey Juan II de Portugal hubiera rechazado en 1474, el proyecto expedicionario del navegante genovés Cristóbal Colón, quien luego tuvo que recurrir a los reyes católicos de España para que financiaran su ambiciosa empresa.

Gracias al matrimonio entre los reyes de Fernando de Aragón e Isabel de Castilla en 1479 -los dos reinos más poderosos de la península ibérica- se inició la unificación española que culminaría en 1492 con la conquista de Granada y la expulsión de los musulmanes, donde la Armada española jugó un rol preponderante, puesto que la única vía para reforzar a los granadinos por parte de los moros africanos, era a través del mar.

---

<sup>24</sup> Colón consideraba en su proyecto que: La Tierra es redonda y su circunferencia podría ser aproximadamente 30.000 kilómetros y se podría, por tanto, llegar a Las Indias siempre navegando al oeste. La distancia entre Canarias y China sería aproximadamente 3.550 millas o 6.578 kilómetros y de Canarias a Japón podría ser de 4.440 kilómetros (García -Osuna, 2013).

Este periodo que España demoró en expulsar a los moros – aproximadamente cuatro años- fue el tiempo que Cristóbal Colón tuvo que esperar para recibir una respuesta de los reyes, la cual resultó favorable para los requerimientos presentados por el navegante. Esta decisión de los monarcas españoles vino acompañada de un contrato en el cual se evidenciaba la voluntad ibérica de ejercer su presencia en las nuevas tierras que se descubriesen y al igual que los portugueses, el camino para lograrlo era construir grandes factorías a través de las que se aseguraría el comercio por vía marítima con España. Con estos antecedentes, Colón se hizo a la mar con rumbo a las Islas Canarias el 3 de agosto de 1492, donde permaneció casi 30 días para reparaciones de una de las tres carabelas que conformaban su escuadrilla, luego de lo cual prosiguió con rumbo oeste-suroeste hasta que después de 36 días y 750 leguas marinas de navegación, llegaron a lo que creían eran las Indias Orientales (Aguirre, 1997).

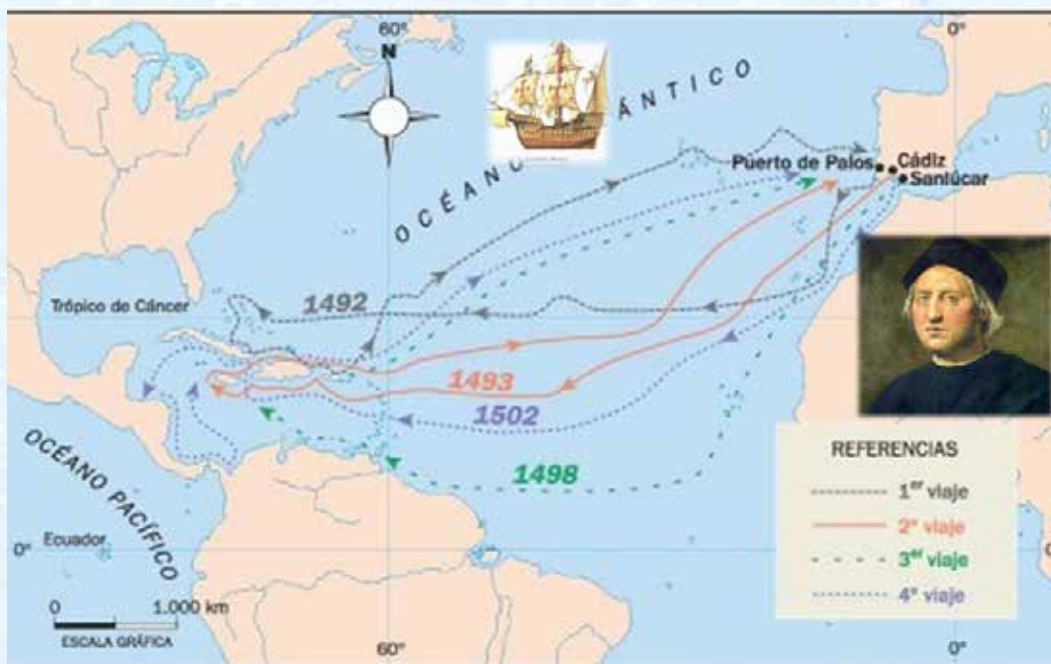


Figura 27. Los viajes de Colón a América

Fuente. <http://exploracioneseuropeas.weebly.com> y <https://www.biografiasyvidas.com>

Se trataba de una isla a la cual con justicia Colón bautizó con el nombre de San Salvador y no se conoce con exactitud si se trata de la Isla Guanahani o la Isla Watling, ambas situadas en el Archipiélago de las Bahamas. Lo cierto es que aprovechando los vientos del Caribe, Colón fue recorriendo de una

en una las cercanas islas e islotes, incluyendo la actual Cuba y Haití, donde naufragó la carabela “Santa María”. Con los restos del naufragio, mandó a construir el “Fuerte Navidad” en la Isla Española –actual Haití y República Dominicana- donde dejaría 40 hombres al mando de Diego de Arana para cumplir con el compromiso de proteger a los nativos de la isla, que de cuando en cuando eran amenazados por tribus de caníbales (Aguirre, 1997).

Hecho esto Colón zarpó de regreso para España y llegó al Puerto de Palos el 15 de marzo de 1493. La travesía duró siete meses y doce días, sin saber la grandeza de su descubrimiento y el cambio en la visión marítima que significaba para Europa, el tener frente a sus costas occidentales un continente que tenía culturas, religiones y poblaciones muy distintas a lo que habían presenciado durante casi 6000 años.

## Edad Moderna

La Edad Moderna se inicia en el siglo XV y culmina con la Toma de la Bastilla en 1789. Es un período relativamente corto, en comparación las edades anteriormente descritas, pero donde se produjeron una cantidad incomparable de acontecimientos marítimos.

Desde el punto de vista marítimo, la Edad Moderna corresponde al periodo oceánico, aquel que a partir del descubrimiento de América y la circunnavegación, implementa la cultura oceánica gracias al desarrollo de la navegación por los pueblos germánicos.

Es en esta época cuando salen a la luz los nombres de insignes navegantes de altura, que siguiendo los pasos de Colón se aventuraron a la búsqueda de nuevos territorios y de recursos para el llamado Viejo Mundo. En estos casi 300 años de historia, el mismo Colón siguió descubriendo otros sitios asombrosos para la corona española, Vasco da Gama llegaría a las Indias Orientales circunnavegando África, Pedro Álvares Cabral llegaría a la costa del actual Brasil y la tomaría para el reino de Portugal, Hernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano darían la primera vuelta al mundo, Sir Francis Drake descubriría el mar que lleva su nombre; en fin, tantos y tantos navegantes europeos que surcaron los océanos del mundo dejando detrás de ellos, para bien o para mal, las huellas imborrables de sus interminables singladuras<sup>25</sup>.

---

25 Es la distancia recorrida por una nave en 24 horas

Aproximadamente tomaría ocho años a los europeos intuir la posibilidad que Colón no había arribado a las Indias Orientales, sino a un continente hasta ese entonces desconocido, razón por la cual a partir de ese momento, el mismo Colón insistiría en encontrar un camino que lo lleve hasta allá a través del nuevo continente, lo que significaba en buen romance que el descubrimiento de América, más allá de satisfacer a españoles y portugueses en su carrera por alcanzar las Indias, lo que había hecho era acrecentar la rivalidad entre ambos reinos.

A tan solo dos años del descubrimiento, sería necesario un acuerdo del más alto nivel para zanjar la disputa entre España y Portugal, el cual se conoce como el Tratado de Tordesillas<sup>26</sup> y que le permitió a Portugal tomar para su corona los territorios de Brasil. Es importante anotar que un año antes del Tratado, el Papa Alejandro VI había emitido una Bula Papal mediante la cual repartía los dominios de españoles y portugueses sobre los nuevos descubrimientos que se hiciesen, la cual de ninguna manera satisfizo a unos ni a otros, llegando a ser necesaria la intervención directa de los reyes para finiquitar diplomáticamente la disputa a través de un Tratado.

#### Descubrimiento del océano Pacífico

El descubrimiento del océano Pacífico cambiaría la realidad oceanopolítica del mundo, tanto como la cambió el descubrimiento del continente americano 21 años antes, ya que a partir de ese momento, se abrirían las rutas marítimas necesarias para permitir el intercambio de bienes y servicios entre culturas hasta ese entonces desconocidas. De esta manera surgieron nuevos pensamientos, teorías científicas, inventos y hasta la transformación de la geografía, cuando la incansable iniciativa del hombre construyera uno de los pasos interoceánicos más estratégicos del comercio marítimo mundial: el canal de Panamá.

El océano Pacífico fue descubierto por Vasco Núñez de Balboa el 27 de Septiembre de 1513 y le bautizó como Mar del Sur, (Aguirre, 1997), puesto que esa fue la ruta general que siguieron los expedicionarios que exploraban el istmo de Panamá en su búsqueda. Siete años más tarde, Fernando de Magallanes entraría en el Pacífico desde el cono sur del continente y debido a la tranquilidad de sus aguas y los vientos alisios con que fue recibido, lo

---

<sup>26</sup> El Tratado de Tordesillas fijaba un meridiano a 370 leguas marinas al oeste de Cabo Verde. España sería dueña de todas las tierras conquistadas al oeste de dicho meridiano, mientras Portugal lo sería de las tierras ubicadas al este del mismo.

llamó océano Pacífico como es conocido hasta la actualidad. Lo más loable de la hazaña de Balboa, consiste en haber realizado el descubrimiento del océano más grande del planeta, únicamente con los recursos humanos y materiales que disponía en el istmo, gracias a sus habilidades para tratar con los aborígenes centroamericanos, ya sea mediante la diplomacia o por la fuerza, en vista que nunca recibió el apoyo ni de España, ni de las autoridades que para la época gobernaban las colonias desde la Isla Española.

Desde el punto de vista oceanopolítico, el descubrimiento del Pacífico hacía realidad de alguna manera, el sueño ibérico del siglo XV de llegar a las Indias Orientales por vía oceánica, navegando hacia el Oeste desde Europa, puesto que de no ser por los 78 kilómetros de ancho del istmo de Panamá, toda la travesía es de carácter marítimo tal como siempre lo soñó Cristóbal Colón. El descubrimiento del océano Pacífico reviste una importancia trascendental para el continente americano, puesto que a partir de ese momento España envió incontables expediciones hacia Sudamérica que cambiaron para siempre la historia de esta parte del planeta. Producto de estas expediciones se produjo el encuentro de dos culturas completamente distintas que arrojaría como resultado, prácticamente la desaparición de una gran parte de la población nativa, el mestizaje de los europeos con los aborígenes sudamericanos y la conversión al cristianismo de los indígenas. Pero lo más importante de todas estas innovaciones, consiste en que se produjo la transformación radical de la razón de ser de las expediciones marítimas europeas, que durante siglos se había enfocado en solventar una necesidad tan básica como la de las especias de Oriente, para concentrarse ahora en el oro, la plata y las esmeraldas que abundaban en el nuevo mundo.



Figura 28. Descubrimiento del Océano Pacífico en 1513  
Fuente. <http://www.abc.es> y <http://www.politicaexterior.com>

## Nuevos viajes de Colón

Cristóbal Colón realizó tres viajes más al continente americano después de su descubrimiento en 1492, es decir en total fueron cuatro las expediciones realizadas desde España. El segundo viaje data del 25 de septiembre de 1493 (Aguirre, 1997), es decir, pocos meses después de haber retornado a Europa después del descubrimiento y el objetivo habría sido iniciar la colonización de las tierras hace poco descubiertas. En este viaje continuó el reconocimiento de las Antillas Menores, Cuba y la Española (actual República Dominicana) donde fundó la ciudad de Isabela, e incorporó otra isla a sus descubrimientos: Puerto Rico.

El descubrimiento de la actual Isla de Puerto Rico, originalmente llamada San Juan Bautista ocurrió a fines de 1493 y la colonización de sus habitantes fue bastante pacífica puesto que los nativos asumieron la llegada de los españoles como la llegada de los dioses desde el mar, tal como lo habían asegurado que sucedería, sus primitivas leyendas. El contacto con los europeos trajo la desgracia para los aborígenes que en su mayor parte fallecieron víctimas del sarampión, la viruela y la gripe, habiéndose vuelto necesario casi de inmediato traer esclavos del África para que trabajen principalmente en las minas de oro y en la agricultura.

La importancia de la ciudad de Isabel o Villa Isabela -nombre en honor de la reina católica- radica en haber sido la primera ciudad fundada en el nuevo continente por parte de los europeos en 1494. Se encontraba ubicada en el actual Puerto Plata de la República Dominicana y estaba dotada de la infraestructura necesaria para constituir una ciudad puerto a través de la cual fluiría el tráfico entre España y la Isla Española, puesto que contaba con puerto, astillero y aduana (Campos Carrasco, 2012). Tuvo una existencia muy corta -apenas de seis años- ya que para el año 1500 había sido abandonada por sus habitantes debido a la falta de protección ante los huracanes del Caribe, la escasez de alimentos, las enfermedades tropicales, pero, sobre todo, por la ausencia de las riquezas por las que los colonos habían abandonado su tierra natal.

El tercer viaje lo realizó cinco años más tarde, razón por la cual las circunstancias en las islas americanas habrían de ser ya muy distintas de 1492; se habían fundado ciudades y había empezado el saqueo, la enemistad con los aborígenes y las disputas intestinas entre los colonizadores, todo

gracias a la ambición por las riquezas encontradas en tierras americanas. Lo importante de este tercer viaje es que Colón tocaría costas venezolanas, a la altura de la desembocadura del Orinoco, Trinidad y Tobago y la Isla de Margarita. El objetivo de la tercera expedición era continuar la exploración de los nuevos territorios en nombre de la corona española y efectivamente así lo cumplió el almirante, que había sido nombrado por los reyes católicos como la máxima autoridad de todas las tierras que se descubrieren.

En su cuarto y último viaje realizado en 1502 ya no solo que reconoció las islas del Caribe, sino que navegó hacia el norte hasta las costas de la actual Honduras, Nicaragua y Panamá. El principal objetivo del cuarto viaje era llegar efectivamente hasta la Isla de las Molucas<sup>27</sup>, en vista que cuatro años antes, los portugueses ya habían llegado hasta la India circunnavegando el continente negro y esto dejaba a España a la saga de la carrera iniciada hace varios años en la competencia por las anheladas especias de Oriente y las riquezas del Índico. Para poder lograrlo, Colón necesitaba encontrar una vía marítima que le permitiera atravesar la franja continental hasta llegar a las Indias.

Con la ayuda de los nativos centroamericanos en Octubre de 1502 llega hasta la actual Panamá, donde encuentra un canal navegable que requería 9 días de caminata a través de la selva montañosa para alcanzar el otro lado de la costa (Revista Sucesos, s.f). Esta noticia hizo desistir a Colón de continuar, en vista de que lo que el andaba buscando era una ruta que sea exclusivamente marítima. El lugar donde se desarrollaron estos hechos fue exactamente en el lugar que hoy ocupa el Canal de Panamá.

A esas alturas del periplo, todas las carabelas se encontraban destruidas por la acción de unos moluscos nunca antes vistos en Europa y que carcomían la madera de los cascos, por lo cual entraron a fondear en Jamaica, donde dejaron abandonados los buques por encontrarse en estado inservibles. En esa bahía el almirante y su gente pasaron un año entero sin recibir la ayuda de nadie, hasta cuando gracias a una acción heroica de Diego de Méndez se pudo conseguir auxilio desde la Isla Española. Cuenta la historia que Méndez con la ayuda de un remero aborigen, logró cruzar desde Jamaica a Española en un afortunado viaje de 3 días en una canoa, gracias a la ayuda de la

---

<sup>27</sup> Las islas Molucas, también denominadas “ de las Especias”, están localizadas en Indonesia y durante los siglos XV y XVI, producía valiosas especias como nuez moscada y clavo de olor, por lo que su dominio era muy disputado por parte de las potencias europeas

corriente; una vez llegado a su destino y entre que convencía a los españoles enemigos de Colón que enviasen ayuda para rescatar a los naufragos y la llegada de una de las carabelas a la Española, transcurrieron varios meses. Tan solo la navegación que a Méndez le tomó tres días, a dicha carabela le tomó 45 días debido al mal tiempo (Aguirre, 1997).

De esta manera y a pesar de los grandes esfuerzos realizados durante más de doce años, Cristóbal Colón nunca pudo alcanzar su objetivo de llegar a las Indias orientales a través del Atlántico y murió en 1506 convencido de que había llegado hasta las puertas del Japón y del continente asiático, pero al mismo tiempo frustrado por no haber podido cumplir con su cometido.

## **Llegada de Vasco da Gama a la India**

El sueño de Enrique el Navegante de 80 años atrás, recién fue materializado por Vasco da Gama en 1498, es decir seis años después de la hazaña de Colón, lo cual atizaba -aún más- el fuego de la rivalidad entre los reinos de España y Portugal.

Aparentemente, la diferencia entre esta expedición y las anteriores es que por primera vez se mandaba a construir una flota especialmente diseñada para realizar nuevos descubrimientos, esto quiere decir que estaba lo suficientemente organizada, entrenada y equipada para sostenerse por muchos meses en el mar, lo cual permitió a Vasco da Gama arribar a Calcuta en Mayo de 1498 y retornar exitosamente a Lisboa, siendo nombrado Virrey de la India. Sin embargo de aquello, fue muy difícil para Portugal al principio lograr la colaboración de los indios, quienes estaban acostumbrados a tratar con los árabes durante mucho tiempo, motivo por el cual Vasco da Gama y Alvares Cabral tuvieron que recurrir a la fuerza y en ocasiones al terror para lograr pacificar las hostilidades impuestas por unos y otros. De hecho, los primeros asentamientos dejados en Calcuta, fueron arrasados por los indios, lo que evidentemente acarrió la represalia lusa para escarmentar a sus opositores y ganarse el respeto, cuando no el temor de los nativos (Revista Sucesos, 2013). Evidentemente, detrás de estos infortunados encuentros, estaba la ambición de los portugueses por obtener las riquezas que durante siglos habían sido propiedad de los árabes.



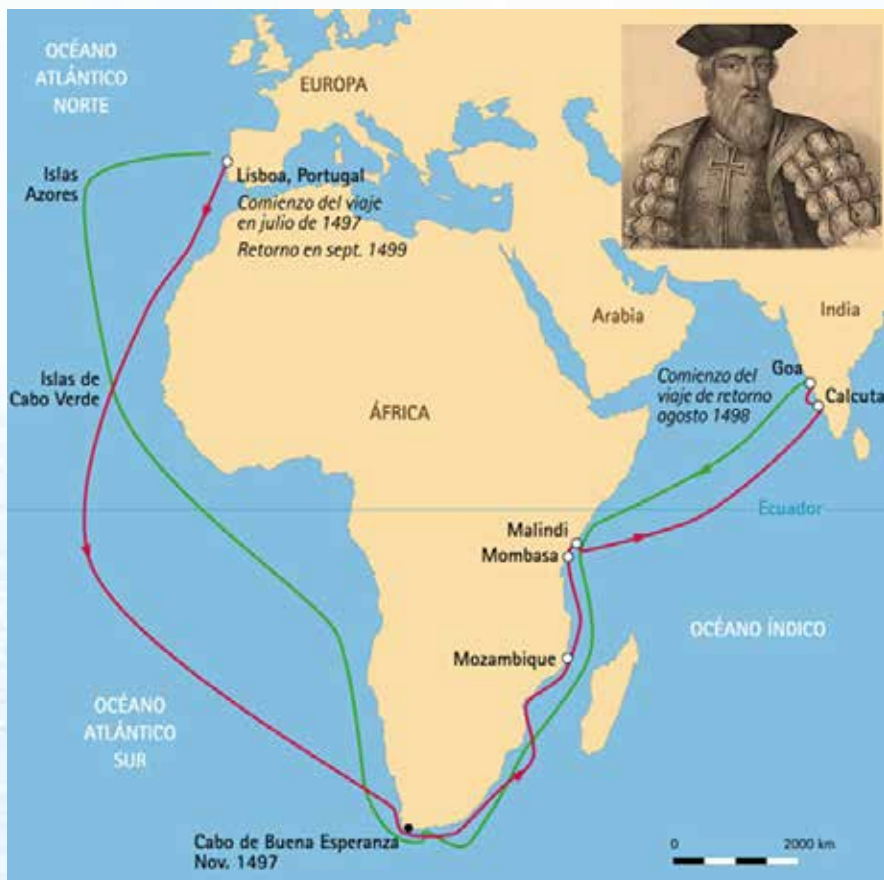


Figura 29. Circunnavegación de África y llegada a la India de Vasco de Gama  
Fuente <https://www.biografiasyvidas.com> y <https://img.purch.com>

La visión marítima de Portugal para controlar la entrada al mar Rojo que conectaba el extremo Oriente con Eurasia fue tan importante que se apoderó de la isla de Socotora<sup>28</sup> y fundó en ese lugar el puerto de Soco, para disputar el control marítimo del área a los musulmanes. Esta postura estratégica, permitiría además encontrar una salida desde África Oriental al océano Índico y el control total del estrecho de Adén, lo cual dejaba absolutamente claro que las intenciones de Portugal iban mucho más allá del simple descubrimiento de una nueva ruta marítima para llegar a la India.

## Descubrimiento de Brasil

En el año 1500, Portugal había tomado muy en serio la competencia con España por la repartición de las colonias conforme lo mandaba el Tratado de Tordesillas de 1494, motivo por el cual algunos historiadores aseveran

<sup>28</sup> Isla que está localizada en el océano Índico, frente a las costas de Somalia.

que el descubrimiento de Brasil obedeció a una política portuguesa de hacer efectivo el reconocimiento, exploración y conquista de los territorios a los que tenía derecho en virtud de dicho tratado. Esta delicada tarea habría sido encargada a Pedro Alvares Cabral, quien llegó a costas brasileñas el 22 de abril de 1500.

También existe otra versión histórica que señala que el descubrimiento de las costas brasileñas por parte de ese navegante, fue un asunto absolutamente casual y que la flota de Alvares Cabral fue arrastrada por las corrientes hasta el litoral sudamericano, posterior a lo cual se habría dirigido a su destino original -la India- con lo que a partir de ese momento, Portugal asumió la supremacía indisputada en el océano Índico, en desmedro de sus anteriores amos, los navegantes árabes (Revista Sucesos No. 20, s.f).

Una tercera versión asegura que el verdadero motivo de la expedición que culminó con el descubrimiento de Brasil, se encontraría en la profunda religiosidad que caracterizaba a los reyes portugueses de la época, quienes decididos a ejercer su derecho de evangelización sobre las nuevas tierras conquistadas, no dudaron en enviar a Pedro Alvares Cabral para tan importante tarea. Debemos recordar el importante papel que Portugal jugó durante las Cruzadas y los 500 años de resistencia al islamismo, circunstancias que de alguna manera los obligaba a trasplantar sus creencias religiosas a otras culturas.

De forma paralela a la intencionalidad que existió o no, por parte de Portugal para el descubrimiento de Brasil, existen teorías que aseveran que Alvares Cabral no habría sido el primer europeo en pisar suelo del noreste suramericano. Existen evidencias como monedas romanas encontradas en la actual Venezuela, los testimonios de Colón durante su tercer viaje, las cartas de Vicente Yáñez Pinzón y otros exploradores que aseguran haber llegado hasta la desembocadura del Amazonas. Sin embargo, el paso de estos últimos por tierras brasileñas fue tan fugaz como intrascendente, a diferencia de lo sucedido con el navegante portugués Pedro Alvares Cabral, a quien la historia lo reconoce como el único descubridor de Brasil.

En definitiva, el descubrimiento de Brasil tuvo una importancia trascendental para el reino lusitano, puesto que ahora sus líneas de comunicaciones marítimas se habían extendido desde Lisboa hacia el Este para llegar hasta Calcuta bordeando África y luego a través del océano Índico;

y hacia el oeste, hasta llegar al continente americano a través del océano Atlántico. Mediante la explotación de esas líneas de comunicaciones, podría implantar el comercio, la cultura, la religión y sobre todo, aprovisionarse de las grandes riquezas que escaseaban en Portugal.

## La primera vuelta al mundo

Sin embargo de haber llegado a la India circunnavegando el continente africano, de haber descubierto el istmo de Panamá y el Mar del Sur, todavía no se había satisfecho a quienes defendían el “Sueño del Siglo XV”: llegar a la India pasando primero por Cipango (Japón) y las islas de las Especias (Islas Molucas de Indonesia), aspiración que como veremos más adelante sería el motor generador de un descubrimiento únicamente comparable con la llegada del hombre a la luna en el siglo XX.

Uno de los defensores más acérrimos del sueño era Hernando de Magallanes quien al igual que Cristóbal Colón tampoco obtuvo el respaldo de los reyes portugueses, pero sí de los españoles -en este caso del Rey Carlos V- a quien el navegante convenció de que con las condiciones climáticas adecuadas provistas por el verano, era posible circunnavegar el globo pasando por el extremo sur del continente americano. De esta manera, el 21 de octubre de 1520 la flota entregada a Magallanes, atravesaba el peligroso estrecho que fue bautizado con su nombre.

Tras 37 días de navegación entre riberas rocosas, las naves emergieron del estrecho: el 27 de noviembre, los maravillados navegantes vieron extenderse ante sus ojos e interminable Pacífico, descubierto siete años antes, desde las alturas del istmo de Darién, miles de kilómetros hacia el Norte, por Núñez de Balboa (Revista Sucesos, s.f). (*Cap.4 La epopeya de los descubrimientos*)

En marzo de 1521, la escuadrilla de Magallanes llegó al Archipiélago de Filipinas en donde el insigne navegante encontraría la muerte a manos de los aborígenes que se negaban a ser evangelizados. La expedición continuó a cargo de su segundo al mando, Juan Sebastián Elcano, llegando a las Islas Molucas y seis meses más tarde retornaba a España con una sola de las naves de la flota que le fuera entregada -las demás habían naufragado y sus tripulaciones habían muerto con ellas- y con la gloria de haber finalmente alcanzado el sueño de conseguir su ruta hacia las Indias Orientales, navegando al Oeste de las costas atlánticas europeas. Es importante mencionar para

tener una referencia clara sobre el real valor de las especias, que solo con la venta del cargamento embarcado al regreso por Juan Sebastián Elcano en Las Molucas, se cubrieron todos los gastos de la expedición que duró tres años (Aguirre, 1997).

La hazaña fue repetida en 1525 por orden del Rey Carlos V y estuvo a cargo de García de Loayza (Revista Sucesos, s.f), quien al pasar por el Estrecho de Magallanes logró divisar el Cabo de Hornos. De esta manera, se habían descubierto todos los océanos del mundo; sus puntos más recónditos habían sido visitados por el hombre y el hombre se aprestaba para sacar el máximo provecho de las expediciones realizadas y que habían costado varios miles de vidas principalmente a los reinos de España y Portugal.



Figura 30. Primera vuelta al mundo  
Fuente. Universidad de Cantabria. En: <http://ocw.unican.es>

## El surgimiento de las nuevas potencias marítimas

Después del descubrimiento de América y por más de un siglo, España sería la primera potencia europea, en gran parte por la bonanza económica que le proveían sus colonias -principalmente el oro- y por la autoridad por todos reconocida del rey Felipe II, quien había logrado administrar eficientemente el imperio. Dentro de las convicciones del soberano español estaba la fortaleza que debían representar para el reino, la armada y la marina mercante. Esto mantendría la hegemonía

española por muchos años, tal como fuera demostrado en la batalla naval de Lepanto en 1571, donde si bien es cierto no acabaron con la flota turca, la redujeron considerablemente.

Unos años antes, España habría de soportar la insurrección de algunas provincias de Flandes, las cuales organizaron una flota de corsarios disciplinados y obedientes de las leyes de la guerra y que más tarde se convertirían en la marina de guerra holandesa (Aguirre, 1997). Pocos años después, gracias a la valentía, al arrojo y a la habilidad marinera innata de los neerlandeses, la marina española había sido varias veces derrotada por esta floreciente fuerza naval.

Vale la pena aclarar que en esa época, la situación en Europa era muy volátil y el rey español quien también gobernaba en Portugal, se mantenía atento a lo que pasaba con Inglaterra y con Francia, mientras trataba de resolver los problemas que mantenía con los que a futuro serían los Países Bajos. Durante el siglo XVI, sin duda alguna fueron los holandeses quienes ostentaron de manera indiscutible el reinado de la construcción naval, haciendo aportes verdaderamente valiosos para la navegación. Sus hombres de mar se lanzaron en calidad de corsarios a la conquista de las posesiones portuguesas y españolas, acelerando la caída de sus marinas mercantes y sus economías coloniales.

Es famosa la conocida Compañía Holandesa de las Indias Orientales creada en 1602, quien se encargaría de comercializar principalmente la pimienta de Asia y colonizar el África al sur del trópico de Cáncer, a través de sus dos puertos principales: Amberes en Bélgica y Ámsterdam en Holanda, los que llegaron hacia finales del siglo XVII a convertirse rápidamente en los puertos de mayor categoría a nivel mundial (Revista Sucesos, s.f), así como también su aparataje bancario que era uno de los más poderosos de Europa, lo que incidió definitivamente para que este siglo, haya sido considerado como la Edad de Oro holandesa.

Una gran parte del éxito holandés se debió al comercio de ultramar que realizaba con sus colonias en América, Indonesia, India y Ceilán, para lo cual evidentemente su Armada y su Marina Mercante fueron instrumentos trascendentales de la prosperidad. Esto originó que desde fines del siglo XVI hasta después de la mitad del XVII Holanda se convirtiera en la primera potencia comercial de Europa (ArteHistoria, s.f).

Desde el punto de vista oceanopolítico, Holanda despuntó gracias a la eficiencia de sus astilleros navales, que fueron capaces de producir un nuevo tipo de buque mercante con una gran tonelaje de carga, cuyos costos de operación eran tan bajos que les permitió rebajar los costos de los fletes a niveles con los que no podían competir sus rivales en el comercio marítimo. Esta capacidad fue reforzada por la participación del capital de una multitud de pequeños inversionistas, que hicieron florecer a las empresas mercantiles holandesas a nivel mundial, lo cual generó la supremacía del número de buques holandeses en todos los puertos.

Vale la pena mencionar que sus principales socios comerciales eran Francia e Inglaterra en Europa y Rusia en Asia (ArteHistoria, s.f), principalmente para el abastecimiento de granos y especias, puesto que Holanda logró arrebatarse a Portugal el dominio de las rutas abiertas hacía más de un siglo desde Oriente, así como también logró posicionarse en el norte de África, armando una red marítima muy importante entre los tres continentes.

Por otra parte, la decadencia del monopolio español generó la oportunidad necesaria para la creación de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, para fortalecer el comercio con las islas del Caribe y de esta manera, los intereses mercantiles y los intereses del estado holandés aparecían como uno solo:

Así como la Compañía de las Indias Orientales incluyó las operaciones militares en sus estrategias de conquista de mercados y de eliminación de rivales comerciales, la de las Indias Occidentales, en actitud agresiva contra los portugueses, se apoderó en 1637 del noroeste de Brasil y de los principales puertos negreros de la Costa de Oro africana. Cuando, unos años más tarde, abandonaron gran parte de sus conquistas brasileñas, los holandeses se hicieron con una estratégica base en Curaçao (ArteHistoria, s.f).

Una de las cosas más importantes que caracterizó a los holandeses, fue el cambio de modelo económico que implementaron en las colonias americanas: a diferencia del modelo extractivista de riquezas utilizados por los españoles, la economía de los holandeses se basaba en las plantaciones de varios productos agrícolas en suelo americano, con mano de obra barata proporcionada por los esclavos africanos, obtenidos por intercambio con telas, armas, pólvora y licores. Los productos así obtenidos eran llevados hasta Holanda para su refinación y posterior exportación. En Norteamérica

los holandeses fundaron Nueva Ámsterdam -actual Nueva York- mientras que en Sudamérica se establecieron en la Guyana y en el actual estado de Bahía en Brasil, donde residía la capital del Virreinato Portugués.

La clave del éxito holandés radicaba en que a diferencia de las demás naciones marítimas, su comercio tenía el carácter de universal para la importación y exportación de bienes, con rutas nacionales e internacionales, sumado a la incomparable pericia de sus navegantes, garantizada por su honestidad y precios sin competencia para los fletes intercontinentales, apoyados por una industria de construcción naval que no tenía rival. La época de esplendor de Holanda -léase Países Bajos- tuvo lugar hasta mediados del siglo XVII cuando entró en guerra con Inglaterra y Francia.

La reina Isabel de Inglaterra era una protectora acérrima de la marina e hizo cuanto esfuerzo estuviese a su alcance para dotar a la gran isla de un poder naval que la convirtiese en potencia mundial. El primer paso, era hostilizar al comercio español mediante el empleo de los corsarios, cuyo representante más famoso por sus correrías -Francis Drake- llegaría a convertirse en el fundador de la armada real inglesa (Aguirre, 1997). Esta ingrata pero fructífera tarea, ocasionaría la guerra con España a finales del siglo XVI, a la cabeza de la que se colocaría al famoso corsario Francis Drake, quien odiaba a los españoles tanto como su reina protectora. La audacia del marino inglés permitió el ataque al tráfico marítimo español, prácticamente en sus puertos de origen, para lo cual no dudó en dar la vuelta al mundo, saqueando cuanto puerto y cuanto barco bajo el dominio español, se presentase en su horizonte.

La situación se volvió tan insostenible para España, que no tuvo más remedio que preparar una invasión contra Inglaterra. Esta aventura le costaría a los ibéricos mucho más que la pérdida de miles de vidas y la mayor parte de su flota, sino que también le costaría la pérdida del prestigio de haber sido considerada durante muchos años la Armada Invencible. Para Inglaterra, la victoria significó la justa recompensa de haber comprendido que la mejor defensa de toda isla, siempre descansará en una potente flota y que el destino de una nación que reside en una isla, siempre dependerá de la importancia que sus gobernantes le asignen al mar. La guerra tuvo lugar entre 1595 y 1604 y se desarrolló primordialmente en el canal de la Mancha. Posterior a su triunfo sobre el imperio español,

Inglaterra reforzada por la unión dinástica con Escocia, iniciaría su aventura colonizadora en Norteamérica, en la región correspondiente al actual estado de Virginia en los Estados Unidos y en Sudamérica, lo haría en la Guyana.

En el año 1651 Inglaterra promulgó el *Navigation Act*<sup>29</sup>, la que constituye una de las demostraciones históricas más gráficas de la oceanopolítica de un país, puesto que defiende a ultranza el comercio marítimo nacional frente a los competidores naturales. Este documento pasó a constituirse en la carta fundamental de la marina británica y, además, la viga maestra del predominio mundial que iba a reconocérsele a la Gran Bretaña en el siglo XIX (Aguirre Vío, Historia Naval Mundial Tomo III, 1997).

Las graves medidas dictadas por el Acta de Navegación contra los demás países marítimos, a todas luces significaba la guerra contra los Países Bajos, a quienes no les quedó otra alternativa que acudir en la defensa de su principal- por no decir única- fuente de riqueza nacional. Desafortunadamente para los holandeses, esta primera guerra contra Inglaterra les fue adversa. Habrían de transcurrir doce años de relativa paz entre ambas potencias marítimas, hasta cuando los ingleses se anexaron la colonia holandesa de Nueva Ámsterdam, a la cual impusieron el nombre de Nueva York, lo cual provocó el estallido de la segunda guerra con los Países Bajos en 1665. Esta duró hasta cuando la flota holandesa arrasó en el Támesis con la mayor parte de la marina inglesa y logró firmar la paz en condiciones relativamente favorables, puesto que los neerlandeses no pudieron recuperar sus colonias norteamericanas ni derogar las imposiciones del Acta de Navegación, que fueron a la larga las razones por las cuales fueron a la guerra.

Por su parte, Francia en su intento por disputar la hegemonía holandesa de los mares, conformó un poder marítimo considerable cuando actuaba como primer ministro el cardenal Richelieu y su sucesor Mazarino. De igual manera, logró desarrollar el comercio marítimo con los países de ultramar y sus colonias en las Antillas. El Rey Luis XIV de Francia decidió invadir por tierra a los Países Bajos lo que dio origen a la guerra franco-neerlandesa, la cual dejó muy mal parados a ambos contendientes y creó el espacio para el surgimiento de una nueva potencia marítima: Gran Bretaña, que sale de la

---

<sup>29</sup> Las Actas de Navegación fueron leyes emitidas a partir de 1651 por la Corona inglesa para restringir el uso de barcos extranjeros. Esto tuvo efectos negativos como la guerra contra Holanda y la guerra de Independencia norteamericana.



guerra favorecida no solo como potencia naval, sino como primera potencia comercial a nivel mundial.

Los afanes expansionistas de Luis XIV que pretendían acabar con la buena racha holandesa fue la causa de esta guerra desatada en 1672, en la cual también se vieron involucradas España e Inglaterra. La resistencia holandesa fue muy tenaz y astuta, puesto que logró conformar una coalición en su favor con España y los príncipes alemanes, lo que desalentó a Inglaterra de la guerra y se retiró de Holanda en 1674. En el tratado de paz, Holanda y Francia resultaron favorecidas en desmedro de España.

Debemos recordar que Francia e Inglaterra fueron aliados de Holanda en su guerra contra España, pero el auge alcanzado por los Países Bajos durante el siglo XVII hizo cambiar la actitud de sus antiguos protectores. Inglaterra pretendía poner fin a la hegemonía holandesa del transporte mercantil impidiendo que sus buques lleguen a puertos ingleses con mercaderías que no sean holandesas, con lo cual quebrarían a la inmensa flota mercante de Holanda. Por su parte Francia también boicoteaba el febril comercio holandés mediante las llamadas tarifas de Colbert<sup>30</sup>.

Esta alianza anglo-francesa en contra de Holanda fue rechazada exitosamente entre 1672 y 1674 con la ayuda de España y Alemania, pero finalmente se firmaría la paz en 1678 en condiciones favorables para todos los beligerantes, excepto para España. Esta situación permitió que a partir de la paz, Francia empezara a trabajar denodadamente para convertirse en la primera marina del mundo, reconocida de esta manera por los propios ingleses y holandeses, otrora amos y señores de los mares.

A partir de 1689 Holanda e Inglaterra nuevamente volvieron a reanudar su tradicional amistad con la subida al trono de Guillermo III y así les correspondería enfrentar a la floreciente Francia, quien pretendía convertirse en el mandamás de Europa. Francia volvió a tomar las armas y se involucró en una guerra contra Holanda e Inglaterra que duraría cinco años, al cabo de los cuales terminaría completamente exhausta, desgastada y a pesar de haber ganado la guerra en tierra, a partir de 1694 abandonó el dominio del Atlántico a sus rivales, a fin de concentrar su fuerza naval en el Mediterráneo.

---

30 Jean Baptiste Colbert fue un político francés, ministro del rey Luis XIV; en 1667 estableció tarifas aduaneras proteccionistas que llevaron a una guerra económica con Holanda

La próxima guerra en la que se embarcaría Francia no estaba muy lejana y fue la Guerra de Sucesión de España, donde tuvo que volver a enfrentarse con una coalición formada entre Inglaterra y Holanda. Comenzó en 1701 y terminó en 1713 (Aguirre, 1997). Debido a que España prácticamente no contaba con una armada y Francia únicamente lo hacía con el sobrante de las guerras de fines de siglo, no hubo batallas navales de consideración. El resultado final fue absolutamente favorable para Inglaterra, quien a partir de esa fecha pasó a ejercer el dominio del único paso existente entre el Atlántico y el Mediterráneo, nos referimos al Estrecho de Gibraltar.

## Edad Contemporánea

### La concepción marítima en el siglo XIX

Inglaterra se mantuvo expectante de los resultados de las luchas libertarias en América, con el fin de preparar el escenario para convertirlo en un prometedor mercado de su industria, pero al mismo tiempo mantuvo buenas relaciones con España sobre todo en lo concerniente a la navegación comercial y militar, dos aspectos que en aquella época se encontraban de manera absoluta bajo su dominio, una vez que Napoleón y sus sueños imperiales franceses habían terminado aplastados en la Batalla de Waterloo (Quesada, 2009).

Otro actor expectante de los resultados de las guerras de emancipación fueron los Estados Unidos, quienes veían con seria preocupación lo que podría suceder, una vez que los países latinoamericanos y del Caribe alcanzasen su libertad, temiendo siempre por la ocupación esta vez de una nueva potencia europea, llámese Gran Bretaña o Francia en lugar de España. Esta constante preocupación por lo que pasaba en su “patio trasero”, terminó materializada en la llamada Doctrina Monroe: “América para los Americanos”.

Por parte de Inglaterra el mensaje era muy claro: no estamos dispuestos nuevamente a tener que recurrir a piratas, corsarios y bucaneros para poder acceder a las riquezas latinoamericanas y del Caribe, por lo tanto había que iniciar los acercamientos con los movimientos revolucionarios latinoamericanos, que permitan abrir nuevos mercados para Inglaterra, pero al mismo tiempo que contengan el avance imperialista de los Estados Unidos en la región. Para contribuir a ese propósito, Inglaterra estuvo entre

los primeros Estados en reconocer la independencia de los países recién libertados en América, a cambio de lo cual, efectivamente consiguió abrir los mercados no solo de bienes y servicios, sino también de capitales, con el único inconveniente de que unos años más tarde, casi todos los países latinoamericanos –con excepción de Brasil- se habían declarado en bancarrota (Quesada, 2009).

Para mantener abiertos los mercados en América Latina y el Caribe, la Real Armada Británica tuvo que intervenir en varias ocasiones: los desembarcos de El Callao en 1839, la intervención británica en Río de La Plata en 1845 y el sitio de Méjico en 1861. En apoyo a la prosperidad de los empresarios ingleses, las unidades británicas ejercieron presencia frente a los países morosos, que no cumplían con los compromisos adquiridos con los tenedores de bonos ingleses, como sucedió en Perú en 1857, Chile en 1863 y Centroamérica en 1897; la artificiosa creación de la República de Uruguay y las amenazas militares contra Brasil por el comercio de esclavos en 1848 y 1849, permitieron disfrazar los verdaderos intereses económicos británicos, detrás de las acciones militares de su Real Armada (Quesada, 2009).

Dentro de los eventos más importantes que impulsaron el desarrollo del comercio marítimo del siglo XIX, una vez alcanzada la independencia de todos los países del continente americano (tanto de Gran Bretaña, como de Portugal y España), fue el descubrimiento del oro de California en 1848, para lo cual se desarrolló la industria de la construcción naval principalmente en Boston y Nueva York para el diseño y construcción de los *clippers*, hermosos veleros considerados como los más veloces del mundo, los cuales transitarían las nuevas rutas marítimas impuestas por la llamada “fiebre del oro” (ILCE, s.f).

Estas nuevas rutas a través del Cabo de Hornos, enlazaron por décadas los puertos de Nueva Inglaterra en el Atlántico y los de California en el Pacífico estadounidense, donde se había desarrollado un fabuloso intercambio de bienes gracias al descubrimiento del oro. Cuando se inauguró el Canal de Panamá en agosto de 1914, prácticamente la peligrosa y legendaria ruta del sur del continente, desapareció para el comercio estadounidense del oro, debido a las inmensas ventajas que representaba cruzar el istmo centroamericano.

El descubrimiento de oro en California en 1848 provocó una estampida del incipiente tráfico desde los puertos de Nueva Inglaterra hacia California.

Según el Dr. John Lyman, eminente historiador marítimo estadounidense, sólo en 1849, 777 buques zarparon desde el Atlántico Norte hacia San Francisco por la ruta del Cabo de Hornos. En efecto, el desplazamiento desde los estados del Este hacia los del Oeste fue una de las mayores migraciones en la historia del mundo moderno. El Dr. Lyman ha estimado, además, en unos 10.000 los buques que zarparon hacia San Francisco por la ruta Cabo de Hornos durante el período 1850 - 1920, contribuyendo al crecimiento de la población y al desarrollo económico de la costa occidental norteamericana. Alaska - y en general el noroeste americano - fueron testigos del desarrollo de la industria del salmón y de la producción de granos, transformándose en una importante fuente de materias primas y alimentos para los centros poblados europeos y norteamericanos del Atlántico. Por otra parte, en los años posteriores a la Guerra de Secesión (1861 - 1865), en América nororiental y las provincias marítimas de Canadá, la construcción naval se transformó en una industria mayor que produjo buques de alta mar con aparejo en cruz que navegaron por todo el mundo, doblando en ambos sentidos el Cabo de Hornos (CAP Horniers- Chile, s.f).



Figura 31. Ruta de oro de California antes del canal de Panamá  
Fuente. <http://www.californiapioneer.org>

Así como sucedió con el oro estadounidense, el descubrimiento de los nitratos o salitre de las norteñas provincias de Chile provocó el establecimiento de una nueva ruta entre ese país y Europa, pues el salitre era muy apetecido por su poder fertilizante (ILCE, s.f) A pesar de que sus propiedades ya fueron descubiertas y utilizadas por los Incas desde mucho tiempo atrás, no fue sino hasta las últimas décadas del siglo XIX, cuando adquirió su calidad de materia prima de exportación para Europa, debido a la disminución de producción en la India y la creciente demanda mundial (Mey, 2010). Este raro fertilizante se encontraba en estado natural en las costas norte de Chile, sur de Perú y Bolivia, y ocasionó la llamada Guerra del Pacífico o Guerra del Nitrato en 1879, como resultado de la cual Bolivia perdió su salida al mar y Perú los territorios de su frontera sur a manos de Chile.

La transportación hasta Europa del guano o nitrato inicialmente se realizaba en cargueros de madera impulsados por velas; luego, debido a la demanda se ejecutaba a través de vapores y cuando se redujo la demanda mundial, nuevamente fue realizada mediante veleros.

Este fue uno de los últimos mercados que los grandes veleros, junto con el trigo, pudieron cumplir con razonables expectativas económicas. Pero el fin de los nitratos de Chile, más la enorme cantidad de veleros hundidos por corsarios alemanes en la Primera Guerra Mundial, llevaron a que ya fueran muy escasos los veleros comerciales y les decretó su muerte (Mey, 2010).

Otra de las importantes rutas marítimas del siglo XIX, fue aquella que unía las costas del Atlántico norte con el Atlántico sur, donde Brasil, Uruguay y Argentina exportaban materias primas e importaban productos manufacturados, especialmente equipos pesados, desde los Estados Unidos.

## **El Imperio Británico**

Gran Bretaña conformada en ese entonces por Inglaterra y Escocia fue el primer país imperialista del mundo (Montenegro González, 1992). Este nuevo concepto surgió como consecuencia de la revolución industrial, que requería materias primas, combustibles y mercados, en lugar de colonias, como era la demanda de su inmediato predecesor: el colonialismo.

A cambio de ellas, la potencia les dejaba a los países productores, la libertad de autogobernarse, de asociarse como protectorados y cierta

autonomía para el ejercicio de sus libertades, dentro de las reglas de juego que les eran impuestas.

Al finalizar la Guerra de los Siete Años<sup>31</sup> entre Francia e Inglaterra, Francia tuvo que entregar a su vencedor sus colonias de Senegal, de la India, el Canadá y los territorios ubicados al oeste del Río Mississippi, en el actual Estados Unidos

Los situados a la derecha de este río pasaron a poder de España, en compensación por la cesión que ésta debió hacer de Florida y Pensacola a Inglaterra. Ésta recobró Menorca y devolvió Cuba y las Filipinas, que había arrebatado a España en 1762 (Aguirre Vío, Historia Naval Mundial Tomo III, 1997).



Figura 32. El imperio británico en su apogeo

Fuente. <https://pbs.twimg.com> y <https://publishhistory.files.wordpress.com>

A finales del siglo XVII el sistema económico capitalista que predominó durante la Edad Moderna, entró en crisis y las antiguas potencias comerciales que eran España, Portugal e Italia cayeron en franca decadencia, dando lugar a que la hegemonía en el comercio por vía marítima, pase primero a las

31 La guerra de los Siete años se desarrolló entre los años 1756 y 1763. En el conflicto se enfrentaron Prusia y Gran Bretaña contra una coalición en la que sobresalían Francia y Austria. La superioridad británica en el mar fue concluyente; con el tratado de Hubertsburg de 1763 se llegó a la paz y Prusia se consolidó como potencia europea mientras que Francia perdió valiosos territorios de ultramar.

llamadas Provincias Unidas<sup>32</sup> y después a Inglaterra. Afortunadamente, para el siglo XVIII las condiciones mejoraron y la economía europea experimentó un rápido crecimiento basado en el aumento de la población y de la espectacular producción agrícola e industrial ocasionada por la introducción de las máquinas a vapor, principalmente en la industria textil (La Enciclopedia del Estudiante, 2006). La transportación marítima intercontinental y la fluvial a grandes distancias, se desarrolló considerablemente gracias al auge del comercio europeo, lo que hizo que Inglaterra pase a convertirse en ama y señora de los mares y del comercio mundial.

Sin embargo de lo anterior, fue precisamente en esta época cuando las trece colonias británicas logran su independencia (1774-1783) y dan origen a los que posteriormente serían los Estados Unidos de Norteamérica, con lo cual la presencia inglesa en el nuevo continente quedaba significativamente reducida, porque además de reconocer la soberanía de los Estados Unidos, Inglaterra tuvo que devolver a Francia Luisiana, Antillas, Senegal y Guinea; y a España le reintegró Florida y Menorca (Aguirre Vío, Historia Naval Mundial Tomo III, 1997).

Al finalizar el siglo XIX Gran Bretaña había reorganizado sus colonias de Canadá, Australia y Nueva Zelanda; la India fue sometida en su totalidad; mediante las dos Guerras del Opio, ocuparon junto a los franceses una parte de la China; conquistó militarmente Egipto y asumió el control del canal de Suez; se afianzó también en Belice y Guyana. En definitiva antes de comenzar el siglo XX, el imperio británico “abarcaba una quinta parte de toda la superficie de la Tierra, con una cuarta parte del total de la población mundial” (Montenegro González, 1992).

## **El Imperio Francés**

Fueron las guerras de independencia estadounidense, las que indirectamente marcaron el resurgimiento de la armada francesa, a tal punto de dotarla de la capacidad suficiente, para lograr neutralizar de manera exitosa a la afamada marina británica en aguas americanas. La armada francesa por orden de Luis XVI, transportó a una fuerza expedicionaria de 6000 hombres para apoyar la lucha antibritánica en América y hostigó

---

32 A partir del acuerdo de Utrecht firmado el 23 de enero de 1713 se conformó las “República de los Países Bajos Unidos” o “Provincias Unidas” integrada por siete provincias rebeldes del Norte de los Países Bajos. Este Estado existió hasta la invasión francesa de 1795

durante mucho tiempo, las maniobras de reabastecimiento inglesas en Virginia (Departamento de Estado de los Estados Unidos, 2005).

La Revolución Francesa ocurrida en 1789 produjo una verdadera transformación no solo del estado galo, sino del mundo entero. A ella contribuyó de manera decidida la independencia de los Estados Unidos ocurrida en 1776, pero sobretodo el pensamiento de igualdad y libertad generado por los americanos y los propios franceses que lucharon juntos para desalojar a Inglaterra de su colonia más preciada en América. Posterior a la revolución y las guerras contra Austria, Prusia y España, Napoleón Bonaparte asumió como primer cónsul, luego se declaró cónsul vitalicio y finalmente emperador de un imperio que duraría diez años (La Enciclopedia del Estudiante, 2006).

El auge del imperio francés llegó en el año 1811, pero a pesar de ello, el dominio de los mares continuaba en manos de los ingleses, que le propinaron una senda derrota al emperador Bonaparte en la batalla de Trafalgar en 1805. Diez años más tarde, Napoleón sería derrotado definitivamente en Waterloo y luego deportado a la isla inglesa de Santa Elena, donde falleció seis años después (Montenegro González, 1992).

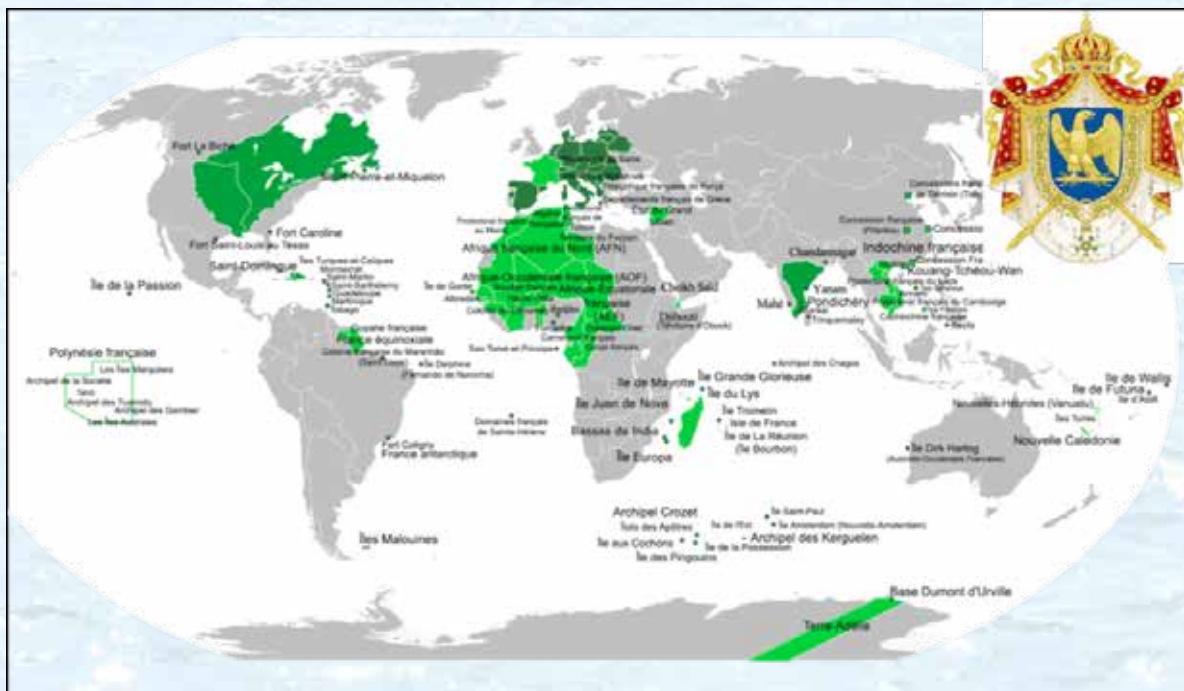


Figura 33. El imperio francés del siglo XVII al siglo XX  
Fuente: <http://ahorasabes.com> y <https://vignette.wikia.nocookie.net>



Con el propósito de controlar el tráfico marítimo del Mediterráneo, Francia se lanzó a la conquista del norte y occidente de África, empezando desde Argelia, luego Egipto –lugar donde construyó el canal de Suez– posteriormente caería en manos francesas Túnez, el Sahara y Sudán. Al finalizar el siglo XIX, Francia ya dominaba Marruecos, el África negra, así como Indochina, constituyéndose de esta manera en la segunda potencia imperialista, únicamente superada por Gran Bretaña.

### **El imperialismo de menor escala**

Alemania también exigió su derecho de participar en la repartición del continente africano y se hizo con Tanzania, Togo, Camerún y Namibia; Italia por su parte, se quedó con Libia, Eritrea y Somalia.

Japón rápidamente y con la ayuda de sus aliados pasó de ser un país víctima del imperialismo, a país imperialista con sus ojos puestos principalmente en China y Corea, en busca de los ansiados recursos naturales de los que carecía en su archipiélago. Por el dominio del mar, se fue a la guerra exitosamente contra Rusia, logrando acabar con ambas flotas moscovitas, demostrando su voluntad de lucha para lograr el reconocimiento como una nueva potencia marítima en el Lejano Oriente.

Rusia a pesar de su retraso relativo con las potencias marítimas, continuó expandiéndose hacia el norte por las costas del Pacífico y llegó a fundar un puerto de mucha importancia en Vladivostok, conectado por el ferrocarril transiberiano con las ciudades de la Rusia europea. La colonización del Turquestán y los intentos de dominar el Golfo Pérsico fueron detenidos por Gran Bretaña que ambicionaba el petróleo de Irán.

Los Estados Unidos, de a poco se fueron apoderando de las islas del Pacífico, así como también de Cuba y Puerto Rico; al iniciar el siglo XX construyeron el canal de Panamá y ya habían creado las condiciones diplomáticas necesarias para ir desplazando poco a poco la presencia europea en el continente americano.

### **La Doctrina Monroe: América para los americanos**

La Doctrina Monroe es la manifestación geopolítica de mayor incidencia para los países latinoamericanos y del Caribe, por parte de una de las potencias emergentes del siglo XIX: los Estados Unidos. Constituyó en su momento

también, la forma más económica de extender el naciente imperialismo estadounidense al más bajo costo, puesto que como hemos visto Inglaterra y Francia tuvieron que desplazarse hacia otros continentes para poder repartirse las materias primas, los recursos naturales y los mercados, con el fin de satisfacer sus aspiraciones imperialistas.

La interpretación que le diera el prócer chileno Diego Portales a la doctrina Monroe sintetizada en la frase “América para los americanos”<sup>33</sup>, invitaba a los gobiernos de las nacientes repúblicas libres de América Latina y del Caribe a reflexionar sobre el hecho de que los únicos americanos a los que aludía la doctrina, era a los estadounidenses. Es justo recordar en este punto, que después de las guerras de la independencia hispanoamericana, fueron los Estados Unidos los primeros en reconocer a las nacientes repúblicas y establecer relaciones diplomáticas con ellas, lo cual les otorgaba su estatus jurídico internacional como Estados libres e independientes.

El contenido de la doctrina abarca mucho más que la frase citada anteriormente y fue presentado por el Presidente estadounidense James Monroe al Congreso de la Nación en 1823, con el fin de exponer de forma muy clara y contundente la política exterior de los Estados Unidos frente a los intentos de restauración monárquica que se vivían en Europa. Recordemos que a la fecha, Inglaterra y Francia pos-napoleónica se encontraban en el auge del imperialismo y que se habían repartido los demás continentes con excepción de América y la Antártida; de la misma forma, ya se notaba el surgimiento de nuevas potencias imperialistas como Japón, Alemania y la misma Rusia, quienes aunque en menor escala, ya estaban participando del reparto planetario. También resulta evidente pero no menos necesario, destacar que tal como había sucedido en siglos recientemente pasados, la aproximación de los europeos para incorporar los territorios de las colonias o los dominios a las madres patrias, no tendría otra alternativa que no sea la vía marítima.

Si bien es cierto que en el momento de su declaración la Doctrina Monroe tuvo muy poca acogida, con el pasar del tiempo se convirtió en el pensamiento regente de la política exterior de los Estados Unidos y así lo sería por los próximos cien años. De hecho, el deseo de expandir sus territorios en el

---

<sup>33</sup> La frase “América para los americanos” es atribuida a John Quincy Adams, quien fuera Presidente de los EE.UU. en el período 1825-1829

continente americano, siempre resultó evidente desde el momento mismo de la independencia de las trece colonias británicas, motivo por el cual se negó a firmar un convenio con Inglaterra respecto a prevenir la expansión europea en América, porque esto hubiese frenado sus propias aspiraciones imperialistas.

El Presidente estadounidense James Monroe en su informe anual al Congreso de 1823, enunció el contenido de la que luego sería conocida como la Doctrina que lleva su apellido, con un mensaje muy claro para el mundo: el hemisferio occidental no puede seguir siendo considerado disponible para su colonización por parte de ninguna potencia europea; al mismo tiempo, Estados Unidos se mantendrá alejado de los asuntos europeos y, por lo tanto, Europa deberá mantenerse alejada de los países latinoamericanos.

## **El expansionismo de los Estados Unidos**

El expansionismo imperialista de los Estados Unidos se realizó en seis grandes pasos que le tomaron exactamente un siglo y tuvo dos fases muy bien diferenciadas, pero al mismo tiempo muy coherentes entre sí. La primera correspondiente a la primera mitad de siglo XIX se encargó de expandirse dentro de su propia vecindad, mientras que la segunda y a ejemplo de las potencias europeas, irradió sus fronteras más allá del mar.

Bajo el mandato del Presidente Thomas Jefferson en 1803, los Estados Unidos lograron duplicar su territorio gracias a la ventajosa compra de Louisiana y el puerto de New Orleans a Francia por 15 millones de dólares (Departamento de Estado de los Estados Unidos, 2005). Nueve años más tarde, la reciente nación le declaró la guerra a la madre patria por el alistamiento forzoso de ciudadanos estadounidenses en la marina británica para la guerra contra Francia y la represión comercial que Inglaterra ejercía sobre los Estados Unidos. Esta guerra terminó para siempre con la aspiración británica de volver a ocupar el territorio estadounidense, en el año de 1812.

En 1819 se produjo la compra de la Península de la Florida a España, logrando de esta manera cerrar el cuadrante sureste de la nación.

El siguiente paso para lograr el “destino manifiesto de la nación estadounidense” sería fomentar la independencia de la República de Texas y su anexión a la Unión. Este hecho agravado por la invasión de colonos norteamericanos sobre California y Nuevo Méjico, provocaron que

los Estados Unidos le declaren la guerra a Méjico en 1846. Al finalizar la guerra, la Unión contaba con siete nuevos Estados: Nuevo Méjico, Nevada, California, Utah, Arizona, Colorado y Wyoming. A continuación, en 1848 los Estados Unidos lograron la concesión de una parte del territorio del Estado de Oregón perteneciente al Reino Unido en el actual Canadá.

De esta manera, los Estados Unidos habían logrado alcanzar la costa del océano Pacífico y el golfo de Méjico, en una clara demostración de convertir al país en una isla rodeada de los océanos más grandes e importantes del mundo, que a la vez le proporcionarían la seguridad de interponer inmensos espacios acuáticos entre la amenaza europea y el hemisferio occidental.



Figura 34. Expansión de los Estados Unidos  
Fuente: <https://www.emaze.com>

De esta manera, los Estados Unidos habían logrado alcanzar la costa del Océano Pacífico y el Golfo de Méjico, en una clara demostración de convertir al país en una isla rodeada de los océanos más grandes e importantes del mundo, que a la vez le proporcionarían la seguridad de interponer inmensos espacios acuáticos entre la amenaza de las recalcitrantes monarquías europeas y el hemisferio occidental.

Como se ha podido apreciar, hasta ahora todas las expansiones realizadas por los Estados Unidos habían correspondido estrictamente sobre los territorios inmediatamente adyacentes a las trece colonias, pero al finalizar el siglo XIX sucumbieron a la tentación de aventurarse más allá de lo alcanzado; tal es así que en 1867 le compraron Alaska a los rusos, la misma que pasó a convertirse en el Estado más grande de la nación.

La guerra con España en 1898 fue clave en la historia de los Estados Unidos, desde el punto de vista oceanopolítico, porque a través de la derrota española pudieron hacerse con el control de Cuba, Puerto Rico, Guam y las Filipinas, logrando de esta manera las posiciones estratégicas necesarias para lograr el dominio del mar en el Caribe y expandir su área de influencia en la cuenca Asia Pacífico. Finalmente, las Islas Hawái “pidieron” ser anexadas a los Estados Unidos en el mismo año y a partir de 1959 pasaron a ser parte de la Unión Americana en un golpe magistral desde el punto de vista oceanopolítico, que parecería haber seguido al pie de la letra las teorías del almirante Alfred Thayer Mahan y conseguir el sitio más adecuado para colocar una base adelantada en el Pacífico, junto a Wake Island, Midway y Samoa Americana (Departamento de Estado de los Estados Unidos, 2005).

El último paso de la expansión norteamericana se daría en 1903, justo cien años más tarde del primero y se produjo al reconocer a la colombiana provincia rebelde de Panamá como república independiente, quien a cambio, le cedió en arrendamiento perpetuo, una franja de territorio para la construcción del Canal de Panamá, el mismo que fuera inaugurado en 1914, justo 15 días más tarde del inicio de la Primera Guerra Mundial.

## **Las revoluciones industriales**

La Primera Revolución Industrial que tuvo lugar en 1760, originó la introducción de la máquina de vapor a la navegación, marcando para siempre el fin de la marinería a vela, que como hemos visto perduró durante miles de años. A la cabeza de esta nueva contienda por los mares, se pusieron los Estados Unidos e Inglaterra, quienes en los primeros años del siglo XIX, ya surcaban los océanos a “grandes velocidades”, haciendo flamear sus respectivas banderas (Revista Sucesos, s.f). Rápidamente España se uniría a la competencia marítima, y luego lo haría Italia, seguida por Alemania, Holanda y los demás países europeos.

Al finalizar la década de 1830, surgieron las primeras empresas navieras en Austria e Inglaterra y también los primeros monopolios del comercio por vía marítima; luego vendría la transición del sistema de ruedas laterales a las hélices; la introducción del acero en lugar del hierro para aligerar el peso de las naves e incrementar el volumen de carga y una serie de adelantos que hicieron de este siglo XIX, un periodo verdaderamente de altísimo desarrollo de la navegación. Demás estaría decir que todos estos progresos en la industria naval, no estaban exclusivamente designados para la marina mercante de los países europeos y los Estados Unidos, sino que también eran dedicados en gran parte para el desarrollo de las Armadas de las potencias marítimas.

Para el tema que nos ocupa, es indispensable mencionar que fue con la revolución industrial y su impacto en los sistemas de propulsión de los buques, que se dio origen a la creación de canales en todas partes del mundo, puesto que los grandes espacios oceánicos para el desplazamiento de los veleros, ya podían ser reemplazados por espacios mucho menores para el paso de buques autopropulsados por sus máquinas, tal como sucedió con la construcción del canal de Suez en Egipto, el canal de Panamá, etc.

Según Augusto Montenegro González (1992) la revolución industrial fue la causa principal del imperialismo, pero no la única, puesto que también contribuyeron otras razones como el nacionalismo de las potencias europeas –léase Alemania e Italia- las teorías de la superioridad racial de la Alemania nazi y la superpoblación de Europa.

La segunda Revolución Industrial tuvo lugar a partir de 1870 y trajo consigo una serie de adelantos en lo que tiene que ver con la industria química, eléctrica, petrolífera y metalúrgica. Desde el punto de vista de los océanos, es esencial mencionar que en la navegación se introdujeron los primeros buques de acero propulsados a vapor –puesto que antes, los cascos eran de madera y luego de hierro- la refrigeración mecánica y la invención del telégrafo. Esta época de progreso, provocó el surgimiento de Alemania, Estados Unidos, Francia y Reino Unido como potencias industriales.

Al comenzar el siglo XX, los buques empezaron a probar las máquinas de combustión interna propulsadas por petróleo en lugar de carbón y a ensayar con la instalación de turbinas (Aguirre Vío, Historia Naval Mundial Tomo III, 1997). Desafortunadamente, esta vertiginosa carrera que a todo el mundo

beneficiaba, se vio bruscamente interrumpida por la llegada de la Primera Guerra Mundial.

Después de la Primera Guerra Mundial, se perfeccionaron los motores de combustión interna o motores a diésel que reemplazarían a las máquinas a vapor. De igual manera surgió el alumbrado público, el telégrafo eléctrico, el telégrafo sin hilos, el cable submarino, la televisión y uno de los inventos que iba a transformar para siempre la vida del hombre: el aeroplano.

## Primera Guerra Mundial (IGM)

Al periodo comprendido desde la última década del siglo XIX hasta la primera del siglo XX se lo conoce con el nombre de La Paz Armada (Montenegro González, 1992), debido a que a pesar de que no había guerras entre las potencias europeas, sus comportamientos nacionalistas, colonialistas e imperialistas, hacían ver claramente que se estaban preparando para ello. El sistema de alianzas hacía que los enemigos de ayer se convirtieran en los amigos de hoy, con el fin de tratar de mantener un equilibrio estratégico a nivel mundial.

Al comenzar el siglo XX, el desarrollo de la navegación se ve paralizado por el estallido de la Primera Guerra Mundial, en donde -como se ha demostrado a lo largo y ancho de la historia- las naves mercantes juegan un papel fundamental en apoyo a los países que se encuentran en guerra.

Durante este primer conflicto mundial, los alemanes fueron desalojados de sus posesiones africanas, de las costas de China y de las islas del Pacífico que pasaron a poder de Japón, Estados Unidos y Gran Bretaña. A pesar de haber desatado con furia la guerra de corso<sup>34</sup> mediante sus ataques submarinos a los buques mercantes enemigos y neutrales, Alemania no puede ejercer el control de los mares y más bien, fue este el detonante para que los Estados Unidos -que se mantenía neutral durante la primera fase del conflicto- entrase a combatir después de que submarinos alemanes hundieran el trasatlántico "Lusitania" donde perecieron cientos de estadounidenses y después de que Alemania burlara, por dos ocasiones posteriores, los ultimátum dados por el Presidente Wilson, hundiendo cinco buques de bandera estadounidense.

---

34 "La guerra de corso es una forma de combate naval llevado adelante por particulares que recibían una autorización del Estado (patente de corso) para hostilizar y capturar naves enemigas y quedarse con las embarcaciones o con parte de su carga" (Pigna, (s.f)).

El control del Mediterráneo y norte de África con la participación de Italia en favor de los aliados, quedó en poder de Inglaterra y Francia; así como también el control del mar del Norte quedó con los británicos, luego de la batalla de Jutlandia.

Al finalizar la IGM, Estados Unidos emergió como gran potencia mundial, mientras que Italia e Inglaterra retomaron la carrera por el desarrollo de la navegación oceánica y compensaron con creces los años de paralización por el enfrentamiento bélico, logrando construir buques cada vez más grandes y más veloces; cuyo rendimiento verdaderamente lograba asombrar al mundo con extraordinarias hazañas.

## **Segunda Guerra Mundial (IIGM)**

Entre los años 1921 y 1922, había tenido lugar la llamada Conferencia Naval de Washington, en donde después de la Gran Guerra o Primera Guerra Mundial, se establecieron los límites máximos de tonelaje que podían tener las potencias navales, tanto vencedoras como derrotadas en la misma. Esta proporción decía que el tonelaje guardaría la siguiente proporción (Aguirre Vío, Historia Naval Mundial Tomo III, 1997): Gran Bretaña 5, Estados Unidos 5, Japón 3, Francia 1,75 e Italia 1,75. Debido al gran impulso que adquirió la construcción naval en el periodo inter guerras, surgieron el acorazado y posteriormente el portaviones -naves de gran desplazamiento que todas las potencias navales requerían- y por lo tanto en 1934, Japón denunció el Tratado Naval de Washington.

Al año siguiente, el almirante alemán Erich Raeder consiguió que Londres anulara las limitaciones para Alemania, en tanto y en cuanto, el tonelaje de la flota de superficie alemana no excediera el treinta y cinco por ciento de la británica; mientras que en submarinos podía fabricar hasta un número equivalente (Aguirre Vío, Historia Naval Mundial Tomo III, 1997). Esta es la fuerza naval alemana que al estallar la IIGM entró de inmediato en campaña para atacar, fiel a su tradición, a las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo en el océano Atlántico. Rápidamente, Alemania logró el dominio del canal de La Mancha, desde Noruega hasta España, con lo cual amenazaba seriamente con invadir Gran Bretaña.





Figura 35. Expansión alemana hacia el canal de la Mancha  
Fuente. John Asmussen en <https://www.scharnhorst-class.dk>

Por su parte el líder fascista italiano Benito Mussolini, se había dedicado a ocupar el norte de África con el fin de volver a convertir el mar Mediterráneo en el *mare nostrum* de los romanos, al mismo tiempo que protegía la retaguardia alemana, con miras a controlar posteriormente el mar Rojo, a través del canal de Suez y de esta manera interrumpir el tráfico británico con sus posesiones de Oriente.

La situación entre Estados Unidos y Japón era tirante desde algún tiempo atrás, debido al interés nipón de expandirse en el Pacífico, lo cual desembocó en el ataque a Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941 y la consiguiente entrada de Estados Unidos a la IIGM. El mismo día Japón atacó las Filipinas y de ahí en adelante inició la conquista del golfo de Tonkin, que comprende las islas Wake, Gilbert, Salomón, Java y Sumatra hasta llegar a Tailandia, en una verdadera suerte de semicírculo avanzado hacia el Pacífico Oriental. A través de estas conquistas, teóricamente el Japón aislaría a la Unión Soviética del apoyo que le brindarían los Estados Unidos por vía marítima.

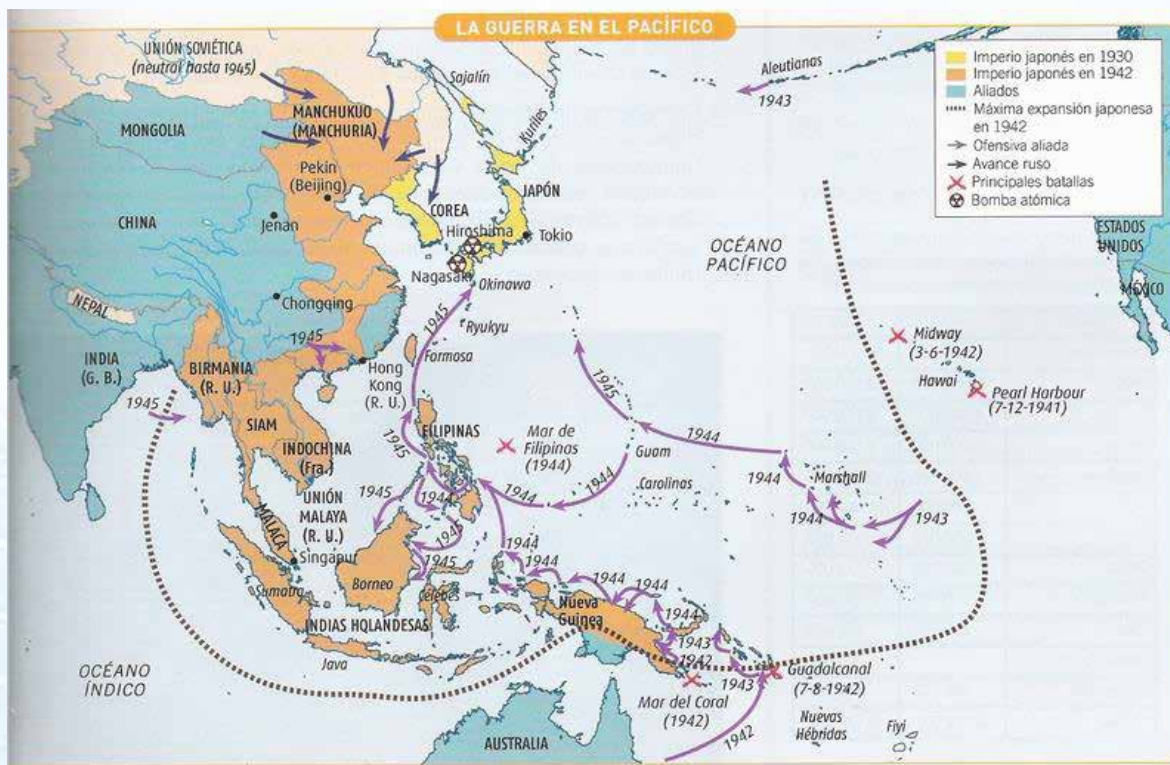


Figura 36. Expansión japonesa en el Pacífico  
 Fuente. <http://cuartodelaesoacelsodiaz.wikispaces.com>

Como podemos apreciar, la visión de las potencias del eje conformado por Alemania, Japón e Italia, era la de expandirse en el mar y ocupar las posiciones estratégicas más convenientes, desde donde pudieran operar sus flotas de superficie, aeronavales y submarinas, para explotar el control del mar, en contra de los aliados, es decir atacando a sus líneas de comunicaciones marítimas militares y civiles; pero al mismo tiempo, disfrutar de ese control en beneficio propio, o sea abastecerse de la logística necesaria para el esfuerzo de la guerra y hacerse con los recursos naturales que las tierras invadidas les pudieran proporcionar, tales como petróleo, caucho, metales y minerales, entre otros. Estas posiciones estratégicas, se ubicaban en los puertos o fondeaderos que tuvieron necesariamente que conquistar, desde Noruega y Dinamarca hasta Francia en Europa Occidental; en África del Norte sobre el Mediterráneo y en los Archipiélagos de ascendencia británica y estadounidense en el Pacífico Occidental.

Al cabo de aproximadamente seis años de la más cruenta guerra hasta ahora registrada, Alemania quedó reducida y compartida para el control de los cuatro países vencedores: Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y la

Unión Soviética; Italia perdió todas sus colonias; y Japón fue despojado de todas sus conquistas durante la guerra, así como de Manchuria y Corea, que permanecían en su poder desde antes de la IIGM (Montenegro González, 1992). De manera general podemos decir que al finalizar la guerra, también terminó la colonización de Asia y África por parte de las potencias europeas y norteamericanas, con lo cual se creaba un nuevo orden mundial en los aspectos políticos, económicos, sociales y militares, que conduciría a la posterior creación de dos bloques ideológicamente contrapuestos: el capitalismo encabezado por los Estados Unidos y el comunismo liderado por la Unión Soviética, quienes protagonizaron por más de cuatro décadas la denominada *Guerra Fría*.

Después de la IIGM y hasta la actualidad, se reanudó la carrera por el progreso de la industria naval en general, pero principalmente en lo referente a los sistemas de propulsión, logrando perfeccionar la propulsión atómica en submarinos y buques de guerra, tanto estadounidenses como soviéticos, alcanzando de esta manera el más alto grado de desarrollo hasta ahora conocido por la humanidad.

## Construcción de canales artificiales

Una vez que los grandes veleros de carga y transporte de pasajeros fueran reemplazados por los barcos a vapor, sus espacios de maniobra se redujeron considerablemente, motivo por el cual el tráfico marítimo mundial requirió una revisión de la geografía, para poder beneficiarse de la navegación autopropulsada y aprovechar estos estrechos espacios creados por la naturaleza, que servirían para acortar las travesías y por ende, abaratar los costos de los fletes, aumentando con ello de manera exponencial el comercio entre Oriente y Occidente.

A pesar de que estos istmos naturales facilitaban el paso de embarcaciones, fue requerida la intervención del hombre para ampliarlos, dragarlos y mantenerlos, motivo por el cual tienen el carácter de estrechos o canales de navegación artificiales. Ellos forman parte de las áreas focales del planeta o como se las denomina en inglés *Choke Points* y son: el canal de Suez, el canal de Corinto, el canal de Kiel y el canal de Panamá.

**Canal de Suez.** Es una vía fluvial que permite acceder a través del mar Rojo -que es un mar cerrado- al mar Mediterráneo, sin tener que bordear

el continente africano, lo cual era imposible para los veleros de mediano y gran tonelaje. Este canal artificial fue construido y financiado por Francia y fue inaugurado en 1869.

El canal de Suez tiene 163 kilómetros de longitud, entre 70 y 125 metros de ancho y una profundidad comprendida entre 11 y 12 metros; es transitado aproximadamente por 20 mil barcos anualmente, con cargas que fluctúan entre 300 y 400 millones de toneladas (Ochoa, s.f), lo que representa un 14% de los productos a nivel mundial, el 26% de la importación de petróleo y el 41% del total de mercaderías importadas por Arabia. El canal de Suez permite el paso de buques de hasta 50 mil toneladas y el tiempo promedio para atravesarlo es alrededor de 15 horas.

Desde su inauguración, la administración del canal quedó en manos de la compañía del Canal de Suez, hasta siete años más tarde, cuando el virrey de Egipto, Ismail Pachá, puso a la venta su parte de las acciones, para poder solventar la deuda externa egipcia, e Inglaterra se apresuró a comprarlas para tomar el control sobre la ruta a la India, convirtiéndose de esta manera en la mayor accionista de la empresa.



Figura 37. Canal de Suez

Fuente. Charles Finkl en <https://www.researchgate.net> y <https://media.nationalgeographic.org>

A partir de esa fecha, los ingleses ocuparon militarmente Egipto y administraron el canal hasta después de la IIGM, cuando la presión nacionalista egipcia fue tan grande, que Inglaterra no tuvo más remedio que retirar las tropas en 1956. Esta situación se produjo entre otras razones, porque la compañía anglo-francesa Universal SC Shipping, solo entregaba entre el 7 y el 15 por ciento de las ganancias a la República de Egipto (Ochoa,

s.f).El presidente egipcio nacionalizó el canal, lo que provocó que Francia e Inglaterra, los principales accionistas del canal, junto con Israel –país al que se le negaba el paso a través del canal- invadan militarmente a Egipto. La respuesta egipcia no se hizo esperar y como represalia hundió 40 barcos en el canal, ocasionando el bloqueo total del mismo. En 1957 el canal se volvió a abrir tras la intervención de la ONU y la indemnización correspondiente a los accionistas de la empresa y así permaneció durante diez años, hasta cuando nuevamente fue cerrado por la Guerra de los Seis Días<sup>35</sup>. En junio de 1975 se volvió a reabrir y así continúa hasta la actualidad, con todas las remodelaciones que han sido necesarias para dar cabida a buques cada vez de mayores dimensiones.

**Canal de Corinto.** El canal de Corinto se encuentra localizado al sur de Grecia y es una vía marítima artificial que une el golfo de Corinto con el mar Egeo. Tiene apenas una longitud de 6,3 kilómetros, 21 metros de ancho y 8 metros de profundidad, pero constituye una de las obras de ingeniería más grandes de la historia, gracias a la cual, los barcos evitan un tramo de 400 kilómetros alrededor de la península del Peloponeso. En la actualidad alrededor de 12 mil barcos lo cruzan en forma anual, principalmente, los barcos de turismo europeos.



Figura 38. Canal de Corinto  
Fuente. <https://elviajero.elpais.com> y <http://1.bp.blogspot.com>

35 Entre el 5 y el 10 de junio de 1967 el Estado de Israel enfrentó victoriosamente a una coalición de países árabes vecino integrada por los actuales estados de: Egipto, Siria, Jordania e Irak, en lo que se denominó la guerra de los Seis Días.

Después de que fuera inaugurado el canal de Suez, el gobierno griego promulgó la ley que permitía iniciar los trabajos de construcción, que básicamente consistían en la excavación de las rocas que conformaban la superficie del istmo hasta llegar al nivel del mar. A pesar de que ya fuera concebido desde hace 3000 años y su construcción iniciada y abandonada muchas veces desde la Edad Antigua por griegos, macedonios y romanos en su debido momento histórico, el canal finalmente fue construido por un ingeniero húngaro, bajo la supervisión del constructor del Canal de Suez, el ingeniero francés Ferdinand de Lesseps entre 1881 y 1883 (El Pensante, s.f).

**Canal de Kiel.** Se encuentra en Alemania y permite unir el mar del Norte con el mar Báltico. Es la vía artificial más transitada del mundo, mucho más que el canal de Panamá y el canal de Suez inclusive, con un promedio aproximado de 114 barcos diarios, la cual ha ido en aumento durante los últimos años (Megaconstrucciones, s.f). Su construcción data de 1895 y su primera ampliación corresponde a 1914. Después de la Primera Guerra Mundial y firmado el Tratado de Versalles (1919), fue internacionalizado, es decir abierto a la libre navegación de los buques de todos los países, pero administrado por Alemania.



Figura 39. Canal de Kiel

Fuente: <https://img.affordabletours.com> y <http://megaconstrucciones.net>

Durante la Segunda Guerra Mundial, obviamente que Hitler ordenó el cierre del canal a todo el comercio marítimo mundial que no pertenezca a las

Potencias del Eje, pero al final de la guerra, nuevamente fue reabierto y así se conserva hasta la actualidad.

El canal tiene una longitud superior a los 98 kilómetros, 102 metros de ancho y una profundidad de 11 metros; y permite a los buques acortar un tramo de 322 kilómetros, evitando bordear la Península de Jutlandia, motivo por el cual constituye una plataforma muy importante para el comercio de los países del Báltico, a la par de tener una gran relevancia en el aspecto militar. De hecho, su construcción obedeció a la necesidad de la armada alemana de poder trasladar su flota en el menor tiempo posible de un mar a otro, sin tener que cruzar por aguas internacionales

Al igual que el canal de Panamá, el canal de Kiel es un canal de esclusas y está disponible las 24 horas del día para su operación, pudiendo albergar buques de hasta 193 metros de eslora, 27 metros de manga y 9,5 metros de calado (Megaconstrucciones, s.f), que realizan la totalidad del tránsito en un tiempo aproximado de siete horas.

**Canal de Panamá.** El canal se encuentra localizado en la República de Panamá, antiguo departamento de la República de Colombia y es el único trayecto artificial, capaz de lograr la unión de dos océanos.



Figura 40. Canal de Panamá

Fuente. <http://logistics.gatech.pa> y <https://historiaybiografias.com>

Para la ejecución de esta mega obra de ingeniería, hubo de enfrentar muchísimos inconvenientes de toda índole, pero los más importantes los podemos clasificar en tres: ingeniería, saneamiento y organización (Canal de

Panamá, s.f). Los problemas de ingeniería se resumen en el gran volumen de excavaciones que debían realizarse a través de la cordillera continental, construir la represa más grande del mundo para la época, construir el canal de esclusas más complejo de todos los tiempos, construir y colgar las más grandes compuertas que se hubieran imaginado a comienzos del siglo XX. Los de sanidad estaban representados por las graves amenazas a la salud de los trabajadores, debido al clima, los insectos y las enfermedades tropicales, características de la zona. Los de organización eran consecuencia de la experiencia fallida de los franceses, la legislación de la recientemente creada república y la idiosincrasia de los obreros.

A partir de Abril de 1914, el canal empezó a ser administrado por la gobernación del canal, la misma que reemplazaba a la comisión que fue encargada de su construcción, recayendo tal designación en el coronel del ejército de los Estados Unidos George Goethals, uno de los tres hombres claves de la obra.



Figura 41. El buque Ancón atraviesa el canal de Panamá<sup>36</sup>  
Fuente. <http://consulatdepanama-marseille.com>

<sup>36</sup> El 15 de agosto de 1914 el SS Ancón, atravesó por primera vez los 80 kilómetros que comprende la extensión del canal de Panamá



A pesar de que se había planificado una inmensa celebración para la ceremonia de apertura del canal, la cual contaría con la presencia de una importante parte de la flota estadounidense en tránsito hacia San Francisco y de altos funcionarios internacionales, esta tuvo que cancelarse debido al inicio de la Primera Guerra Mundial, cuyo estallido prácticamente fue simultáneo con la inauguración del canal de Panamá y en su lugar, la gran apertura estuvo a cargo del barco transportador de cemento del Canal, llamado “El Ancón”.

El Canal de Panamá fue inaugurado el 15 de agosto de 1914 y significó para los Estados Unidos una inversión aproximada de 375 millones de dólares, incluyendo los 10 millones para el estado panameño y los 40 millones por la compra de los equipos a la compañía francesa que abandonó la obra, convirtiéndose en el proyecto de construcción más costoso de la historia estadounidense. El costo en vidas humanas superaría los 25 mil, la mayor parte de las cuales ocurrieron en la etapa inicial de la construcción, es decir cuando se encontraba a cargo de los franceses.

Durante los diez años que duró la construcción del canal de Panamá, Estados Unidos tuvo tres presidentes Theodore Roosevelt, Howard Taft y Woodrow Wilson, pero según el Coronel Goethals, “el verdadero constructor del canal de Panamá fue Theodore Roosevelt”. En el edificio de la administración reposa una placa entregada por el Presidente Roosevelt, en donde está grabada su filosofía y su modo de pensar respecto al canal, la cual textualmente dice lo siguiente:

No es el crítico quien vale, ni tampoco aquel que señala dónde el fuerte tropezó, o cómo pudo el autor de la hazaña haberla hecho mejor. El mérito pertenece al hombre que está en el ruedo; cuyo rostro está empañado por el polvo y el sudor y la sangre; quien lucha valientemente, quien yerra y se queda corto una y otra vez; quien conoce de los grandes entusiasmos, de las grandes devociones y agota sus energías por una causa digna; quien, en su mejor hora, saborea al final el triunfo del propósito noble; y que, en su peor hora, si fracasa, al menos cae tras un gran despliegue de su audacia, por lo que su sitio nunca estará junto a aquellos seres fríos y tímidos que jamás han probado ni el triunfo ni la derrota (Canal de Panamá, s.f).

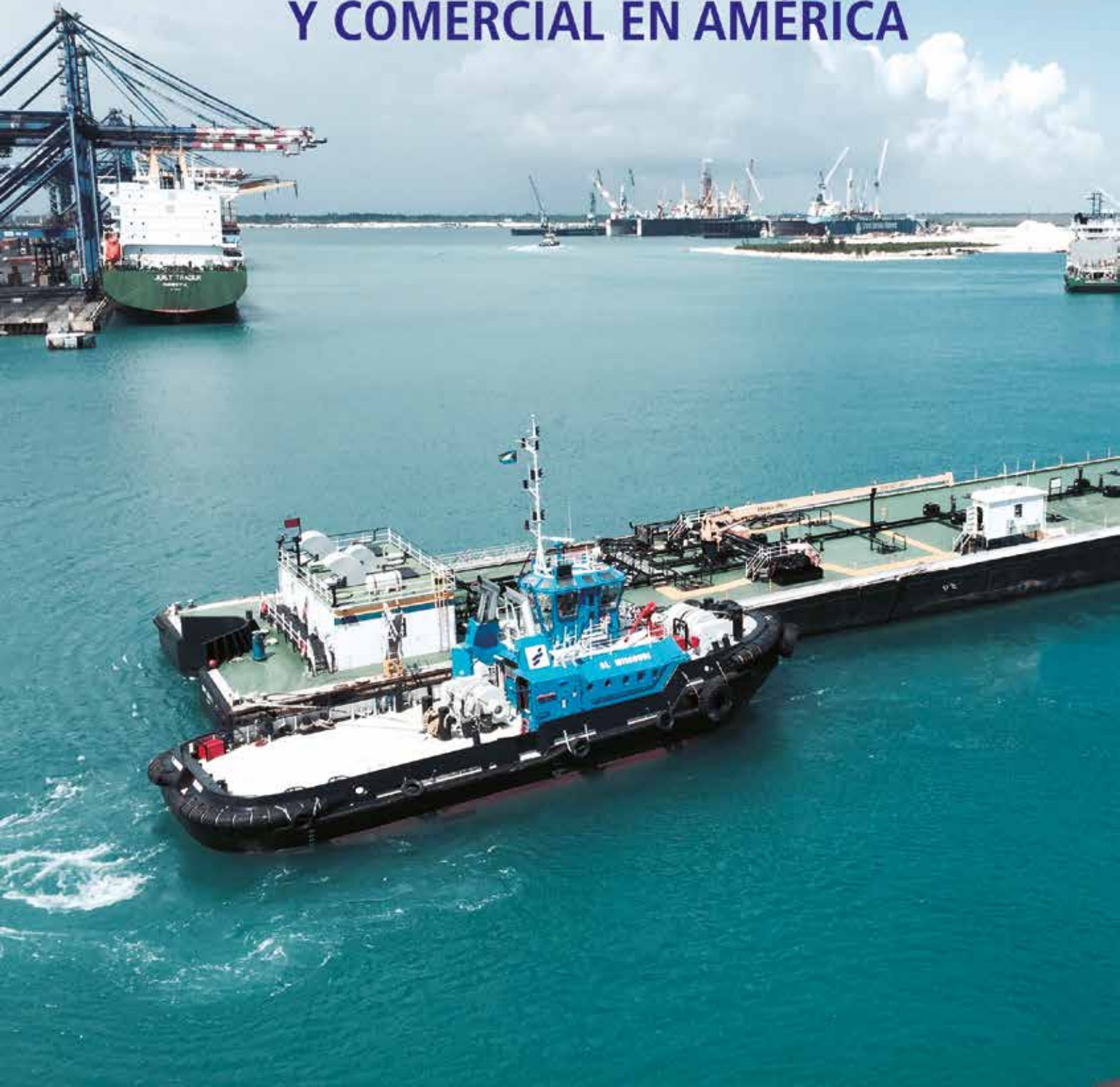
Las características de esta gigantesca e invaluable obra de ingeniería que une el océano Pacífico con el océano Atlántico incluyen 80 kilómetros

de largo, con un ancho que fluctúa entre 90 y 300 metros y una profundidad de 12,8 metros en el Atlántico y de 13,7 metros en el Pacífico. En cada uno de los océanos tiene un puerto de ingreso/salida y cuenta con tres juegos de esclusas llamadas: Miraflores, Gatún y Pedro Miguel. El canal atraviesa por uno de los lagos artificiales más grande del mundo, el lago Gatún que tiene una superficie de 425 kilómetros cuadrados.

A partir del 31 de diciembre de 1999, la República de Panamá asumió la administración, operación y mantenimiento del canal, mediante una institución nacional denominada Autoridad del Canal de Panamá.

# CAPÍTULO 3

## DINÁMICA MARÍTIMA HISTÓRICA Y COMERCIAL EN AMÉRICA



## Evolución del comercio

Se denomina comercio a la actividad que consiste en la compra o venta de bienes para su transformación, su reventa o su utilización. Es una transacción que implica el cambio de una cosa por otra, generalmente dinero (Pérez Porto & Merino, 2010).

El comercio no ha permanecido invariable a lo largo del tiempo sino que ha sido muy dinámico y fluctuante. A continuación se presenta cronológicamente su evolución y los medios utilizados para dicha actividad:

**Tabla 3**  
Evolución del comercio

Período	Evolución del comercio internacional
Neolítico (9000 a.C.- 4000 a.C.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>El origen del comercio se remonta al descubrimiento de la agricultura y a la comercialización de los excedentes de la producción. El trueque permitió a las antiguas civilizaciones, empezar a comercializar a través del intercambio de mercancías por otras de valor igual.</li> </ul>
Edad Antigua (3000 a.C.- finales del siglo V d.C.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las mercancías como medio de pago resultaban ser poco prácticas, ya que muchas de ellas eran perecederas y difíciles de acumular. Estas se fueron sustituyendo por objetos preciosos, que iban tomando formas variadas dependiendo del lugar: ladrillos, arcos, placas, etc. Entre los tipos de dinero en la edad antigua se tenía: sal, dientes de ballena, cacao, conchas y oro.</li> <li>En el año 600 a.C. aparecen las primeras monedas de metal acuñadas en forma de disco.</li> </ul>
Edad Media (siglos V- XV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surgen importantes rutas comerciales y de importación transcontinentales que intentan suplir la alta demanda europea de bienes y mercancías.</li> <li>La búsqueda de nuevas rutas comerciales hacia la India, propició el descubrimiento de América lo que supuso la evolución del comercio, favoreciendo el crecimiento de la banca.</li> <li>En Egipto la banca aparece como una actividad gubernamental, una de las actividades era la acuñación y el cambio de monedas.</li> <li>En Roma aparece el desarrollo bancario se realizaban depósitos, cambio, descuentos y préstamos.</li> <li>Surge la banca como establecimiento monetario que presta servicios y facilita el comercio. Los pequeños cambistas de ferias crecieron y aparecieron las grandes familias de banqueros europeos.</li> <li>Las redes comerciales y de capital europeas se consolidaron con el nuevo flujo de oro de América del Sur, favoreciendo el crecimiento de la banca europea y el surgimiento de grandes bancos como el de Ámsterdam, Suecia e Inglaterra.</li> </ul>
Edad Moderna (siglo XVII)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las travesías transatlánticas entre Europa y América cobraron un papel fundamental en esta época, no sólo por el transporte de mercancías sino también por el tráfico de pasajeros.</li> <li>Nueva York se convirtió en la capital comercial de Estados Unidos y en una de las principales ciudades del mundo.</li> <li>Las travesías marítimas mejoraron con la transición del barco de vela al barco de vapor.</li> </ul>
Edad Contemporánea (siglos XIX- XXI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Innovación en el transporte: el ferrocarril en la primera mitad del siglo XIX, cambios al transporte fluvial en Europa y América, la aparición del automóvil y la construcción sistemática de carreteras.</li> <li>Globalización, era tecnológica, e-commerce</li> <li>Creación de zonas de libre comercio a nivel internacional por la necesidad de rebajar costos de producción para ser competitivos en un entorno global.</li> <li>Tendencia a la compra venta de productos y servicios a través de medios electrónicos e informáticos. Propagación del internet y transferencias electrónicas de fondos, marketing en internet.</li> </ul>

Nota. Fuente: Elaboración propia (2017)  
Piratas, corsarios y demás actores del comercio

Es muy usual la utilización de una denominación común para todos aquellos actores que realizan actividades ilícitas en el mar: piratas. Pero para aquellos lectores interesados en el estudio de la oceanopolítica, ese es un lujo que no pueden permitirse, razón por la cual a continuación trataremos brevemente de describir las características de cada uno de ellos, las actividades a las que se dedicaban, los principios a los que obedecían sus correrías, entre otros detalles, con el fin de poder apreciar con facilidad las notables diferencias existentes entre ellos.

Empezaremos por decir que España no estuvo en capacidad de poblar la totalidad de los cientos de las islas caribeñas y mucho menos pudo ejercer control militar sobre ellas, lo que fue aprovechado por particulares ingleses, holandeses y franceses para convertirlas en nidos de piratas. La bula papal de Alejandro VI constituyó la razón principal, para que las demás potencias marítimas dieran inicio a la piratería, puesto que consideraban aberrante que tan solo por el hecho de ser potencias católicas, España y Portugal hayan sido las únicas beneficiadas con las posesiones del nuevo mundo.

La profesión de pirata es muy antigua y durante miles de años fue la única forma de guerra marítima, existiendo un sinnúmero de casos que lo demuestran, como por ejemplo el de la propia Inglaterra conquistada por los normandos en el siglo XI. De hecho, todas las batallas navales de la Marina Real Británica (*Royal Navy*) durante el siglo XVIII tuvieron el apoyo de la piratería en detrimento del comercio marítimo de sus enemigos.

Según el autor Hugo Idrovo en el prólogo del libro titulado "Piratas en Galápagos 1680-1720" escrito por Sebastián Donoso, los franceses e ingleses que motivados por la envidiable riqueza que manejaban España y Portugal -gracias a los metales preciosos extraídos de sus colonias americanas- vivían en un permanente estado de guerra y promovieron la piratería como una forma de poder hacerse con parte de ellos, aunque sea de forma delincencial. Para lograrlo, recurrieron al asalto de las embarcaciones que transportaban las mercaderías y fortunas de los españoles, pero poco a poco se fueron lanzando contra buques de cualquier nacionalidad y contra las costas e islas del Pacífico Sur y Centroamérica. Los primeros en incursionar en la aventura de la piratería contra el comercio español, fueron los ingleses Hawkins y Drake, quienes luego se volverían corsarios de la corona inglesa y con sus correrías ejecutadas entre 1585 y 1625, abrieron el camino a los franceses

y holandeses, que también deseaban minar el poderío español, a través de cortar el flujo de las riquezas extraídas en América (Donoso, 2014).

Siendo así, podemos definir al pirata como un individuo que asaltaba embarcaciones y apostaderos; y que mataba a otras personas para apoderarse de un botín. El actuaba por su cuenta y riesgo, sin trabajar para nadie, era un hombre inescrupuloso, pues en sus fechorías podía llegar a la brutalidad de manera necesaria o no, con tal de conseguir la mayor ganancia que le podían proporcionar sus ataques. De manera general, eran europeos que había huido de sus países de origen porque se encontraban en la miseria y habían logrado llegar hasta el nuevo mundo para asentarse en las islas antillanas, desde donde atacaban las naves y las ciudades de las colonias españolas.

En vista que actuaban independientemente, no tenían la protección de ningún gobierno, motivo por el cual eran perseguidos por cualquiera que haya sido víctima de sus asaltos. Su *modus operandi* consistía en utilizar naves veloces, dotadas de un gran número, que sean capaces de alcanzar con facilidad a sus presas y permanecer pacientemente al acecho de las naves mercantes, mucho más pesadas y con dotaciones bastante reducidas, con muy poca experiencia en el combate cuerpo a cuerpo. Su táctica de ataque consistía en destruir el velamen de la nave mercante, con lo cual anulaban su capacidad de navegación, luego de lo cual procedían a abordarla, saquearla o tomarla como presa con o sin su tripulación. Contrario a lo que siempre se ha dicho, los piratas no acostumbraban a enterrar el fruto de sus asaltos, sino que inmediatamente lo repartían de manera proporcional a las funciones que desempeñaban en el barco, el fervor demostrado durante el ataque y otras tradiciones creadas a lo largo del tiempo. Así por ejemplo, el pirata que perdía un ojo en la acción recibía 100 escudos, mientras que aquel que perdía un pie era indemnizado con 200 escudos (Donoso, 2014).

La palabra pirata viene del griego *peirao* que significa “el que emprende” o “el que busca fortuna”<sup>37</sup>. En efecto, sus ganancias o fortunas las conseguían tras la captura de todo aquello que se encontrase en el barco asaltado, empezando por el mismo buque y por las personas que viajaban en él, a cambio de las que se exigían cuantiosos rescates, razón por la cual, los podríamos definir como simples delincuentes que operaban en el mar. Los piratas de mayor renombre mundial son Henry Morgan, Edward Teach más

---

37 Información obtenida en [www.etimologías.dechile.net](http://www.etimologías.dechile.net)

conocido como Barbanegra, William Kidd, John Rackman; pero también existieron piratas mujeres que llegaron a ser famosas como Anne Bonny y Mary Read (Lorco, 2007).

Los bucaneros surgieron en el Caribe durante el primer cuarto del siglo XVII (Donoso, 2014) y constituyeron la forma más típica de la piratería en América. Al igual que los piratas, eran grupos heterogéneos que incluían a individuos de la clase baja, huyendo de la persecución política o religiosa, o de las guerras y las enfermedades, desertores, aventureros, esclavos fugitivos, etcétera.

Preferentemente se ubicaron en las islas del Caribe que habían sido abandonadas por los primeros conquistadores, donde se dedicaban a la cacería del ganado en estado salvaje que había sido introducido desde España y al que lo asaban con maderas verdes del lugar mediante una técnica aprendida de los indios caribeños conocida como "*boucan*" o "*bucan*", razón por la cual recibieron la denominación de bucaneros. Vale la pena mencionar, que los indios del Caribe eran caníbales y esta era la manera en que acababan con sus enemigos que caían prisioneros: los descuartizaban, los cocían y los ahumaban sobre las brasas, en enormes piras llamadas *barbacoas*, lo que posteriormente daría origen al vocablo *barbecue* (Historia y Biografías, s.f).

Esta particular forma de cocinar la carne de vacunos y porcinos, permitía que esta tenga un sabor peculiar y que se conservase por mucho más tiempo de lo normal, lo cual la hacía apetecida sobre todo por las tripulaciones de los barcos piratas, corsarios y filibusteros que transitaban por el área, convirtiéndose en un rentable negocio de este grupo que se dedicaba al intercambio de la reconocida "carne a la bucana" o "carne a la bucanera" (Donoso, 2014), por armas, pólvora y ron. Desafortunadamente para ellos, pronto fueron percibidos como intrusos en las colonias españolas y fácilmente fueron desalojados de las tierras que ocupaban y del negocio que los sustentaba, motivo por el cual se convertirían en "piratas desalmados agremiados en la cofradía llamada Hermandad de la Costa, refugiados principalmente en isla Tortuga." (Donoso, 2014).

Después de más de 150 años de haber pertenecido a España, la isla Santiago pasaría a poder de los ingleses con el nombre de Jamaica, convirtiéndose en una próspera comunidad que acogería y proporcionaría armamento a los bucaneros para que la defiendan de la corona española. El almirante inglés

William Penn la conquistó en 1655 y de ahí en adelante sería utilizada como base de operaciones, registrándose el asalto a más de 400 haciendas en la costa cubana. De la misma manera procederían los franceses en la parte occidental de la isla Española –actual Haití- la cual pondrían bajo el cuidado de los bucaneros que se habían refugiado en isla Tortuga.

Estos bucaneros ahora empleados por las coronas británica y francesa, al igual que sus administradores coloniales americanos, pasarían a llamarse *filibusteros* (Donoso, 2014) y llegaron a ser célebres por su crueldad y por su astucia, así como también por su profundo respeto y lealtad hacia sus capitanes. Al mismo tiempo habían adoptado valores morales un poco extraños para su condición, pues castigaban el robo y la traición muy drásticamente (Historia y Biografías, s.f.). La etimología de la palabra filibustero tiene varias versiones, pero la más aceptada es aquella proveniente del holandés y que significa “el que captura el botín” o “libre acumulador de botín”. Otro significado de la palabra filibustero se la encuentra en la Real Academia Española para referirse a aquel “hombre que trabajaba por la emancipación de las que fueron provincias ultramarinas de España”.

De manera más amplia, podemos decir que se conocía al filibustero como a aquel pirata del siglo XVII cuyo teatro de operaciones se circunscribía a las Antillas, pero a diferencia de los piratas, los filibusteros no se alejaban de las costas, sino que operaban pegados a ellas. Dentro de sus acciones más importantes se reconoce a la toma de Cartagena de Indias en 1697, con el apoyo de una flota de corsarios franceses (Lexicoon, s.f.).

Finalmente nos referiremos a los corsarios, que eran aquellos piratas cuya conducta estaba regida por la ética que respondía a la ley del talión o derecho de represalia (Donoso, 2014). Los corsarios actuaban bajo el amparo de un gobierno y se encontraban debidamente respaldados por un documento llamado la *patente de corso*, que los autorizaba para asaltar barcos y puertos del enemigo en tiempo de guerra, para compensar las pérdidas ocasionadas por este, a cambio de lo cual los corsarios recibían parte del botín. La otra parte del botín iba a las arcas de la nación dueña de la patente, la misma que de manera recíproca, le brindaba protección y abrigo en sus puertos, al buque corsario que la ostentaba. Los individuos corsarios, gozaban de ciertos privilegios frente a los piratas comunes en el momento de ser apresados y juzgados, puesto que tenían la categoría de insurgentes, lo



cual en teoría debía evitar que fuesen colgados. Dicho lo anterior, podemos apreciar que la diferencia entre un pirata y un corsario radica en la legalidad en el accionar de este último; sin embargo, la historia cuenta de muchos piratas operando bajo el marco de la legalidad otorgada por un gobierno de manera indiscriminada.

Abundando sobre la definición de corsario, observamos que este pirata al servicio de un Estado, navega, persigue, captura o visita barcos mercantes de países enemigos, enarbolando la bandera de dicho Estado y tiene derecho a apoderarse de sus capturas o a parte de ellas, sujetándose a lo establecido en las leyes del Estado contratante, como las establecidas en el Libro del Consulado del Mar o el Código de las Partidas<sup>38</sup>. Dentro de sus atribuciones constaba la de actuar en condición de navío de guerra contra los piratas, razón por la cual a partir del siglo XVIII las patentes solo fueron entregadas a los corsarios súbditos de la nación que los otorgaba.

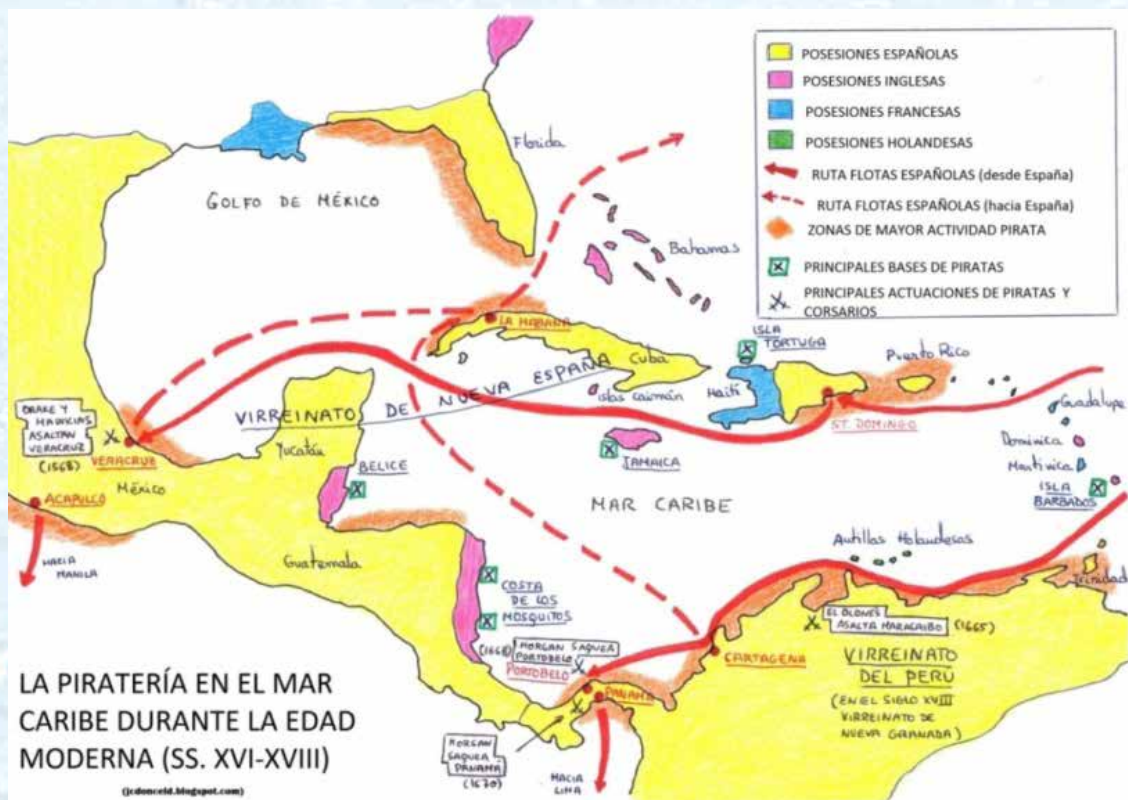


Figura 42. Piratas, Filibusteros, Corsarios y Bucaneros  
Fuente. Doncel, J., s.f., en: jcdoncel.blogspot.com

38 “El “Libre del Consolat de Mar”, como también se le denominaba, se convirtió en el fundamento del derecho mercantil mediterráneo durante varios siglos, siendo utilizado no sólo en puertos españoles sino muchos otros del Mediterráneo” (García de Tiedra, s.f.).

La historia recoge los nombres de insignes navegantes corsarios que en su momento alcanzarían el reconocimiento nacional de los países a los que sirvieron, como es el caso del padre de la Armada de los Estados Unidos Jon Paul Jones y de Francis Drake, quien fuera elevado al grado de Caballero por la corona británica. En la Declaración de París de 1856, el corso fue abolido en la mayor parte de los Estados y a pesar de no haber sido firmada por un gran número de países, fue considerada como ley internacional con validez plena, debido a dos razones principales; en primer lugar porque las características de la guerra moderna la habían vuelto poco práctica y en segundo lugar, porque las potencias excluidas de la repartición papal del nuevo mundo en el siglo XV, habían comenzado a construir sus propios imperios coloniales.

De esta manera el corso llega a su fin y los corsarios se dedicaron a la marina mercante, al tráfico de esclavos, la piratería o al contrabando, mientras que las bases terrestres de bucaneros y filibusteros en las Antillas, rápidamente se transformaron en colonias, sin dejar de ser plataformas en el Caribe dedicadas al comercio ilegal de todo tipo. Uno de los legados más importantes del empleo de los corsarios, fue recogido y materializado por el VII Convenio de La Haya en 1907, al admitir la transformación de buques mercantes en buques de guerra o su puesta al servicio de la guerra, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos para su utilización.

## **El comercio marítimo precolombino**

A la llegada de los europeos al continente americano, encontraron que los nativos se encontraban dispersos a lo largo y ancho del territorio; y que su grado de desarrollo social y cultural, correspondía a una desigualdad muy notoria, pues así como existían tribus verdaderamente primitivas, también había culturas muy desarrolladas como los mayas, aztecas e incas, solamente para nombrar las más importantes, puesto que existían otras tribus de menor desarrollo, pero que ocupaban importantes espacios, sobre todo a lo largo del litoral del Pacífico Sudamericano. El continente americano pudo ser dividido en ocho grandes zonas, conforme a la actividad fundamental en la que cada uno de los grupos humanos asentados en ellas basaba su economía. Estas zonas son las siguientes (EcuRed, s.f):

**Tabla 4.**

Distribución del continente americano según la actividad económica precolombina.

ZONAS	LÍMITES	ACTIVIDAD ECONÓMICA	GRUPO HUMANO
Al norte de los Grandes Lagos	▪ Desde Alaska a la Península del Labrador	▪ Caza del caribú (reno) para satisfacer las necesidades de alimento y abrigo	▪ Tribu nómada de los Atapascos
Costa Occidental de Norteamérica	▪ Desde el sur de Alaska al norte de Méjico	▪ Pesca del salmón	▪ Tribu nómada de los Atapascos
California y Baja California	▪ Desde el sur de Canadá hasta el sur de Méjico	▪ Recolección de los frutos silvestres	▪ Tribus de los Yumas, Apaches y Yuquis
Praderas Centrales	▪ Cuencas del Mississippi y Missouri	▪ Caza de bisontes	▪ Tribus de los Sioux o Dakotas
Costa Este de Norteamérica	▪ Desde los Grandes Lagos hasta el Golfo de Méjico	▪ Cultivo de maíz	▪ Tribus de los Iroqueses y Hurones
Norte y Centro de Sudamérica y las Antillas	▪ Desde el Mar Caribe hasta el sur del Amazonas	▪ Cultivo de la mandioca	▪ Tribus de los Tupis, Caribes, Araucos, Tainos y Guaranies
Pampas Sudamericanas	▪ Desde el sur del Amazonas hasta la Patagonia	▪ Caza del guanaco (llama)	▪ Tribus de los Charrúas, Araucanos, Puelches, Tehuelches y Onas
Méjico, Centroamérica y la Franja Costera Sudamericana del Pacífico	▪ Desde Méjico hasta el Río Maule por el sur; y por la Cordillera de los Andes al este.	▪ Cultivo intensivo de la tierra	▪ Tribus de los Aztecas, Mayas e Incas

Nota. Fuente: Elaboración propia (2017) sobre la base de (EcuRed, s.f)

Como se puede apreciar en la tabla anterior, aparentemente solo los habitantes de la costa del océano Pacífico de los Estados Unidos habrían tenido una actividad marítima “relevante” para la pesca y comercialización del salmón en las gélidas aguas cercanas al golfo de Alaska. Las demás zonas, incluyendo la sudamericana, parecería que estaban demasiado arraigadas a la tierra, como para pensar en una aventura que incluyese la navegación más allá de sus costas.

Sin embargo de lo anterior, existen serias evidencias que demuestran lo contrario. En el caso ecuatoriano por ejemplo, el arqueólogo Javier Véliz asegura que la cultura Valdivia establecida en el año 4200 a.C. a orillas del Pacífico sustentaba su economía en la pesca, por lo tanto sus habitantes desarrollaron el arte de la navegación a vela, tanto en la mar como en los ríos y esteros circundantes (Véliz, 1998). Otra de las evidencias presentadas, consiste en los hallazgos de dicha cultura encontrados en la isla de La Plata, ubicada a 23 kilómetros de las costas de Manabí, a donde se ha demostrado

que es imposible llegar por otro medio que no sea embarcaciones impulsadas por velas, remos o por ambos medios de navegación combinados, para lo cual es necesario dominar el conocimiento sobre los vientos, las corrientes y las mareas predominantes en el área, lo cual permite apreciar el alto grado de desarrollo marítimo alcanzado por los valdivianos. Los vestigios de la cultura Valdivia no solo han sido encontrados en la isla de La Plata, sino también en otros lugares como la isla Salango y la isla Puná, con lo que se confirma la creencia de que desde miles de años antes de Cristo, nuestros aborígenes ya dominaban el arte de la navegación.

Tal como lo asevera el historiador ecuatoriano José Gómez Iturralde, antes de que lleguen los españoles ya existía en nuestras costas una febril actividad marítima en manos de nuestros aborígenes que cultivaban las artes marineras y surcaban grandes distancias a través de mar abierto (Gómez Iturralde, 2000).

La justificación para tan riesgosa actividad estaba en el comercio, puesto que está demostrado que nuestros nativos eran hábiles mercaderes que intercambiaban sus productos con aborígenes pertenecientes a tierras tan lejanas como Panamá y Méjico por el norte; así como con Perú y el norte de Chile por el sur utilizando balsas que eran impulsadas por velas y por remos (Gómez Iturralde, 2000). De hecho, existen historiadores que aseguran que la construcción de estas balsas, fue el primer hito que marcó el carácter marítimo de los habitantes de la costa ecuatoriana, quienes inclusive habrían llegado a las islas Galápagos una vez que alcanzaron el desarrollo suficiente de sus ingenios náuticos.

En lo que se refiere a la actividad pesquera, la captura de peces se mantuvo en el nivel artesanal durante varios siglos y de ninguna manera correspondía a una actividad comercial de importancia significativa, puesto que únicamente servía para satisfacer las necesidades locales y los excedentes de la pesca eran tan pequeños, que nunca se hizo el esfuerzo para lograr su comercialización, hasta el año de 1954 cuando surgió el boom atunero.

La importancia del puerto de Guayaquil como proveedor de materias primas para los astilleros y pivote del comercio marítimo, se remonta a la época precolombina, a tal punto que los relatos de los españoles hablan de que a su llegada a las aguas del actual Ecuador, se encontraron con este “raro” tipo de embarcaciones, refiriéndose a las balsas que pertenecieron a

la cultura Huancavilca (conocida también como Manteño - Huancavilca), un importante asentamiento indígena ubicado a lo largo de casi toda la costa ecuatoriana. La primera balsa fue avistada y capturada por Bartolomé Ruíz en 1526 cerca de la bahía de San Mateo; en ella encontró a los aborígenes mercaderes que se dirigían a Centroamérica y que llevaban consigo telas y joyas de oro y plata, a ser negociadas a cambio de conchas *Spondylus*.



Figura 43. Réplica de la Balsa Manteño - Huancavilca  
Nota. Fuente: Centro Turístico Comunitario Salango, en [www.salango.com.ec](http://www.salango.com.ec)

Durante su travesía hacia el Perú, los navegantes españoles se encontraron con muchas balsas de navegación oceánicas y, a través de los aborígenes, conocieron de la existencia del señorío de Salangome<sup>39</sup> (Marcos J. G., 2005) así como también el listado de los puertos que se encontraban bajo su dominio. Al llegar a Puná, los europeos se percataron de la gran cantidad de balsas y de sus peculiaridades -en cuanto a los detalles de la construcción- así como de la capacidad marinera de los punáes. Resultaba a todas luces evidente, que embarcaciones de este talante eran el fiel reflejo de la febril actividad

<sup>39</sup> Unidad sociopolítica conformada por pueblos y etnias incorporados en los procesos de expansión de la época; en ese contexto surgió una poderosa clase de mercaderes (Ramón & Torres, 2004).

comercial que se había desarrollado en el golfo de Guayaquil, desde hace mucho tiempo atrás y daba cuenta de la importancia que los habitantes de las poblaciones situadas a su alrededor, le habían entregado al mar como medio de transporte.

## **Sistema de intercambio lineal**

Una de las mercancías más preciadas que se transportaban entre tan lejanas latitudes era la concha *Spondylus*, un molusco perteneciente a una especie mística destinada para tan variados usos, que sirvió inclusive como moneda en la época precolombina, para cuyo comercio se habría conformado una organización de comercio ubicada a lo largo de la costa cuyo centro era el Señorío de Salangome.

... es decir, que aquel proceso evolutivo en los usos, aplicaciones, investigación y explotación de los recursos vivos del mar se tradujo en la primera manifestación geoeconómica ecuatoriana en un amplio sector del Océano Pacífico Oriental (OPO), que comprendía desde la costa centro americana al norte hasta la del Perú por el sur, lo que impulsó la prosperidad de los aborígenes que poblaban la zona costera ecuatoriana (FAO, 2003).

Si bien es cierto que la destreza en la navegación de nuestros aborígenes impresionó favorablemente a los europeos, mucha mejor impresión les causó la organización de los comerciantes, a quienes llegaron a denominarlos como “Liga de Mercaderes” o “Confederación de Mercaderes”, y de quienes pudieron advertir que su intensa actividad comercial por vía marítima, no era solamente local, sino que era realizada a lo largo de toda la costa ecuatoriana y más allá de las fronteras (Balanzátegui Moreno, 2007). Estas habilidades adquiridas a través de los tiempos, fueron transmitidas a otras culturas, cuyos habitantes también se dedicaban a comerciar sus productos por vía marítima, con otras regiones muy lejanas de la costa del Pacífico oriental.

Existen historiadores que con sobra de fundamentos han establecido que antes de la llegada de los españoles a nuestro continente, existió un sistema de comercio primitivo entre los pueblos andinos y los de Centroamérica o Mesoamérica. Los argumentos en los que basan sus teorías, se encuentran precisamente en la evidencia proporcionada por el comercio –principalmente de la concha *Spondylus*.

El mayor hábitat del mullo ecuatoriano –palabra quechua con la que se conoció a la concha *Spondylus*- se encuentra frente a la isla de La Plata y desde ahí se desplazaba hacia los centros de mayor demanda ubicados en los propios pueblos de la serranía sudamericana, en Panamá y Méjico (Estrada, 1990). También está comprobado fehacientemente que cuando el mullo empezó a escasear en Salango y sus alrededores, nuestros osados buceadores y navegantes no tuvieron empacho en desplazarse hasta las costas occidentales mejicanas para proveerse de aquel valioso recurso.



Figura 44. Comercio marítimo precolombino  
Fuente: <http://www.arqueologiadelperu.com.ar>

La concha *Spondylus* era muy apreciada en las culturas aborígenes de América -tal como lo fuera también en el Mediterráneo-. A su carne se le atribuyen propiedades afrodisíacas, mientras que la belleza de su exterior era utilizada tanto para la elaboración de joyas, cuanto como moneda de intercambio primitivo y emblema sagrado en las ceremonias (Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 1990); con el paso del tiempo, los nativos americanos le atribuyeron propiedades sobrenaturales, como la de propiciar

la lluvia y el mejoramiento de las cosechas (Gómez Iturralde, La Capitana del Mar del Sur: Jesús María de la Pura y Limpia Concepción de Nuestra Señora, 2000). Existe abundante literatura sobre el comercio de la concha entre las poblaciones del litoral peruano, el golfo de Guayaquil, la región maya y Méjico central en la costa del Pacífico, que dan a entender que los únicos aborígenes con capacidad de realizar tan extensas travesías, eran aquellos asentados entre Esmeraldas y Tumbes (Estrada, 1990).

El documento llamado “La Relación Samano-Xérez” escrito en 1525, relata la existencia de varios pueblos costeros que serían los súbditos del cacique Calangone, entre los que constan Salango, la isla Salango, Atacames, Cojimíes, Coaque, Docoa, Tiaone, Picuazá, Jaramijó, Piquigua, Manta y Bahía de Caráquez (Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 1990). Los habitantes de estos pueblos son los que habrían comercializado sus productos con las tribus del norte del propio Ecuador, así como con Panamá y Méjico.

El modelo de comercialización del *Spondylus* fue bastante sencillo y se inició con el uso incrementado de la concha en el lugar de su producción –en el extremo sur de su distribución geográfica- y luego con la “exportación” de sus excedentes hacia puntos ubicados cada vez más al norte en la costa del Pacífico. Los comerciantes ecuatorianos, en su afán de obtener mayor cantidad de conchas, viajaban con sus mercaderías hacia el norte para intercambiarlas con sus pares mesoamericanos.

Los comerciantes costeños, tenían la obligación de mantener el flujo de la concha a la serranía e impedir diplomáticamente que las poblaciones andinas se inmiscuyeran en el negocio de la *Spondylus*. Para conseguirlo, se crearon “puertos de comercio” a donde acudían los administradores andinos en busca del afamado molusco, para intercambiarlo con sus artesanías, orfebrerías y más productos seleccionados, puesto que no todos sus productos eran aptos para comercializarlos por el *Spondylus*. De esta manera, el mullo se fue convirtiendo rápidamente en el dinero primitivo de la América india, a través del cual terminarían uniéndose las culturas andinas y la mesoamericana (Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 1990).

Desde el punto de vista de la economía, Mesoamérica representaba un sistema de mercado de intercambio lineal, mientras que los andinos caracterizaban un sistema de intercambio compuesto de una red de distribución y asignación de productos controlado por el Estado, donde



burócratas de muy alto rango eran los encargados de la repartición de bienes y servicios (Estrada, 1990). Para la región andina, la comercialización del *Spondylus* también era muy importante porque permitía la “exportación” de sus materias primas y productos elaborados en base de ellas.

En resumen podemos decir que cuando llegaron los conquistadores, se consumían enormes cantidades de *Spondylus* en la región andina, las que llegaban a través del centro de comercio ubicado en Salango de donde se extraían, o cuando escaseaban, arribaban provenientes de Panamá en las balsas manteño - huancavilcas, después de largas travesías (Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 1990). De igual manera, es justo reconocer la importancia de los buceadores indígenas de Manta y Centroamérica como extractores del producto, así como los comerciantes de Chincha y Chilcay en el Perú, quienes comercializaban la *Spondylus* con los habitantes del centro de Chile hacia el sur y con los del golfo de Guayaquil por el norte.

Desafortunadamente para los nativos americanos, con la llegada de los conquistadores europeos se puso fin a la comercialización de la concha *Spondylus* y con ella a la prosperidad del comercio marítimo precolombino, pues a partir de esa fecha, las líneas de comunicaciones marítimas pasaron a poder de la corona española, con el fin de transportar las riquezas extraídas del territorio correspondiente al nuevo mundo.

## **Rutas transoceánicas**

Las crónicas españolas realizadas durante la época de la conquista, relatan la expedición marítima de los Incas encabezados por Túpac Yupanqui en 1465. Túpac Yupanqui habría salido de Manta, “aprovechando la corriente Ecuatorial del Sur y los vientos Este y Noroeste, pudo llegar a Polinesia, avistar el archipiélago de Tuamotú y tocar en la isla de Mangareva” (Del Busto J. , 1996)

Años más tarde, el historiador español José Antonio del Busto, en base al relato en mención, formuló la teoría de que aquellas islas serían Mangareva y Rapa Nui, basándose en treinta pruebas, las cuales incluyen leyendas sobre un rey Tupa que visitó las indicadas islas y las islas Marquesas, llevando consigo manufacturas que coinciden con las características de la artesanía incaica de la época, así como también en la similitud encontrada en las construcciones de tipo incaico en la Polinesia y otras evidencias más. El

propio historiador concluyó que a todas las pruebas que había encontrado, les faltaba el sustento necesario como para darles el carácter de irrefutables (Del Busto J. A., 2006).

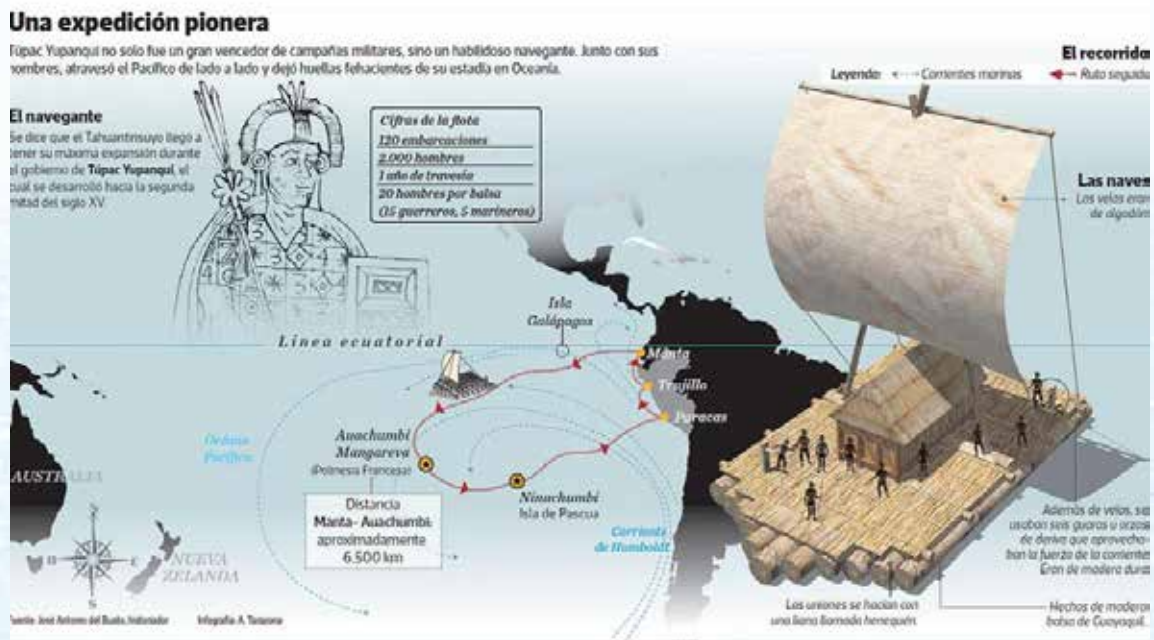


Figura 45. Expedición marítima de Túpac Yupanqui a la Polinesia  
Fuente: <http://ancashaldia.com>

La teoría de Del Busto fue sustentada por el viaje realizado por el explorador noruego Thor Heyerdahl, quien organizó la expedición Kon-tiki<sup>40</sup> y realizó junto con otras cinco personas la travesía de casi 7.000 kilómetros desde Perú hasta la Polinesia en balsas similares a las usadas por los incas y movidas únicamente por las mareas, las corrientes y la fuerza del viento.

Casi 20 años después, el navegante español Vital Alsar, quien sostenía que Heyerdahl había cometido algunas imprecisiones muy importantes para la historia, pues las balsas de su relato habían sido construidas con maderas de Guayaquil y transportadas hasta el Perú. Al no existir puertos en el norte del Perú, sino hasta llegar a El Callao y otras más, le hacían ver que dichas expediciones no podían haber sido realizadas por los Incas, sino por la cultura manteño-huancavilca.

De esta manera, realizó su primera expedición en 1966, para demostrar al mundo que hace más de 3000 años, los aborígenes de estas tierras,

40 Kon-Tiki fue el nombre inicial del dios solar de los incas, Wiracocha

dominaron los vientos y las corrientes, lo cual les permitió realizar travesías transoceánicas desde Guayaquil a la Polinesia (Estrada, 1990). Este primer intento fracasó a la altura de Galápagos principalmente debido a la falta de conocimiento en materia de balsa.

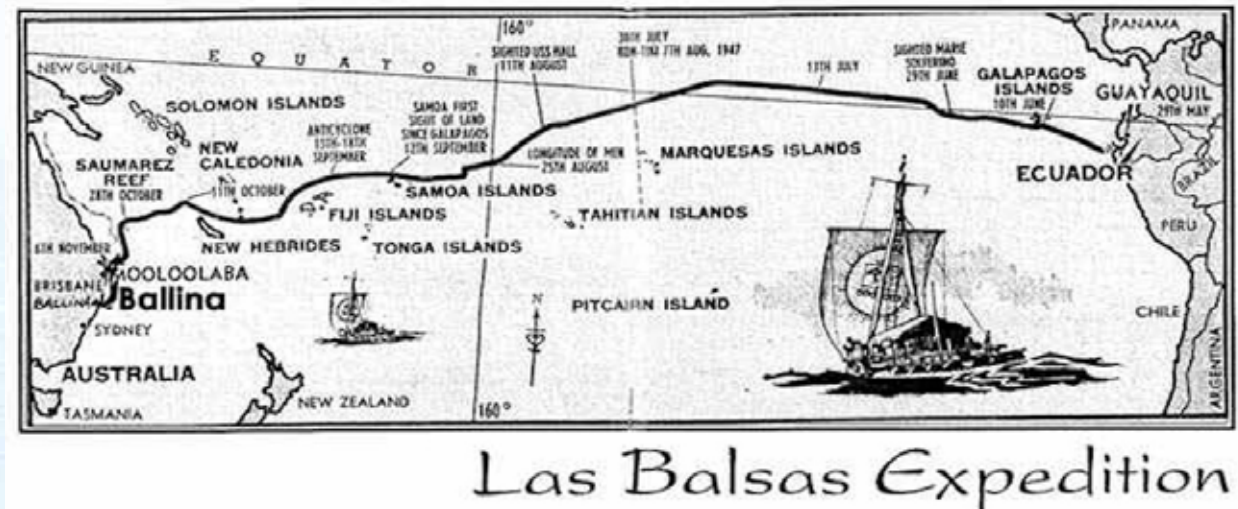


Figura 46. Expedición marítima a Australia  
Fuente: <http://commongroundaustralia.com>

Corregidos en detalle los errores cometidos en su primer intento, en mayo de 1970 Vital Alsar zarpa en “La Balsa” al mando de la segunda expedición y después de 160 días de navegación llegó a Mooloolaba, Australia, superando en tiempo y en distancia la travesía de Heyerdhal. Según Jenny Estrada:

Cuatro hombres y una gata reeditaban con su viaje la tecnología y el dominio del mar que poseyeron los manteños-huancavilcas, “Argonautas del Pacífico”, que miles de años antes de la llegada de los españoles, efectuaban esta clase de travesías en sus balsas (Estrada, 1990).

La gloriosa embarcación abatida por las tormentas, el sol, el calor y el frío del océano, reposa actualmente en el Museo Naval de España. Desafortunadamente para nuestro país, en esta expedición a diferencia de la primera, no se embarcó ningún tripulante ecuatoriano.

En 1973 Vital Alsar volvió al país para realizar nuevamente la travesía para probar que “la tesis de los desplazamientos masivos a través del mar, desde este punto de la América del Sur hacia el otro lado del Pacífico, hace muchos milenios, no es una leyenda fantástica ni se inscribe en el terreno de la exageración” (Estrada, 1990).

Para el efecto, esta vez construyó tres balsas: la “Guayaquil” bautizada así en honor al puerto que había hecho posible su sueño, la “Aztlán” en reconocimiento a Méjico, lugar donde profundizó sus estudios sobre la balsa después del primer ensayo y la balsa “Mooloolaba”, como homenaje al puerto australiano donde coronó con éxito la anterior expedición. Faltándole 400 millas náuticas para llegar a Australia, la expedición acusó una falta absoluta de vientos, motivo por el cual tuvieron que entrar a remolque hasta la costa australiana.

De esta manera, el glorioso navegante español Vital Alsar, había podido demostrar que la navegación oceánica en la época pre hispánica era efectivamente una realidad; que la capacidad de nuestros aborígenes del Pacífico en el dominio de los vientos, mareas y corrientes era de tal envergadura, que les había permitido arribar masivamente no solo a Centroamérica y la Polinesia, sino también al continente australiano y Oceanía.

## **Influencia europea en el comercio de América Latina**

Durante la colonización europea del nuevo mundo, fueron trasladados hasta América los tradicionales modelos económicos predominantes durante los últimos siglos principalmente de Inglaterra, España y Portugal, los cuales debieron irse adaptando en el tiempo, a las vicisitudes encontradas debido a varios factores de carácter geográfico, demográfico, productivo y social, que de manera evidente fueron ejerciendo una gran influencia en las escasas teorías económicas que habían gobernado a las naciones conquistadoras y colonizadoras durante mucho tiempo.

Mirando retrospectivamente, podemos aseverar -sin temor a equivocarnos- que aquello que representó el auge del siglo XVI para Europa, tuvo un altísimo costo para los nativos americanos, quienes hasta antes de la llegada de los conquistadores, vivían en un sistema económico y social donde sus necesidades básicas se encontraban ampliamente satisfechas, dentro de la cosmovisión imperante en sus diferentes culturas. El costo al cual nos referimos, principalmente está representado por el número de vidas que se perdieron gracias a las epidemias introducidas por los europeos, para las cuales los aborígenes no se encontraban ni remotamente predisuestos. De la misma manera, incidieron en la catástrofe demográfica

de los indígenas, los trabajos forzados en condiciones infrahumanas a las que fueron sometidos por la ambición europea, unidos a la desnutrición provocada por una alimentación deficiente, que poco o nada importó a sus conquistadores, quienes prevalecidos de una supuesta superioridad racial, acabaron casi con la totalidad de la población nativa en las islas caribeñas y con un alto porcentaje en la América continental.

Durante los aproximadamente 300 años que duró la ocupación europea en América, de manera paralela a la bonanza económica generada por las riquezas extraídas de América, se produjo en el viejo continente una notable merma de la producción agrícola, seguida de una larga y dolorosa inflación, así como grandes periodos de hambruna generalizada, que generaron a su vez importantes procesos migratorios que tuvieron un impacto muy grande en la composición demográfica de América Latina.

Por otra parte, para las colonias americanas el monopolio español y portugués, constituía un obstáculo muy importante para establecer relaciones comerciales con los demás países del mundo; y aun lo constituía para poder comerciar entre ellas, provocando que las ganancias derivadas, se concentraran de manera casi exclusiva en aquellas personas privilegiadas por los mecanismos de regulación implantados en Sevilla y Lisboa.

## **La llegada de los españoles y su relación con los pueblos originarios**

El continente que recibió a los primeros españoles estaba muy distante de constituir un paraje deshabitado. Estudios actuales demuestran que en esa época la población americana era aproximadamente de la misma magnitud que la de Europa Occidental, aproximadamente unos 40 millones de habitantes (Departamento de Estado de los Estados Unidos, 2005).

En 1503 se fundó en Sevilla la llamada “Casa de Contratación de Indias”, institución creada para manejar los asuntos de las colonias americanas. Allí se concentraban todos los esfuerzos dedicados a los preparativos para las actividades que se realizarían en las Indias, tal como creían los europeos hasta ese entonces, que eran las tierras que había descubierto Colón para la corona española, pocos años atrás. Cristóbal Colón murió en 1506 sin conocer la grandeza de su descubrimiento y el bautizo del nuevo hallazgo correspondería a Américo Vespucio, quien fue el primer europeo en intuir que las tierras descubiertas eran en realidad un nuevo continente, que

nada tenía que ver con las Indias Orientales, objetivo con el cual se habían organizado las expediciones de las últimas décadas, principalmente por parte de españoles y portugueses (EcuRed, s.f).

La corona española creó las encomiendas, un sistema a través del cual a los colonizadores se les entregaba tierras y 50 indios para trabajarla por un mínimo de 5 años, a cambio de que se encarguen de evangelizarlos. La ambición de los encomenderos hizo que por su cuenta y riesgo esclavizaran a los indios para aumentar sus ganancias más rápidamente, lo cual provocó el desprecio y el rechazo de los indígenas por el maltrato que recibían. Esta situación, sumada a las enfermedades traídas desde Europa como la gripe y la viruela, diezmó considerablemente a la población indígena, hasta el punto de extinguirla en las islas donde se fundaron las primeras ciudades coloniales.

Al morir la Reina Isabel La Católica, dejó muy claramente expresado en su testamento que la corona tenía como primer objetivo, evangelizar a los pobladores de las aldeas que se vayan encontrando, motivo por el cual era imprescindible que en todas las expediciones debían incluirse prelados con esa misión; pero que además, también los colonizadores debían comportarse con ellos, conforme lo mandaba la religión católica -al menos en la forma en que se practicaba hasta ese entonces. Las reglas del juego eran claras, puesto que fueron expedidas las llamadas Leyes de Burgos, un cuerpo legal que tenía como propósito el preservar la calidad de vida de los indios frente a la codicia de los europeos.

A la muerte de Isabel, las malas experiencias ocurridas con los encomenderos fueron comunicadas al Rey de España para que cesaran los abusos en el nuevo mundo, pero el soberano nada pudo hacer en vista de su delicado estado de salud, que pronto lo llevaría a la muerte. Fray Bartolomé de las Casas le había propuesto al Rey Fernando El Católico, que con el fin de detener los abusos en las colonias, se crearan poblados indígenas donde puedan trabajar en paz, protegidos por la iglesia y de esta manera cumplir con las Leyes de Burgos.

En 1513 se descubrió el océano Pacífico y con ello llegaron a España las noticias de nuevas riquezas en las tierras de Sudamérica, lo cual resultaba oportunamente alentador, dado que para 1515 la corona andaba baja de recursos y se decía que las colonias demandaban más de lo que producían. La visión española hasta esta fecha, es decir más de 20 años después del

descubrimiento, era que “hasta ese momento las Indias solo han producido gastos” motivo por el cual se hacía necesario explorar, descubrir y explotar a favor de la corona, cuanta riqueza sea posible. Con ese antecedente, en 1518 Hernán Cortés es nombrado comandante de la expedición a territorio mejicano, donde se conocía con cierta certeza, que era un territorio rico en oro y plata. Al llegar a Méjico, Cortés encuentra primeramente a los mayas, una antigua civilización americana que se encontraba en franca decadencia, desde que fueran conquistados por los aztecas. Con su ayuda logra desembarcar en Tabasco y mediante un sistema de doble traducción: del azteca al maya, utilizando a una indígena maya que fuera su amante y traductora; y del maya al español, utilizando un soldado español que había permanecido prisionero de los indios, logra recabar valiosa información que le permitió adentrarse en el territorio mejicano.

En 1519 funda Veracruz en la costa del golfo de Méjico, luego llega a Tenochtitlan capital del imperio azteca, donde encuentran una ciudad que por el grado de desarrollo, dejaría boquiabiertos a los españoles. Después de tres años, aplicando la fuerza y/o la diplomacia con los aztecas, Hernán Cortés logra la conquista de Méjico, lo cual significó la adquisición de un bastión desde donde se emprenderían muchas expediciones hacia el norte, hacia el sur y hacia el oeste norteamericano, para lograr los descubrimientos que todavía estaban por realizarse en el nuevo mundo (América, un Nuevo Mundo, 2015).

Las clases en las nuevas tierras, estaban claramente estratificadas de acuerdo al componente racial; así, los mestizos estaban inmediatamente debajo de los blancos, luego venían los zambos y al final se encontraban ubicados los negros. Estos últimos deben su presencia a Bartolomé de las Casas –el más vehemente defensor de los derechos indígenas- quien en el afán de liberar a los indios (de quienes se decía que no tenían alma) consiguió que la corona incorporase a los negros al continente americano en calidad de esclavos para reemplazar a los indios. Esto ocasionó que Lisboa se convirtiera rápidamente en el centro mundial de la esclavitud, con un gigantesco mercado de exportación que unía a tres continentes: África el proveedor de esclavos, Europa el administrador del mercado y América, el receptor de la negritud esclava. Pronto el monopolio portugués de la esclavitud, se convertiría en el oligopolio de Portugal, Francia e Inglaterra.

El valor de los esclavos variaba entre su lugar de origen y destino; así un esclavo en las factorías portuguesas de África costaba 60 pesos, mientras que en Cartagena de Indias llegaba a valer 250 pesos y en condiciones especiales, podrán alcanzar hasta los 300 pesos (América, un Nuevo Mundo, 2015).

Luego vendría el descubrimiento y la conquista del Perú, proceso que duraría aproximadamente 40 años, lo que da una clara idea de la resistencia incaica a la presencia española en sus tierras. Este imperio llamado Tahuantinsuyo, había sido creado por Manco Cápac, 100 años antes de la llegada de los españoles y sus habitantes eran adoradores del sol, la luna y la madre tierra.

Con la llegada de los Virreyes de Perú y Nueva España (Méjico), la situación de los nativos americanos mejoraría en algo, puesto que desde España se elaboraron nuevas leyes que los favorecían al reconocerlos como vasallos y no como esclavos, lo cual exacerbó los ánimos de los colonizadores, particularmente de los encomenderos, quienes se levantaron en interminables revueltas encabezados por el propio Gonzalo Pizarro. Al cabo de algunos años, se fundó la primera imprenta en Méjico y con ello se inició la masificación de las ideas culturales y religiosas en el nuevo continente, se logró imponer el idioma castellano como idioma oficial en las colonias, se creó la Universidad de Lima, se crearon las primeras comunidades jesuitas y se marcaron una serie de hitos históricos, que incluyeron el desplazamiento de 350 mil españoles entre los siglos XVI y XVII al nuevo mundo (América, un Nuevo Mundo, 2015).

El comercio en América Latina durante esta época estuvo marcado por el monopolio establecido desde España por la Casa de Contratación de Sevilla y se fundamentaba en *“el postulado mercantilista de la acumulación de metales preciosos mediante superávits comerciales”* (Márquez, 2001).

Este monopolio fue la causa de muchas dificultades para la adquisición de los bienes traídos desde Europa, originando además una notable alza en el de por sí, ya alto costo de los mismos, razón por la que se convirtió en la causa para la búsqueda de una forma alternativa de comercio, que permita abaratar los precios e incrementar su oferta en las colonias americanas. Por otra parte, el descubrimiento de América debió significar para la corona española, el reforzamiento del principio de la acumulación de metales como símbolo de una economía fuerte y saludable, pues ahora más que nunca con la plata y



el oro del nuevo mundo, su sistema económico se vería excepcionalmente favorecido por todo el tiempo que pudieran usufructuar de las minas de Nueva España y del Perú.

Como hemos visto anteriormente, una de estas formas alternativas de comercio se materializó a través de los ataques de piratas, corsarios y bucaneros a las líneas de comunicaciones marítimas, para lo cual la corona hubo de proveerles protección y cobertura mediante el empleo de convoyes que unían los extremos de la ruta entre Sevilla en España y Veracruz en Nueva España o Portobelo en Panamá. Esta medida le proveyó a la corona de una seguridad externa para su comercio, sin embargo no la podía proteger de las políticas desacertadas que internamente, provocaron la ruina de algunas nacientes manufacturas, como la de los textiles por ejemplo.

Debido a esos desaciertos, España continuaba dependiente de los productos manufacturados en otras regiones de Europa, por lo tanto las riquezas extraídas de Potosí y México, se incorporaron rápidamente al sistema financiero europeo, provocando -como era de esperarse- la salida del respaldo metálico de la economía española (oro y plata) y un proceso inflacionario que fue conocido como la "*Revolución de los Precios del Siglo XVI*"<sup>41</sup>. Como es fácil de adivinar, con la inflación ganaron quienes ostentaban el poder económico y perdieron los asalariados. Según Graciela Márquez (2001): "A nivel global, la plata del Nuevo Mundo alimentó la expansión de los circuitos de comercio a nivel mundial en los siglos XVI y XVII, dando lugar a un primer ciclo de globalización" (pág. 6).

Es importante mencionar que el alza de los precios en Europa, no obedeció únicamente a la abundancia de los metales preciosos extraídos en América; más importante que eso, fue que los costos de producción de dichos metales bajaron, porque al principio se dieron en forma de saqueo puro, para posteriormente ser explotados por una mano de obra prácticamente gratuita, mediante la utilización de los esclavizados indígenas en las minas. Durante esos 200 años, los intentos españoles para evitar que el oro y la plata de sus colonias fuera absorbidos por la economía europea, fueron en vano y ni siquiera las medidas adoptadas para tratar de mantener el monopolio del comercio, ni la utilización de los convoyes, ni las prohibiciones establecidas

---

41 La revolución de los precios consistió en un proceso inflacionario que tuvo lugar en Europa occidental durante finales del siglo XV y primera mitad del siglo XVI; consistió en un crecimiento de precios y salarios motivado por el flujo de oro y plata de las colonias americanas.

para sus territorios de ultramar, fueron capaces de impedir la salida del respaldo metálico de su economía y de cumplir con el postulado mercantilista de la época.

En lo que respecta a la protección de su tráfico marítimo como vimos anteriormente, se diseñaron las denominadas Carrera de Indias que incluían tres rutas atlánticas y una en el Océano Pacífico. Las rutas del Atlántico eran Sevilla-Veracruz, Sevilla-Cartagena y La Habana-Sevilla; mientras que la del Pacífico era Acapulco-Manila. El sistema de rutas protegidas resultó bastante efectivo para las coronas de España y Portugal, al punto que en 300 años de existencia, solo dos convoyes fueron hundidos a manos de los piratas ingleses y otro por los holandeses. Demás está decir, que cada uno de los convoyes salía fuertemente protegido por los barcos de guerra españoles, bajo cuya responsabilidad se trasladaban grandes cargamentos de productos manufacturados desde Europa hasta América; y regresaban cargados de riquezas minerales y artesanías americanas para el viejo continente. Los barcos mercantes o carracas, salían escoltados desde Sevilla hasta La Habana, en donde se dividían para continuar el tránsito sea hasta Veracruz o hasta Cartagena. Los convoyes de regreso, realizaban la maniobra inversa: zarpaban desde esos puertos y se reunían en La Habana para después continuar hasta Sevilla.

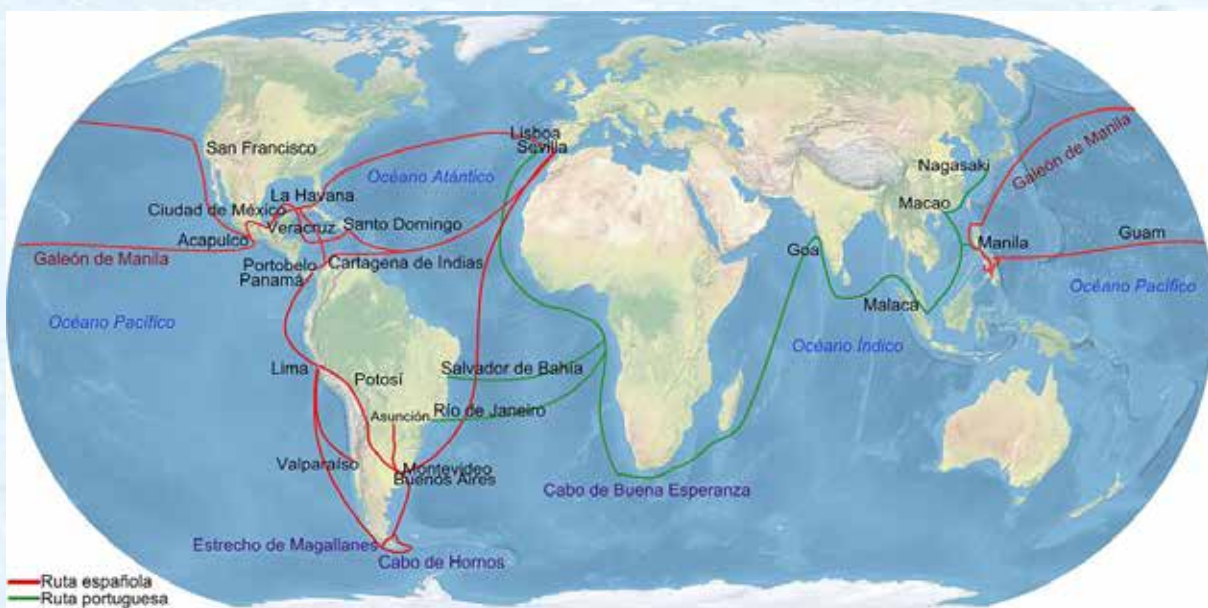


Figura 47. Carrera de Indias entre España y Portugal con América  
Fuente: <https://upload.wikimedia.org>

Graciela Márquez (2001), en su documento de trabajo sobre Monopolio y comercio en América Latina, siglos XVI-XVII, afirma lo siguiente:

La lentitud y la periodicidad incierta de las flotas las hacía inoperantes para servicios de comunicación y transporte que requerían de una mayor rapidez y periodicidad. Al margen de las flotas, la Corona española otorgó permisos para la navegación de “navíos de aviso” y “navíos de azogues”. Los primeros eran barcos pequeños cuyo recorrido trasatlántico se realizaba en un tiempo mucho menor al que utilizaban los galeones y otras grandes embarcaciones mercantes para el envío de noticias sobre la partida de la flota y disposiciones de todo tipo sobre la colonia. Los navíos de azogue, generalmente barcos de guerra, transportaban el mercurio cuya distribución era controlada por la corona pues desde 1559 el abasto de mercurio se había convertido en monopolio real (pág. 12).

En un comienzo, Sevilla prestaba todas las facilidades portuarias para cumplir con la Carrera de Indias, pero conforme iba incrementando el volumen de carga y por ende el tamaño de los buques, el bajo fondo hacía ver la necesidad de contar con otros puertos en el Atlántico hispano, pero la férrea oposición de la clase naviera y la sociedad sevillana representada por el Consulado, hicieron imposible hasta para el Rey Carlos V, la apertura de nuevos puertos para comerciar con sus colonias. Sin embargo de aquello, en los años 1660 Cádiz fue autorizada como puerto alterno de Sevilla y 60 años más tarde -recién en 1717- Sevilla perdería frente a Cádiz sus derechos de ser el único puerto de España autorizado para comerciar con América (Márquez, 2001). Esta modalidad monopolista de la Casa de Contratación de Sevilla también se implementó en América, de tal suerte que al igual que únicamente los miembros del Consulado sevillano tenían derecho de adquirir y vender la mercancía llegada de las colonias, en América únicamente los miembros del Consulado local, tenían el derecho de comprar y negociar las mercancías llegadas de Europa.

Demás está decir que para ser miembro de los Consulados, había que gozar de una fortuna muy grande destinada para el comercio, razón por la cual eran seleccionados muy cuidadosamente. Tal es así que en el caso de Cartagena, dichos beneficiarios se aprovisionaban de los productos que comerciarían al interior del Virreinato de Nueva Granada y simultáneamente se enviaba a Lima la noticia del arribo, para que los comerciantes de la plata

peruana se dirigiesen por vía marítima hasta Panamá para intercambiarla por la mercadería europea. Posteriormente, los galeones se dirigían hasta Portobelo -Panamá- donde desembarcaban la carga que tenía como destino el Virreinato de Lima y la transportaban a lomo de mula hacia la costa pacífica, donde se la volvía a embarcar en navíos de menor envergadura y protegidos por la Armada del Sur hacia su destino final en El Callao. Esta misma fuerza naval, era la que protegía el transporte de la plata peruana desde El Callao hasta Panamá, la misma que también era transportada a lomo de mula hasta Portobelo, para su tránsito final hacia Sevilla. De alguna manera, esta última ruta que era complementaria a la ruta Sevilla-Cartagena-Sevilla, podría ser considerada como una segunda ruta en el Pacífico junto a la ruta Acapulco-Manila-Acapulco.

Con el fin de frenar la salida de la plata peruana hacia China, la corona española prohibió las exportaciones desde Panamá y El Callao hacia las Filipinas, monopolizando dicho comercio en el puerto de Acapulco, a la vez que prohibió a Nueva España la re exportación de productos europeos hacia Sudamérica. Evidentemente, todas las prohibiciones impuestas sumadas a las dificultades generadas por los factores geográficos y el aumento de las necesidades en las colonias, originó el contrabando de los productos que llegaban desde Asia, entre los que destacaban la seda, la porcelana y las especias.

## **El comercio marítimo colonial**

Durante la colonia, el proteccionismo estatal fue el sistema predominante en el comercio, así como el medio de transporte predilecto se constituye a través de las líneas de comunicaciones marítimas. Para regular el comercio entre España y las colonias americanas, se creó el llamado “Pacto Colonial”, un acuerdo mediante el cual se instruía a productores, mercaderes y consumidores sobre la forma en que debía efectuarse el intercambio de manufacturas europeas por materias primas. Por disposición de la Casa de Contratación y con el fin de mantener el flujo logístico entre la corona y las colonias, salían en convoyes desde Sevilla hacia América, dos expediciones anuales de barcos mercantes debidamente escoltados por buques de guerra, a las cuales se las denominaba como las “Carreras de Indias”. Al llegar a La Habana se dividían en dos y una de las flotas se dirigía para Veracruz en

la Nueva España –actual territorio mejicano- mientras que la otra, lo hacía hacia Cartagena, desde donde tomaban por vía terrestre hacia Panamá y desde este puerto, nuevamente embarcaban para El Callao en Perú y luego para Valparaíso en Chile (América, un Nuevo Mundo, 2015).



Figura 48. Carrera de Indias o Ruta de las Flotas  
Fuente. Recuperado de <http://www.agendadereflexion.com.ar>

Las ganancias obtenidas a través de este monopolio, significaban dividendos que por lo bajo, alcanzaban un 400% de utilidad para los comerciantes privilegiados por la corona, a la cual entregaban una gran parte de la misma, pero en otras ocasiones y de acuerdo al lugar de distribución, por ejemplo alrededor de los centros mineros de Méjico y Perú, fácilmente podían alcanzar la astronómica cifra del 1000% sobre el precio de compra en su lugar de origen (Universidad Católica de Chile, s.f).

Los puertos más importantes del Pacífico, estaban localizados precisamente en las cercanías de los lugares desde donde se extraían las riquezas minerales y estos eran Acapulco en Nueva España y El Callao en el Perú. Durante los siglos XVI y XVII la actividad predominante en toda América era la minería, con sus puntos clave: Zacatecas, Guanajuato y Taxco en Méjico; Potosí y Huancavelica en el Perú; sin embargo de aquello, la artesanía y la manufactura se desarrolló de forma interesante en La Habana,

Guatemala, Tunja, Guayaquil y Quito, entre otras importantes ciudades sudamericanas (América, un Nuevo Mundo, 2015).

Existía además una tercera ruta que anual o bianualmente ocupaba el océano Pacífico y que era conocida como el “Galeón de Manila”, que transportaba las riquezas del continente asiático hasta Acapulco y El Callao, para intercambiarlas con la plata mejicana y peruana. En el primer puerto se desarrollaba la Feria Anual de Acapulco, donde se distribuía una parte de las preciadas mercancías orientales traídas desde las Filipinas, mientras que el resto se trasladaba por vía terrestre hacia Veracruz en el Golfo de Méjico, para que sea exportada hacia España utilizando las Flotas de Indias. Esta se constituyó en una de las rutas más duraderas, en vista que se mantuvo vigente prácticamente hasta mediados del siglo XIX (América, un Nuevo Mundo, 2015).

El siglo XVIII es denominado el siglo del Atlántico, gracias al enorme tráfico comercial que soportaba, principalmente gracias a la colonización de América por parte de España y Portugal, lo cual como es obvio pensar, desató la ambición de otras potencias marítimas como Inglaterra, los Países Bajos y Francia, quienes operando al margen de la rectitud moral, se dedicaron a atacar las líneas de comunicaciones marítimas españolas en el Atlántico, para apoderarse de sus mercancías, a través de piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros.

Pero el siglo del Atlántico estuvo marcado por un evento nefasto para la humanidad, como lo fue el tráfico y comercialización de esclavos hacia nuestro continente, tal como sucedió años atrás en Europa, dando origen al llamado Comercio Triangular.

Para España resultó imposible evitar la ocupación extranjera en sus colonias y las potencias marítimas emergentes, que hasta el momento únicamente habían accedido a las riquezas extraídas desde Méjico y Perú. El Rey Francisco I de Francia, la reina Isabel I de Inglaterra y los estados generales de los Países Bajos, concedían el beneplácito y la patente de corso a sus navegantes para que conquisten y colonicen tierras, ataquen el tráfico marítimo español y amplíen sus dominios en ultramar (Gómez, 2000).



Figura 49. Comercio triangular de esclavos  
Fuente. <https://www.blinklearning.com/useruploads>

La lucha por el dominio del mar, emprendido por Francia, Holanda e Inglaterra, tenía como propósito arrebatarse el control de las líneas de comunicaciones marítimas a España y Portugal con sus colonias americanas, e introducir sus propias mercancías a través del contrabando en las mismas colonias. Los piratas, corsarios y bucaneros operaban desde las deshabitadas islas del Caribe contra los convoyes que zarpaban desde Veracruz en el norte y Cartagena en el sur hacia La Habana, donde se reunían previo a la travesía hacia España, de tal suerte que su posición central -principalmente en Jamaica- les resultaba realmente privilegiada para lanzarse sobre sus presas.

Evidentemente, los españoles tenían que defender su tráfico marítimo a como diera lugar, para lo cual fue necesario incrementar significativamente la construcción de buques de guerra en los incipientes astilleros coloniales, en donde destaca con luz propia el puerto de Guayaquil, no solo por su ubicación geográfica, sino también por la capacidad para aportar con los materiales y la mano de obra necesarios para la industria naval. Además el puerto de Santiago de Guayaquil contaba con un astillero alternativo en la isla Puná, ubicada en el centro del golfo de Guayaquil.

Como se puede apreciar, esta migración británica, francesa y holandesa, empezó a interesarse por ejercer su presencia en América mucho después de

que los primeros pobladores españoles ya se habían asentado en el nuevo mundo, lugar donde habían desarrollado prósperas colonias, sobretodo en Méjico y Sudamérica. A diferencia de los españoles, la nueva ola de migrantes europeos, que se asentó casi de manera exclusiva en América del Norte y el Caribe, era gente que escapaba de la opresión política, económica y religiosa y venía en busca de un lugar donde encontrar las oportunidades que su tierra natal les negaba; además los ingleses no venían patrocinados por su gobierno, sino que eran grupos particulares de individuos, cuya principal motivación era lucrar de las oportunidades que les brindaba el nuevo continente (Departamento de Estado de los Estados Unidos, 2005).

Las colonias europeas de las Antillas, emprendieron negocios directamente con las colonias americanas, haciendo a un lado a la autoridad del decadente poder español, ya amenazado en Europa por los franceses. Así se inicia al libre comercio entre el viejo y el nuevo mundo, después de muchos años de haber soportado el monopolio español impuesto por la conquista y la colonización. Este libre comercio por la vía oceánica del Atlántico, fue desplazando lentamente a la milenaria ruta marítima del Mediterráneo, pero más tarde también sería desplazado, por la ruta oceánica del Pacífico, como veremos más adelante.

Como hemos dicho, desde la Casa de la Contratación de Sevilla, se manejaban todos los asuntos concernientes al comercio con las colonias americanas, sobre todo lo referente a la selección de aquellos productos enviados y recibidos, susceptibles de ser monopolizados, adjudicándose para la corona todos los derechos para su comercialización. La consecuencia inmediata de este monopolio, fue convertir a la América hispana en proveedora de materias primas –léase plata y oro- a la vez que se le prohibía cualquier tipo de actividad industrial que pudiera competir con la madre patria; por su parte España, se convertía en la gran abastecedora del mercado hispanoamericano de todos los productos manufacturados que se producían en Europa.

De forma paralela a la antes mencionada Carrera de Indias, se desarrolló un subsistema de tráfico marítimo para interconectar a los diferentes puertos de la colonia. Inicialmente se utilizaron los puertos que habían sido empleados durante muchos años por los navegantes aborígenes en el Caribe, en el Atlántico sur y en el Pacífico, donde empezaban a desarrollarse los



centros de comercio más importantes de dominio mestizo, al cual también podían integrarse los comerciantes indígenas para la venta de sus productos agrícolas y artesanales.

Este subsistema marítimo, sumado al sistema vial terrestre, permitió el normal abastecimiento a los ya creados Virreinos de Nueva España y de Lima, de aquellos productos que no provenían desde Europa y que eran producidos en las fértiles tierras americanas. Esta relación económica entre la corona y las colonias, estableció para una gran parte del territorio americano el modelo agrícola durante centenares de años; tal vez aquí se encuentre la explicación por la cual Hispanoamérica vivió tantos años de espaldas al mar, dedicándose casi exclusivamente al cultivo de la tierra y la fabricación de manufacturas, sin mayor valor agregado para el comercio mundial.

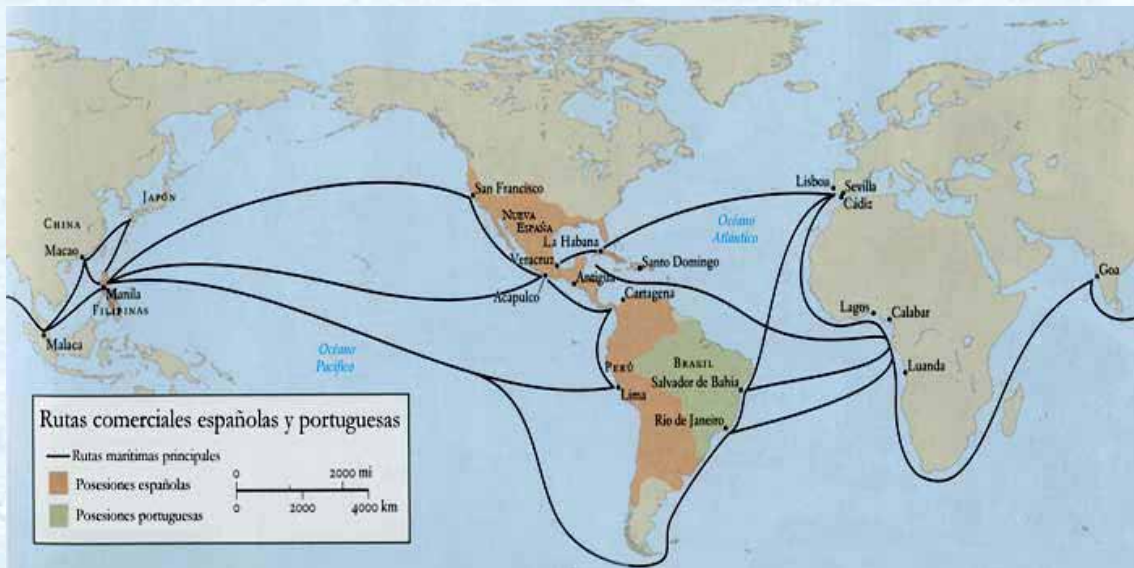


Figura 50. Rutas Comerciales en la Colonia  
Fuente: <https://clasesdehistorias.files.wordpress.com>

Mientras tanto en Europa de finales del siglo XVIII, España estaba en franca decadencia en relación a otras potencias como Inglaterra y Francia, motivo por el cual ya no podía defender con éxito sus líneas de comunicaciones marítimas frente a los corsarios, piratas y bucaneros que habían proliferado en los mares y océanos, motivo por el cual, cada vez resultaba más oneroso sostener las Carreras de Indias. Ante esta situación, España no tuvo más remedio que ir de a poco, liberando el comercio monopólico con las colonias. De manera simultánea, la población de Hispanoamérica había crecido tanto,

que sus demandas de productos definitivamente no podían ser solventadas únicamente por el mercado español, lo cual fue ampliamente aprovechado por las demás potencias europeas para propiciar el contrabando por vía marítima para satisfacer el mercado americano.

Definitivamente había llegado el momento para la implementación de urgentes reformas al manejo de la economía española para evitar la pérdida de sus mercados coloniales. La primera fue conocida como el Reformismo Borbónico<sup>42</sup>, mediante la cual:

- Cada comerciante podía hacerse a la mar con sus productos, sin necesidad de incorporarse a las Carreras de Indias, con lo cual se agilizó la frecuencia de los viajes intercontinentales y por ende, se aumentó el flujo de mercaderías hacia las colonias.
- Sevilla dejaba de ser el único puerto de embarque español y a partir de la fecha (1765), se autorizaba a otros nueve puertos para el embarque de mercaderías hacia Hispanoamérica; así como también se autorizaba como puertos de destino a Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad en el Caribe, en detrimento de Veracruz y Cartagena.
- Se dispuso el libre comercio entre los puertos de América y España, sin la intervención de la monarquía.
- Se mantuvo la prohibición de negociar con puertos extranjeros sin el permiso de la corona y la prohibición de negociar entre las colonias, los productos que pudieran competir con aquellos que comercializaba España.

Desafortunadamente para España, en el corto plazo se iniciarían las guerras de emancipación de sus colonias, independiente de lo cual, durante el corto tiempo de aplicación de las reformas borbónicas dejaron entrever cierta mejoría en el volumen de importaciones para sus colonias. En el ir y venir de las luchas libertarias de las colonias españolas en América, en 1823 ellas adquieren la calidad de países independientes, con libertad para comercializar en igualdad de condiciones con cualquier otro país del mundo, incluyendo obviamente a las potencias europeas de entonces.

---

<sup>42</sup> En el siglo XVIII el rey Carlos III de España, perteneciente a la dinastía borbónica, se propuso emprender transformaciones políticas, militares y económicas en sus colonias americanas las mismas que estaban destinadas a modernizar el esquema de gobierno y a la vez adquirir un mayor control administrativo.

## Política comercial de la corona española hasta el siglo XVII

La política mercantilista empleada por la corona española para administrar el comercio con sus colonias americanas, dejó mucho que desear y al final del día, los resultados arrojados en la economía interna fueron deficientes. Es necesario aclarar que a pesar del rol dominante del imperio, estas deficiencias se sumaban al hecho de que las ganancias del comercio entre España y sus colonias, mayoritariamente iban a los mercaderes españoles, otro tanto estaba destinado para el clero y solo un porcentaje correspondía a las arcas de la monarquía. Como si fuera poco, de estas últimas, se descontaban los recursos necesarios para financiar las constantes guerras contra las demás potencias de Europa y para proteger el tráfico mercante a través del Atlántico, contra piratas, corsarios y bucaneros.

La política comercial colonial establecía que las posesiones españolas de ultramar, debían estar al servicio de la metrópoli, proveyéndole de las materias primas y los metales preciosos requeridos para respaldar el sistema financiero; y además, las colonias debían constituir el mercado natural hacia donde se exportasen las manufacturas y demás bienes elaborados en España, muchos de ellos con la propia materia prima que era exportada desde América. Evidentemente, esta balanza comercial resultaba ampliamente beneficiosa para España y tenía un impacto negativo en la economía de los habitantes del nuevo mundo.

Las relaciones metrópoli-colonia se basaban en una situación de monopolio; la metrópoli era el único abastecedor de productos importados y el único comprador de las exportaciones de la economía colonial, lo cual daba lugar a un evidente intercambio desigual que se ha perpetuado hasta la actualidad. A los condicionantes de esa relación es lo que ha llamado, por darle algún nombre, “pacto colonial” (Velez, 2009).

El pacto colonial incidió de manera negativa en las relaciones comerciales de la América hispana durante la época de la colonia y a pesar de haber desaparecido mucho antes de la llegada del proceso independista, sus preceptos se mantuvieron vigentes durante la época republicana y en muy pocos países latinoamericanos, ha podido ser transformado. Una de las consecuencias que podemos apreciar aún en la actualidad, es el proceso de producción capitalista por medio de la explotación de la periferia colonial, con la consecuente desigualdad de la economía mundial, que sumió a las

colonias en una situación de dependencia, cuyos aparatos productivos debían funcionar únicamente para satisfacer las demandas de la metrópoli. Esta política mercantilista, es a la que muchos autores han denominado en los últimos años como neo-colonialismo<sup>43</sup>.

De esta manera, las finanzas imperiales se financiaban principalmente de la amplia gama de impuestos que con que se gravaban tanto las importaciones como las exportaciones, las continuas confiscaciones a quienes pretendían evadir los controles del sistema, los derechos de extranjería pagados por naves de otra bandera que se servían de las flotas y los préstamos que con carácter de obligatorio, los comerciantes debían otorgar cuando así lo requerían los administradores del comercio español. El arancel impuesto a las importaciones y exportaciones, tenía el nombre de almojarifazgo (Márquez, 2001) y a lo largo del siglo XVI varió tanto en los puertos de España como en los de América Latina, hasta cuando en 1660 la corona abolió todos los impuestos *ad valorem* sobre las importaciones.

Otro de los impuestos con que se gravaba al comercio por vía marítima era conocido como la tasa de avería, el mismo que servía para financiar los costos de protección de la carga contra los ataques de la piratería, mediante la conformación de convoyes conformados por barcos mercantes y barcos de guerra con pertrechos militares (Márquez, 2001). El valor de la tasa fluctuaba de acuerdo al tipo de carga transportada y a la situación de que si el transporte se realizaba en tiempo de paz o de guerra; y de auge o declive de la piratería, lo cual era la situación común de la Europa de los siglos XVI y XVII. Estos factores, sumados a la incertidumbre fiscal y a la especulación de los comerciantes españoles, hicieron que el número de flotas provenientes de Sevilla hacia América disminuyese paulatinamente y con ello, el comercio que alguna vez fuera vigoroso con los puertos de Veracruz y Portobelo.

Mientras tanto, las necesidades en las colonias americanas eran cada vez más apremiantes y por lo tanto cada vez más insatisfechas, debido a la permanente migración de europeos al nuevo continente, quienes al no poder contar en forma oportuna con los insumos requeridos desde España, recurrían a los contrabandistas o al comercio intrarregional para satisfacer sus demandas de telas finas, ropa, papel, hierro, herramientas, aceite, vinos,

---

43 "Predominio e influencia de determinantes, especialmente en el campo de la economía, por parte de antiguas potencias coloniales, naciones poderosas y empresas internacionales sobre países descolonizados o en vías de desarrollo" (Real Academia Española, 2017).

vinagre y armas. Otro factor desfavorable para el comercio con las colonias hispanas, fue la incapacidad del aparato productivo español para lograr copar las necesidades de los criollos y los mestizos, debido a la inflación causada por el flujo de la plata americana en Europa, lo que originó que productos extranjeros sean introducidos al nuevo mundo, ya sea en forma de contrabando o re-exportación desde la propia Sevilla, por parte de los comerciantes del Consulado.

En el largo plazo, España fue incapaz de compensar el flujo de metales preciosos con la exportación de bienes producidos internamente. El objetivo de acumular metales preciosos a través de un superávit en las cuentas de comercio exterior llegó a ser inalcanzable para la economía española cuyas debilidades institucionales impidieron una expansión de las industrias internas Graciela Márquez (2001).

Con el fin de paliar su incapacidad, la propia corona española hubo de impulsar la sustitución de importaciones de los principales bienes de consumo en sus colonias, dando origen a la producción local de trigo, vino, aceite de oliva y textiles en los Virreinos de Nueva España y de Lima, productos cuya calidad nada tenía que envidiar a los europeos y fue rápidamente apreciada en los territorios americanos. De esta manera surgió el vino chileno, el aceite peruano y otros productos que se intercambiaban con aquellos que llegaban a Nueva España provenientes de Asia, llegando a ser tan exitoso el comercio entre ambos virreinos, que la corona nuevamente tuvo que prohibirlos, en vista que prácticamente había anulado la participación española en la provisión de bienes manufacturados hacia sus colonias y se había incrementado el desvío de la plata de las minas americanas hacia el Lejano Oriente.

Como era de esperarse, una prohibición de esta naturaleza lo que hizo fue estimular aún más, el contrabando entre las principales ciudades de las colonias americanas, pues aun siendo considerado como ilegal, los precios de los bienes sujetos al contrabando nunca alcanzaron los precios introducidos por el sistema de flotas, motivo por el cual a pesar de las prohibiciones, este comercio ilegítimo persistió durante muchos años.

## Los portugueses en Brasil

El dominio portugués en Brasil fue mucho más flexible que el dominio español en sus colonias americanas, puesto que no estuvo concentrado en la explotación de las riquezas minerales del suelo, sino más bien que enfocó su atención al desarrollo de una economía exportadora de caña de azúcar, palo de Brasil y otros productos selváticos, a cambio de la cual Brasil importaba esclavos africanos y productos de primera necesidad.

Al igual que España, Portugal sufrió el embate de las demás potencias marítimas que pugnaban por arrebatarse el control sobre sus colonias americanas; entre ellas principalmente se encontraban los corsarios de Francia y Holanda, frente a lo cual y después de muchos esfuerzos de guerra, Portugal no tuvo más remedio que recurrir a los ya mencionados sistemas de flotas para poder defender el monopolio de comercio con Brasil. El papel que desempeñaba la Casa de Contratación de Sevilla para España, a partir de 1649 lo asumió para los portugueses la *Companhia Geral do Comercio* (Márquez, 2001), quien controlaba las exportaciones e importaciones de materias primas y productos elaborados del reino de Portugal y Brasil. Treinta años más tarde, se implementó la *Companhia do Maranhao* con el fin de administrar de manera exclusiva y monopólica el comercio de esclavos hacia el nuevo continente, el cual prácticamente se insertó como parte fundamental de la producción azucarera en Brasil, dando lugar al denominado “Comercio Triangular” cuyos vértices fueron Lisboa, África y Brasil; o Liverpool, África y las Antillas (Portalquimera, s.f). Los nativos africanos, reunían las características adecuadas para el arduo trabajo en las plantaciones de azúcar de Brasil, no solo por sus condiciones físicas sino también porque su comercialización estaba libre de todo tipo de restricciones.

Para Portugal fue muy difícil tratar de monopolizar su comercio con Brasil, y a pesar de los grandes esfuerzos realizados para desarrollar políticas mercantilistas que le permitan controlar de manera interna y externa el espacio colonial, no pudo alcanzar la fuerza institucional suficiente para hacerlo y las rentas del ansiado monopolio, fácilmente eran tomadas por otros agentes del mercado. En el corto plazo, esta situación provocó graves afectaciones tanto al volumen como al costo de los bienes importados en las colonias americanas, arrojando como muestra del fracaso de su política

mercantilista, el descontrolado sobreprecio pagado por los consumidores de dichas colonias.

Por distintas razones y en contra de las disposiciones de la corona, Brasil desarrolló de manera exitosa el comercio intercolonial con los territorios portugueses del continente africano y con los barcos que provenientes de la India con destino a Lisboa, recalaban en costas brasileñas.

## El contrabando y su influencia en el comercio colonial

El contrabando, conjuntamente con la piratería y el comercio intrarregional -catalogado como ilícito por la corona- constituyó una de las respuestas al monopolio comercial impuesto por España y Portugal en el nuevo mundo. Este monopolio que causaba mucho daño a las economías de los criollos, casi siempre estuvo agravado por los crecientes impuestos, establecidos para financiar las permanentes campañas bélicas en las que emprendía el imperio español, en su afán de implantar el catolicismo en toda Europa.

De esta manera, podemos aseverar -sin temor a equivocarnos-, que como sucede hasta la actualidad:

El contrabando es fruto de la marginación creada por el monopolio: todos los excluidos estuvieron dispuestos a practicarlo: países como Francia, Holanda e Inglaterra, pequeños comerciantes americanos y regiones marginales de los Reinos de Indias, con la colaboración de funcionarios corruptos y los propios consulados americanos (Portal Quimera, 2017).

Igualmente, es importante destacar que para el siglo XVI, se encontraban vigentes aquellas leyes que prohibieron la esclavitud de los indígenas en las colonias americanas, lo que ocasionó un aumento en la demanda de esclavos africanos. Los comerciantes portugueses dominaron el comercio esclavo en América española, compitiendo con holandeses e ingleses por el Asiento de Negros<sup>44</sup>, a los cuales se les permitía salir desde Sevilla sin ningún registro; este negocio altamente lucrativo, también les posibilitaba acceder a los mercados americanos sin las restricciones impuestas por el monopolio español. Las

---

44 "Como mano de obra más apta se utilizó en toda América al negro esclavo. España fue la que menos se dedicó al tráfico negrero, limitándose a conceder licencias de entrada, inicialmente a los genoveses, después a las compañías alemanas y a los portugueses, y por último a franceses e ingleses; éstos obtuvieron la exclusiva en 1713 por el "derecho de asiento", hasta que se concedió la libertad en 1789. Aunque la entrada de esclavos negros fue general para todos los reinos y provincias de la América española, su número fue mayor en el área del Caribe y golfo de México, tanto por razones climáticas como por el rápido descenso de la población indígena en estas zonas" (sandiilessa.wordpress.com, 2010).

compañías extranjeras a cargo del Asiento de Negros, aprovecharon la oportunidad para comerciar no sólo con los esclavos africanos, sino con mercancías de todo tipo. El comercio de esclavos revelaba una debilidad del monopolio comercial español, que además de liberar a todo o a una gran parte del comercio de las rígidas leyes comerciales, abría una brecha para el contrabando (UNESCO/Trotta, 2001; Castellero Calvo, 1999).

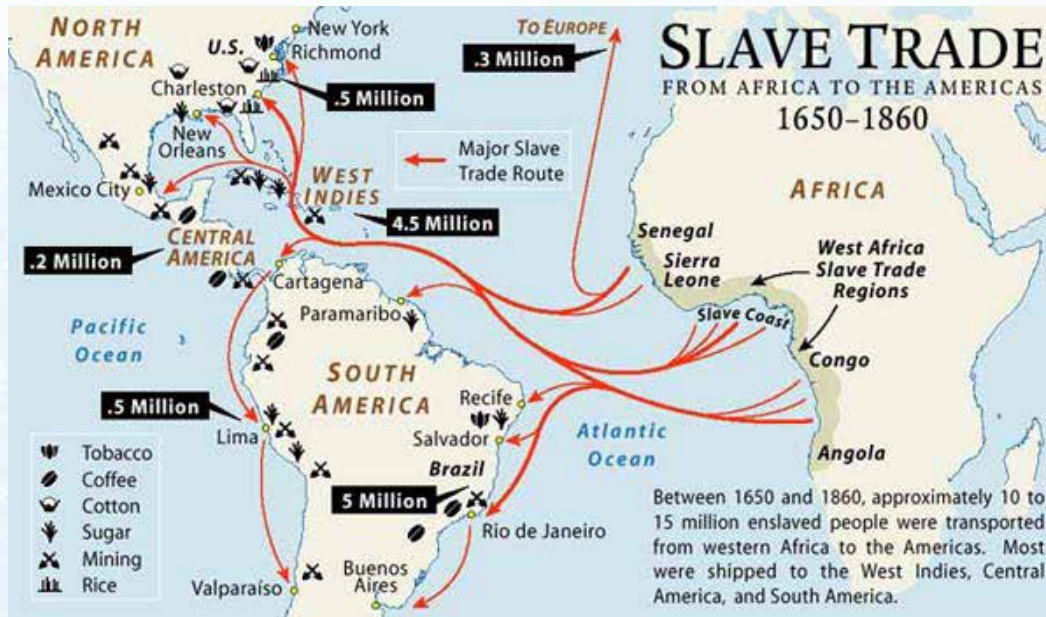


Figura 51. Rutas del tráfico de esclavos  
Fuente. <http://www.histarmar.com.ar>

Por otra parte, tanto los navíos de aviso como los de azogues tenían la prohibición explícita de transportar cualquier tipo de mercancía o pasajeros, aunque dicha restricción se fue flexibilizando desde fines del siglo XVI, cuando se permitió el transporte entre 20 y 30 toneladas de carga en mercancías para los navíos de aviso. Además de algunos pertrechos militares que acompañaban la carga del mercurio, a mediados del siglo XVII se otorgó también la concesión de transportar mercancías, lo que fue aprovechado por los contrabandistas para introducir sus mercaderías evadiendo los impuestos establecidos por la corona.

El contrabando a través del mar Caribe, quizá es el más importante de la América hispana, considerando que todas las mercancías que entraban y salían desde y hacia Europa, se concentraban alrededor de La Habana, Veracruz, Cartagena, Portobelo y Puerto Rico. Cuando España no pudo



sostener más el monopolio comercial en América y sus competidores naturales –léase Inglaterra, Holanda y Francia- adquirieron derechos territoriales en las Antillas, es cuando el contrabando realmente adquiere dimensiones de importancia en detrimento de las economías española y lusitana.

Es necesario considerar que a mediados del siglo XVII, Curazao estaba bajo el dominio holandés, mientras que Martinique y Guadalupe eran ya territorios controlados por Francia. Un grupo más extenso de islas que comprendía Barbados, St. Christopher, Antigua, y Jamaica eran gobernadas por Gran Bretaña. El control territorial ejercido por Inglaterra, Holanda y Francia sobre las islas, permitió establecer puestos logísticos y vínculos comerciales más estrechos con las colonias españolas y portuguesas en América. La presencia extranjera en el comercio colonial se incrementó a partir de los tratados de paz de 1642 y 1654, que concedieron a Gran Bretaña privilegios en el sistema de flotas dirigido por la “Compañía General” (Fisher, 1992).

Otro actor importante en el contrabando del siglo XVII, eran los propios miembros de los Consulados, quienes aprovechaban de sus privilegios, para generar las condiciones necesarias para -a través de esta vía- obtener mayores ganancias en la venta de sus mercancías, lo cual hacían utilizando varios modus operandi. Una de las acciones más comunes habría sido, requerir a la monarquía el retraso hasta por un año, del zarpe de los galeones hacia América, con lo que conseguían una rebaja en el impuesto a las alcabalas y la posibilidad de seguir introduciendo sus productos de contrabando durante esa provocada escasez, sin correr el mínimo riesgo posible, porque las mercancías se vendían como si fuesen legales (Portalquimera, s.f). Según la misma publicación, otra de las formas de contrabandear consistía en utilizar el marco legal existente, en el que se establecía que por la denuncia de un contrabando, se entregaba al denunciante la tercera parte de las mercancías capturadas, otra tercera parte a la corona y el restante se subastaba a precios de remate. Cuando el denunciante y el denunciado se ponían de acuerdo, el costo final de las mercaderías puestas en el puerto de destino, era considerablemente menor que si hubiera pagado todas las imposiciones de la corona.

Sin embargo de todo lo antes expuesto, las coimas que había de pagarse a los oficiales reales, la dificultad en el transporte transcontinental, la escasez

de determinados productos en el puerto de origen y otros factores más, hacían que los precios del contrabando, no lograran batir en forma definitiva a los precios de los bienes introducidos de manera legal en el continente americano.

## **Política comercial de España en los siglos XVIII y XIX**

Este periodo está marcado por eventos de mucha importancia para España y por ende para sus colonias en el nuevo mundo, sobre todo a partir de las últimas dos décadas del siglo XVIII hasta llegar a la fecha de independencia del último bastión colonial en 1824. En primer lugar debemos mencionar que muy a pesar de los deseos de la corona, el monopolio tuvo que ir cediendo paso al libre comercio entre los virreinos entre sí, entre los virreinos con España y entre los virreinos con otros países, tal como sucedió entre 1778 y 1789 (Fisher, 1993).

Según el mismo historiador, fueron cuatro los eventos más destacados que tuvieron lugar en el periodo a analizar, los mismos que tuvieron una gran incidencia desde el punto de vista comercial:

- La guerra entre España y Gran Bretaña entre 1796 y 1808
- La invasión de Francia a España y la caída de la monarquía española
- La confusión política en la España no ocupada por los franceses
- Las luchas de independencia hispanoamericana a partir de 1810

## **Guerra entre España y Gran Bretaña**

España y Francia firmaron el Tratado de San Ildefonso en 1796, mediante el cual ambos reinos se comprometían a luchar contra Inglaterra<sup>45</sup>. Esta guerra duró doce años –con una breve interrupción durante los años 1801 y 1802- y significó no solo la ruina del comercio español, sino también el desastre de su Armada y la pérdida del prestigio que durante más de 300 años había gozado en sus colonias de América.

Empezaremos por decir que uno de los grandes errores de la época fue la declaración de guerra por España contra Inglaterra, dada la crítica situación que vivía la península ibérica debido a un sinnúmero de variables que se hallaban fuera de su control. Esto originaría que el poder naval británico en 1797, ya muy superior al francés y al español, bloqueara el principal

---

45 Datos recuperados de <http://www.laguia2000.com/francia/la-paz-de-amiens>

puerto de abastecimientos de la corona española –Cádiz- prácticamente asfixiando no solo a su comercio con las colonias, sino también a la propia Armada hispánica, en una suerte de bloqueo mixto –comercial y militar- que le brindaría muy buenos resultados. El bloqueo al mando del insigne almirante Nelson, estaba complementado con la siempre efectiva guerra de corso a cargo de los súbditos ingleses, quienes lograron capturar una gran cantidad de barcos mercantes españoles que se habían atrevido a abandonar el puerto, razón por la cual, otro tanto se habían refugiado aguas adentro, por temor a correr con la misma suerte.

Esta situación provocó que las importaciones de Veracruz cayeran en un 92% en menos de un año, mientras que sus exportaciones a España en el mismo periodo habrían descendido en un 97% (Fisher, 1993). Otros puertos coloniales como Buenos Aires, La Habana y La Guaira sufrieron iguales o mayores consecuencias, puesto que a diferencia de las exportaciones que realizaba Veracruz, principalmente caracterizada por metales preciosos y manufacturas, sus exportaciones mayormente estaban representadas por productos agrícolas que rápidamente se descomponían en el puerto.

Según Fisher, el número de buques que zarpó desde La Guaira para Cádiz descendió de 40 a 28, mientras que en la ruta inversa solo ingresaron 7, todos estos, antes de la implementación del bloqueo. El Virrey del Río de la Plata informó a sus superiores que se encontraban en el puerto 33 barcos mercantes que se negaban a hacerse a la mar, aun cuando se les había ofrecido la protección militar, porque en las inmediaciones del puerto ya habían sido avistados algunos buques ingleses. En términos monetarios, esta decisión significaba más de cinco millones de pesos pertenecientes a los mercaderes particulares y unos 380 mil pesos pertenecientes a la corona española, que permanecerían en Buenos Aires durante todo el tiempo que durase el bloqueo inglés.

Pero si la situación en el sur del continente era apremiante, mucho más lo era la situación de la próspera y floreciente economía cubana, puerta de ingreso y de salida del comercio entre los virreinos y la madre patria, quienes de hecho tomaron la decisión de comerciar libremente con buques de países neutrales, pero principalmente de los Estados Unidos, para paliar las urgentes necesidades que azotaban a sus habitantes. Dentro de sus principales preocupaciones, se encontraba la alimentación de la gran cantidad

de esclavos que existían en las plantaciones de azúcar y que estaba basada mayormente en harinas importadas desde España y que obviamente desde el bloqueo habían desaparecido de las tiendas cubanas. Otra medida adoptada de manera inconsulta por el Intendente de la isla, fue la autorización a los buques negreros para que permanezcan en puerto hasta cuarenta días para que pudieran “cambiar sus cargamentos humanos por productos agrícolas, los cuales se exportaban libres de impuestos” (Fisher, 1993).

Estas decisiones unilaterales por parte de la administración cubana, causaron muchas molestias en el Consulado de Cádiz, quien trató de persuadir a la corona española de que mantuviera las restricciones al comercio colonial establecidas para tiempo de paz, esto es la prohibición de comerciar con otros países, pero en un gesto de sentido común y consciente de las necesidades que se vivían en las colonias por el bloqueo inglés, la corona española emitió la Orden Real del 18 de noviembre de 1797 “permitiendo el comercio con América en barcos neutrales (saliendo o bien de los puertos de España o bien de puertos neutrales europeos), pero bajo la condición de que regresaran a los puertos de España con los cargamentos tomados a bordo en los puertos americanos” (Fisher, 1993) .

Esta disposición de la corona, que en la práctica se la venía ya ejecutando de manera subrepticia por las colonias a través del contrabando y del comercio ilegal, pero no solo con países neutrales, tuvo un impacto contraproducente en los colonos americanos, quienes habían hecho grandes sacrificios para llegar a convertirse en importadores productores y ahora debido a la decadencia del poder español, enfrentaban graves situaciones económicas por no poder comerciar libremente con quien el país que ellos desearan y que más conviniese a sus intereses mercantiles. Estos y otros factores, convencieron a los criollos de que había llegado el momento de obtener su independencia política de España, si en verdad querían gozar de la libertad de comercio.

Por otro lado, la Orden Real de 1797 favorecía ampliamente a los intereses de las demás naciones europeas, quienes ahora tendrían la libertad de actuar como proveedores neutrales de las colonias españolas en América, acaparando el negocio que monopólicamente había pertenecido a la península ibérica durante los últimos siglos. Bajo esta circunstancia adquiere notoriedad la presencia de buques estadounidenses en el comercio hispanoamericano,

los mismos que desde un principio tuvieron buena acogida en La Habana, Cartagena, Caracas, Cumaná, Maracaibo, Guayana y Buenos Aires; y que de ninguna manera iban a dar cumplimiento a la exigencia española de llevar a España las exportaciones hispanoamericanas. Esta simple incursión norteamericana significó para el puerto de Veracruz un incremento de las importaciones en 3,7 millones de pesos, y en las exportaciones de 4,1 millones de pesos, entre los años 1798 y 1799 (Fisher, 1993).

Algo muy parecido, pero más complicado aún, sucedía en Cartagena, donde debido a la escasez de productos introducidos legalmente, el contrabando había proliferado como medio de subsistencia entre los colonos.

En España, los responsables del manejo económico de las colonias entendieron que las necesidades insatisfechas ocurridas en América, justificaban en parte la apertura al libre comercio en casi todos los puertos, con excepción de los del Pacífico. Sin embargo, esta postura enfrentaba radicalmente al pensamiento del Consulado de Cádiz, el cual presionó a la corona para que mediante otra Orden Real en 1799, se revoque la concesión del comercio neutral, autorizada en 1797. Los resultados de esta nueva ordenanza fueron negativos para la corona, porque no tuvo la fuerza ni la capacidad para hacerla cumplir, y más bien tuvo que soportar los incesantes reclamos de los representantes de las colonias para que suspenda su aplicación, lo cual minó notablemente la autoridad del imperio, preparando sin saberlo, el terreno propicio para el comienzo de las luchas independentistas.

La primera manifestación de advertencia, la podemos observar en la actual Venezuela donde el Intendente y el Capitán General de Caracas decidieron suspender la implementación de la Orden Real de 1799, en pro de la tranquilidad pública, puesto que habían percibido que los mayores ayuntamientos no estarían dispuestos a acatarla, al menos de manera pacífica. La respuesta de la corona fue ambigua, de tal suerte que daba la oportunidad a las autoridades venezolanas, para que de manera discrecional permitan el comercio con buques neutrales en caso de "necesidad urgente". La misma actitud se tomó en La Habana y Guatemala, en donde también se aceptó el cumplimiento de la disposición en forma teórica y en tanto en cuanto, no afectase a las necesidades urgentes como la alimentación y la seguridad de la plaza.

## Invasión de Francia a España

Francia invadió a España en 1808, provocando la caída de la monarquía a manos del pueblo español, que indignado por la incapacidad de sus gobernantes se rebeló en Aranjuez y obligó a abdicar al Rey Carlos IV en favor de su hijo Fernando. Napoleón Bonaparte vencedor en el campo de batalla, obligó a Fernando a que abdicara la corona y proclamó como Rey de España a su hermano José Bonaparte. Estos dos eventos, fueron piezas clave en el origen de la desobediencia casi total, a la prohibición del comercio neutral con los puertos hispanoamericanos, puesto que los representantes de las colonias no estaban dispuestos a seguir cumpliendo las disposiciones de un imperio en decadencia, cuyos gobernantes habían sido depuestos por un francés. Es importante mencionar que ante la invasión francesa, inmediatamente Inglaterra se puso del lado español para combatir las ambiciones expansionistas de Bonaparte, con lo cual la situación de España era menos desventajosa.

De esta manera, los Capitanes Generales de La Habana, Veracruz, Caracas, Buenos Aires y otros puertos, decidieron admitir buques extranjeros e iniciar sus exportaciones sin pagarle impuestos a nadie, entrar en negocios con las colonias inglesas en el Caribe y los Estados Unidos e implementar el libre comercio en su totalidad. En las palabras de John Robert Fisher (1993):

En teoría, permanece vigente la prohibición general del comercio de los americanos con buques neutrales; en la práctica, la “urgente necesidad”, la impotencia de la metrópoli, y una nueva ola de gracias y permisos especiales a partir de 1814 dejaron las puertas comerciales de América abiertas a los buques extranjeros (pág. 58).

Es importante mencionar, que mientras la totalidad de las colonias americanas a estas alturas ya habían iniciado sus procesos emancipadores, Cuba permanecía leal a la corona española, motivo por el cual fue la única Capitanía que expresamente recibió la autorización para comerciar libremente. Sin embargo, para 1824 el Rey Fernando VII expidió una cédula en la que manifestaba a sus súbditos, sus fervientes deseos de favorecerlos comercialmente, lo que resultaba totalmente extemporáneo, puesto que en aquellas fechas hasta el último bastión de la corona española que lo constituía el Perú, estaba por alcanzar la independencia política y comercial de la metrópoli.

## Fluctuaciones del comercio hasta la época de la independencia

Desde que fuera promulgada la primera Orden Real en 1797 hasta la fecha en que se expidió la cuarta y última en 1824, transcurrieron 27 años de constantes vaivenes relacionados con la prohibición del tráfico mercante neutral entre España y sus colonias americanas. En este relativamente amplio periodo, según Fisher el valor total de las exportaciones desde España hacia América llegó a ser de un 400% mayor en relación al año base de su implementación, pero por todos los eventos que han sido descritos anteriormente, progresivamente fue cayendo hasta llegar a ser de la misma magnitud que en 1778, es decir, en promedio no se incrementó en lo absoluto, lo cual refleja una tendencia constante hacia la disminución de las exportaciones.

La constante decadencia de las exportaciones registrada entre los años 1800 y 1801 se debió a la continuación de la guerra contra Inglaterra, la prohibición de navegar en los buques neutrales y la desobediencia de las colonias a la prohibición de comerciar con puertos neutrales. Entre 1802 y 1804, periodo en que se restableció la paz con Inglaterra, estos números variaron favorablemente para los comerciantes de Cádiz. Con la victoria del almirante Nelson en la batalla de Trafalgar de 1805, donde fuera derrotada la flota franco-española, Inglaterra se convirtió en la dueña absoluta del comercio en el Atlántico, con lo cual las importaciones españolas de productos americanos quedaron prácticamente paralizadas y las exportaciones subsistieron en niveles insignificantes, que se deteriorarían aún más con el paso del tiempo, brindó la oportunidad justa para que Inglaterra cope los mercados a través del contrabando.

En 1808 con motivo de la invasión francesa, España e Inglaterra firman la paz para enfrentar al enemigo común y con ello se da paso a una nueva, pero ligera recuperación del comercio que duraría hasta 1810. En este bienio, se logran subir los niveles de las exportaciones de manera más o menos importante, gracias a la desaparición del bloqueo británico, pero en cambio ahora el país encontraba dificultades en tierra, puesto que la península ibérica había sido invadida por Bonaparte y sus ejércitos. Para colmo de males, en 1810 también se dan los primeros gritos de independencia en las colonias americanas, provocando una nueva caída de las exportaciones hasta 1815, cuando se produce un ligero repunte que no tuvo ninguna trascendencia para

el comercio español. De ahí en adelante, la combinación de las revoluciones independentistas con la intromisión del comercio con los extranjeros, prácticamente aniquiló el ingreso correspondiente a las exportaciones desde España hacia América.

Para finalizar, mencionaremos que del total de exportaciones de España hacia Hispanoamérica durante el periodo comprendido entre 1797 y 1820, el 55,2% estaba destinado al Virreinato de Nueva España, convirtiéndose en el primer importador de la metrópoli; en segundo lugar, pero muy distante se encontraban los puertos del Pacífico con un 17,4%; a continuación ubicaba el Virreinato del Río de la Plata con un 11,5%. Los tres últimos puestos correspondían al Caribe, Venezuela y Nueva Granada con porcentajes de apenas un dígito; así tenemos que el Caribe importaba el 6,5%; Venezuela un 6,1% y Nueva Granada apenas un 2,7%.

También es necesario destacar que aproximadamente un 78% de las importaciones que realizaban los puertos del Pacífico –que eran los segundos destinatarios de las exportaciones españolas- estaba destinado para El Callao (Fisher, 1993), lo que permite apreciar el poder adquisitivo de sus habitantes, seguramente gracias a la febril actividad minera y también al eficiente control que se realizaba por parte de los virreyes, que en su debido momento debieron aplicar mano dura para neutralizar el contrabando de las demás potencias marítimas europeas, principalmente de Inglaterra.

A manera de conclusión podemos decir que la influencia de las dinámicas comerciales y económicas españolas sobre el territorio americano, fueron positivas para España mientras logró mantener una Armada respetable, una marina mercante vigorosa, una industria floreciente para producir manufacturas de exportación y sobretodo la capacidad para sostener el monopolio del comercio sobre sus colonias americanas, sin que las demás potencias tengan la posibilidad de disputárselo.

Estas bondades acompañaron al imperio español durante 300 años aproximadamente, pero el involucramiento en las guerras europeas, fue minando cada uno de los elementos descritos anteriormente, principalmente la desaparición de las fábricas y la aniquilación de la marina de guerra y de la marina mercante a manos de sus enemigos, con lo cual se volvió imposible el abastecimiento a sus colonias americanas, favoreciendo de esta manera, el accionar de piratas y contrabandistas e impidiendo las importaciones de



los valiosos productos americanos, motivo por el cual dichas colonias, no tuvieron más remedio que desobedecer las órdenes del imperio y finalmente luchar por su emancipación política, como requisito indispensable para obtener el derecho a ejercer el libre comercio con las demás naciones del mundo.

# CAPÍTULO 4

## CONFLICTOS MARÍTIMOS



## Construcción de los territorios nacionales después de la independencia latinoamericana

La independencia de las colonias hispanoamericanas que se produce a partir de 1810 y termina en 1824 provoca el nacimiento de nuevas naciones. En Europa, los Estados dominantes o potencias mundiales, no estaban interesados en integrar al mar como parte de sus territorios, porque aquello afectaba a sus intereses particulares, puesto que siendo el mar propiedad de nadie, se encontraba a la entera y exclusiva disposición de aquellos que habían desarrollado marinas de guerra y mercantes, con la capacidad de coparlos en cualquier parte del mundo.

Los romanos en su época de esplendor sustentaron la tesis del mar cerrado; entendiéndose por ese concepto, que cada Estado se prolongaba hacia el mar de manera casi ilimitada, así el Mediterráneo se denominó *Mare Nostrum* o mar de los romanos; en consecuencia para el derecho Romano, el mar no pertenecía a nadie y era susceptible de apropiación mediante la ocupación de cualquiera que ostente el poder para hacerlo.

A pesar de la debilidad de este planteamiento, el criterio romano sobre la prolongación indefinida hacia el mar se consolidó en el siglo XII. Bajo el criterio de esta tesis en el siglo XIII, Venecia ejerció soberanía sobre el mar Adriático, imponiendo a todo barco extranjero que cruzaba este mar, pagos por uso del mismo. Génova por su parte ejerció jurisdicción sobre el mar de Liguria y el golfo de León; los daneses y suecos exigieron parte del mar Báltico, del mar del Norte y del Atlántico hasta Groenlandia; Noruega se prolongó por el mar hasta Islandia; los ingleses se proyectaron hacia el mar del Norte, el Canal de la Mancha y el Atlántico hasta el cabo Finisterre.

Dos acontecimientos fundamentales constituyen el interés oceanopolítico del siglo XV: las “Bulas Alejandrinas” de 1493 y el “Tratado de Tordesillas” de 1494. Las primeras aseguraban la conquista y colonización exclusivamente para la corona española; el segundo, se acordaba el límite para el reparto de las zonas de anexión del nuevo mundo, según la cual la parte oriental de América del Sur, quedaba adscrita al reino de Portugal y la parte occidental para España, siendo importante resaltar que si bien el acuerdo se daba sobre los posibles territorios continentales, la línea era establecida sobre los espacios marítimos del océano Atlántico.

En el siglo XVI Francia e Inglaterra cuestionaron el control del mar que ejercían España y Portugal gracias a las bulas papales, inconformidad que se transformó en ataques de sus corsarios contra las flotas ibéricas y provocaría el surgimiento de la teoría de Francisco Vitoria, la cual pretendía que todos los barcos tengan la libertad de navegar y atracar en cualquier parte del mundo, y que a la postre se convertiría en la premisa del “derecho de paso inocente”, régimen que se aplica en el mar territorial según la III Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en 1982. Frente a estas arremetidas, España y Portugal reclamaron su soberanía sobre el Atlántico y el Pacífico, mientras que Francia e Inglaterra se alinearon a la tesis del “mar libre” propuesta por el holandés Hugo Grocio<sup>46</sup> en 1608.

Una vez que aparecen los estados-naciones, se establecieron sus elementos constitutivos: territorio, población, soberanía y gobierno (Ramirez, Teoría del Estado, 2013). La incorporación en el concepto de Estado a la importancia del mar, hizo necesario determinar con mayor detalle y precisión, los límites de la soberanía nacional. El problema limítrofe entre las naciones, daría origen a la necesidad de definir hasta dónde llegaba la soberanía de cada uno de ellos, tanto en la tierra como en el mar. De esta manera, el mar se convertía en instrumento de expansión territorial y de imperialismo, dando origen a la teoría del *mare clausum*, cuyo principal representante sería el inglés John Selden en 1635, para apoyar las reclamaciones británicas marítimas (Székely, 2002). Básicamente la propuesta de Selden, hablaba de la propiedad privada de los mares, responsabilidad que recaía totalmente sobre Inglaterra.

En el mismo siglo XVII el holandés Cornelio Van Bynkershoek, dejando atrás los conceptos de mar libre y mar cerrado, planteó una fórmula ecléctica dividiendo al mar en dos zonas marítimas: el mar territorial y la alta mar. En la primera zona se asignaba un espacio marítimo al estado ribereño, a fin de que ejerza en dicho espacio sus derechos de defensa, soberanía y jurisdicción (Portabella, Antecedentes del Derecho del mar, 2007). Este espacio tendría como límite el alcance de tiro de un cañón. Consecuentemente, la zona

---

46 *Mare liberum*, es una tesis plantada en 1609 por Hugo Grocio, que se oponía a la apropiación de los mares, a los mares cerrados y defendía la libertad en estos espacios para que sean accesibles para todas las naciones. Además afirmaba que “el mar territorial de una nación era donde la bala de un cañón llegara adentro en el mar, ya que el alcance era la habilidad de un Estado para proteger su territorio” (REPUBLICANNEW, 2016).

marítima de alta mar debía estar libre a la navegación, pesca o al comercio por parte de cualquier Estado.

En el siglo XIX, se consolidaron las dos zonas marítimas señaladas por Bynkershoek; sin embargo la regla de la bala del cañón, para definir el mar territorial perdió fuerza, porque existían muchas variables dadas por el avance tecnológico, la calidad de los cañones, etc.; ante esto Fernando Galliani en 1782, propuso la incorporación de tres millas marinas como límite al mar territorial (Faidutti J. C., s.f). Estas tres millas marinas nunca llegaron a imponerse porque los argumentos fueron cuestionados por algunas potencias europeas como Alemania, Italia, Holanda e Inglaterra. A pesar de esto Estados Unidos, trató de imponer las tres millas marinas a los demás Estados a través de tratados bilaterales (Torres, Antecedentes históricos del nuevo Derecho del mar, 2012).

En este periodo se destaca la enorme oposición de intereses que se generan entre el surgimiento de las nuevas potencias marítimas que conducen en los siglos XVII y XVIII, a varios acontecimientos históricos que cambiarían el escenario mundial y por ende del territorio de América. Primero la independencia de las trece colonias americanas de Gran Bretaña, desde 1775 a 1785 y luego la Revolución Francesa de 1789 a 1791. Como consecuencia de la Revolución Francesa, surge la figura de Napoleón Bonaparte, se inicia la invasión a España y con ello, comienza también el fin del imperio español en 1808. Este hecho contribuyó a romper el equilibrio del poder de los gobernantes españoles en las colonias americanas, causando un vacío de poder y la debilidad política, que serían aprovechados por los criollos americanos para iniciar la independencia de los territorios en centro y sur América. La independencia de centro y sur América tuvo particulares características, en lo político y militar. Tres ejes de fuerza fueron empleados para el efecto, uno desde el sur con José de San Martín, otro desde el norte de América del Sur con Simón Bolívar y un tercero alrededor de América Central con una variedad de líderes (Ayala, 2012). Un elemento aparte constituye la situación de Brasil y los territorios que habían sido ocupados por Portugal.

En el contexto religioso, la iglesia española estuvo como siempre mayoritariamente del lado del poder y el absolutismo de los monarcas, ya que gran parte de los réditos económicos de la explotación de recursos eran compartidos, por lo tanto, su injerencia en lo político y social fue esencial

en la subyugación de los pueblos originarios de América. Este factor, aparentemente intrascendente fue uno de los elementos esenciales en la determinación de los límites territoriales en las que serán las nuevas naciones sudamericanas.

Debemos considerar la organización política, jurídica y militar que existió durante la colonia y que fue probablemente el antecedente más directo de la división territorial de los nuevos Estados luego de la independencia. Los Virreinos, Gobernaciones y Reales Audiencias, fueron la organización que básicamente se aplicó en la administración española de los territorios americanos.

Finalmente, debemos resaltar que los procesos históricos del periodo pre independencia de los pueblos suramericanos tuvieron un elemento o factor común en la oceanopolítica con especial relevancia, este fue el control del mar, ya que fue el medio por donde se trasladaron armas, vituallas, comunicaciones y tropas para la independencia, donde la disputa del control marítimo entre los realistas y los patriotas marcaron la diferencia.

Después de las guerras de independencia iberoamericanas, los nuevos Estados no miraron al maritorio como un espacio de amortiguamiento para la defensa necesaria de su parte continental, conforme lo habían realizado España y los demás países europeos; todo lo contrario, para las nacientes republicas ese espacio era visto como la fuente desde la cual podían abastecerse de alimentos sus crecientes poblaciones. Este criterio era diametralmente opuesto al concepto colonial, pues ahora la jurisdicción nacional marítima, estaba enfocada a la protección del espacio desde un punto de vista económico, antes que militar. Este nuevo enfoque hizo tambalear la antojadiza distancia de las tres millas de mar territorial, puesto que al no tratarse de la defensa, sino de la fuente de insumos para la subsistencia y eventualmente para la exportación de los nuevos Estados, el espacio no tenía por qué estar condenado a la distancia establecida por Galliani. De hecho, ni siquiera las propias potencias marítimas se sentían obligadas a cumplir con la territorialidad de las tres millas y su cumplimiento diríamos que fue bastante irregular.

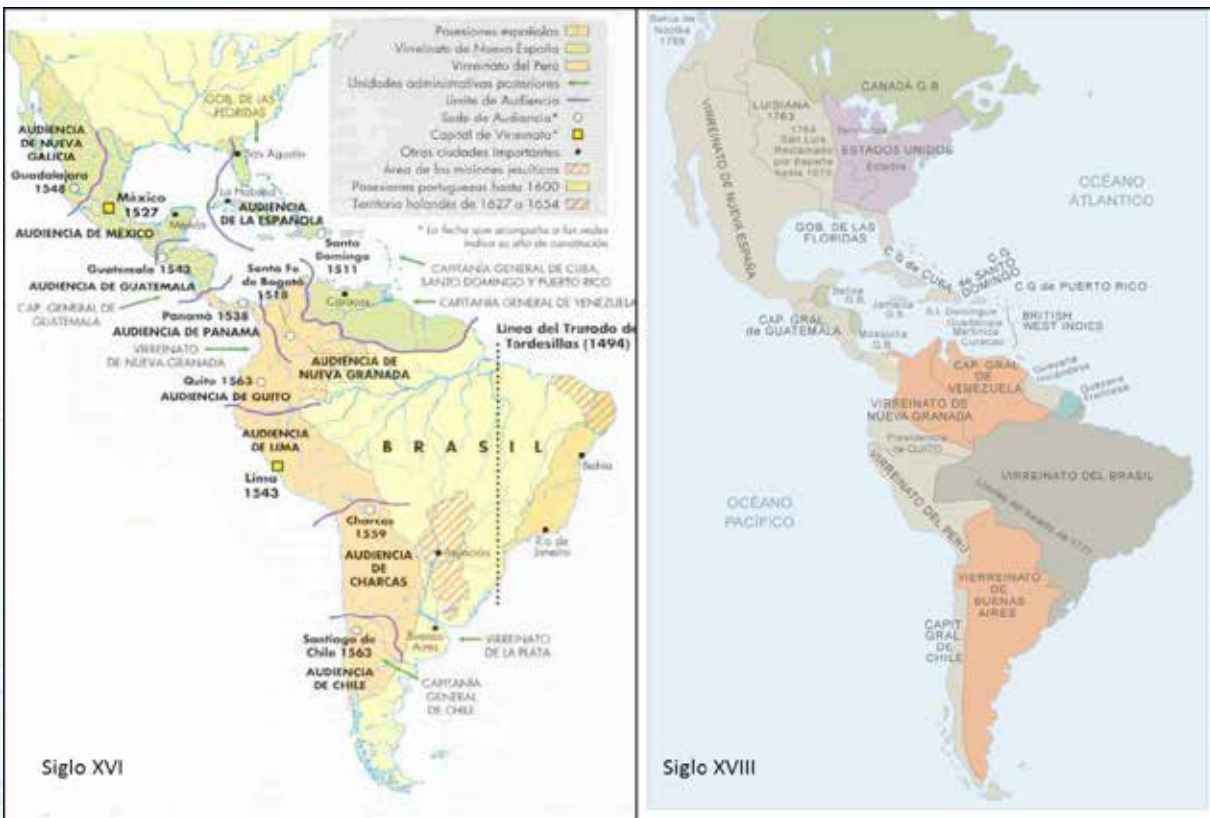


Figura 52. Colonias americanas entre el siglo XV y XVIII  
 Fuente. <https://laamericaespanyola.files.wordpress.com> y <http://iris.cnice.mec.es>

Solo para mencionar a tres potencias mundiales, diremos que ni Gran Bretaña, Portugal ni Rusia se ciñeron a la regla establecida; así, Gran Bretaña en 1816 estableció una zona de protección de 100 millas alrededor de la isla de Santa Helena. Siguiendo el ejemplo de las potencias europeas, las nuevas repúblicas latinoamericanas como Chile, Argentina, Ecuador, El Salvador y otras ampliaron la zona dedicada a propósitos fiscales a una distancia de 12 millas a mediados del siglo XIX, lo cual fue emulado por la mayor parte de los países de la región. En el siglo XVIII, Gran Bretaña incluye en su soberanía marítima a la zona contigua, que consiste en una zona adyacente al mar territorial, la misma que se fue ampliando en el tiempo: seis millas en 1764, quince millas en 1802, veinticuatro millas en 1853 y finalmente, en 1930 en la Conferencia de La Haya se definió en 12 millas contadas a partir del mar territorial.

Después de la Segunda Guerra Mundial, apareció la declaración conocida como la “Proclama Truman” en 1945, propuesta por los Estados Unidos y con la cual reclamaba de las plataformas continentales e insulares cercanas a

sus costas oriental y occidental. El mismo día, el presidente estadounidense haría una nueva proclama, esta vez anunciando al mundo, que en el futuro y con el fin de preservar especies y otros bienes ambientales amenazados por la sobreexplotación, declararía área de protección específicas junto a su mar territorial (Székely, 2002). Esto daría inicio a una nueva concepción del derecho al mar, evidenciado en las Convenciones de la Naciones Unidas de 1958 y 1960, sobre temas de los derechos del mar, que más tarde culminaría en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en 1982, donde se fija la extensión máxima de las doce millas para el mar territorial, con independencia de la llamada zona contigua.

La mayoría de los estados iberoamericanos y africanos, conjugaron sus esfuerzos para que en la convención de 1982 constara la llamada Zona Económica Exclusiva (ZEE) con una extensión de 200 millas, en la que el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos allí contenidos. La columna de agua contenida dentro de la llamada ZEE cubre enteramente a la plataforma continental, cuya anchura también es de 200 millas, con la posibilidad de poder ampliarse a las 350 millas bajo ciertos requerimientos establecidos en la CONVEMAR, sin que esto signifique que la ZEE pueda extenderse hasta esa distancia adicional.

Estos espacios sumados a las aguas interiores -que constituyen el maritorio de los Estados no solo latinoamericanos, sino de todo el mundo- pasaron a constituir los espacios marítimos bajo la jurisdicción nacional, por lo tanto es responsabilidad del Estado ribereño establecer la legislación más conveniente dentro de los mismos. Más allá de esas superficies, existen otras, como la alta mar y la zona, que corresponden a los espacios marítimos fuera de la jurisdicción nacional, cuya legislación traspasa los límites jurisdiccionales de los Estados de manera individual y donde es más que conveniente la sinergia legislativa a nivel regional.

## **El olvido del mar y la autarquía latinoamericana**

Desde que entrara en vigencia la CONVEMAR en el año 1994<sup>47</sup>, mediante la cual se ha puesto a disposición de los países miembros el 40% de los océanos, asistimos a un verdadero proceso de fragmentación política

---

<sup>47</sup> La Convención fue negociada durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que inició en 1973 y concluyó en Jamaica en Montego Bay, Jamaica, en 1982 y entró en vigencia el 16 de noviembre de 1994 (Ministerio de Relaciones Exteriores, s.f.).



de los continentes, cuyos países se disputan palmo a palmo la posibilidad de extender sus límites marítimos hasta el máximo que les sea permitido por la Convención, convirtiendo no al mar en general, sino a la alta mar en particular, en la nueva frontera del continente.

Esta nueva concepción del derecho internacional marítimo ha provocado un cambio radical en los países latinoamericanos, quienes como resultado de la centenaria experiencia colonial, crecimos con una mentalidad netamente continental principalmente por dos razones: primero, porque durante 400 años nos acostumbremos únicamente a producir materias primas y manufacturas de exportación, que eran transportadas de manera exclusiva por los experimentados navegantes europeos; segundo, porque después de la independencia de España, la exuberante riqueza de nuestras tierras y mares, sumadas a los productos que durante cuatro siglos habían sido introducidos por los europeos, convirtieron a la América Latina en una verdadera autarquía<sup>48</sup>.

La negativa experiencia ocurrida a lo largo de tanto tiempo con respecto al pensamiento marítimo, debía traer consecuencias para los nuevos países independientes, puesto que como hemos visto en ensayos anteriores, los habitantes nativos de estas tierras fueron audaces navegantes, no solo en las aguas fluviales, sino también en las peligrosas aguas del océano Pacífico y producto del proceso de conquista y colonización, mayoritariamente se extinguieron o se fundieron en un mestizaje de característica absolutamente continental, que impidió que todo conocimiento náutico, pudiera ser transmitido a sus descendientes; que física y mentalmente vivieran lejos de las orillas del mar, provocando que el litoral sea visualizado como el lugar hasta donde llega el fin del dominio humano; y que se lo haya pensado como un espacio que nos separaba de los países vecinos y de los demás continentes, en lugar de concebirlo como el vínculo de unión con otras culturas.

Esta situación tiene un agravante histórico y geográfico muy importante para el análisis, pues la simple observación de un mapamundi, permite apreciar la privilegiada relación entre tierra y mar que caracteriza al continente americano, que a diferencia de lo que sucede en Europa, Asia y África, cuenta con un notable predominio del mar sobre la tierra. Esta indiscutible ventaja

---

48 El término autarquía se utiliza para designar una condición de autosuficiencia y por tanto de uso de propias capacidades y recursos. Los geopolíticos clásicos le dieron una marcada importancia para conservar la libertad de acción de las potencias; sin embargo, en el siglo XIX este concepto ya no es viable.

para América en general, adquiere proporciones extraordinarias cuando se visualiza únicamente a América Latina, es decir desde el norte de México hasta la Patagonia, donde el mar se impone ampliamente sobre la tierra, sin embargo de lo cual la región nació, creció y se desarrolló de espaldas al mar, con una mentalidad netamente continental, donde los espacios marítimos fueron concebidos casi de manera exclusiva como zonas de amortiguamiento en su defensa y no como espacios de generación de riqueza, que contribuyan al desarrollo nacional.

### **El mar concebido como frontera**

Durante muchísimos años, a los estudiantes de básica en casi todos los países latinoamericanos, enseñaban que los límites políticos incluían la territorialidad y la soberanía nacional y, que el Estado terminaba en el litoral; es decir en aquella región donde la tierra se une con el mar.

En el caso de Ecuador hasta finales del siglo XX, se enseñaba que sus límites eran al norte con Colombia, al sur con Perú, al este con Brasil y al oeste con el océano Pacífico. Años más tarde y conforme a la evolución de la situación limítrofe con Perú, estos límites fueron modificados para transformarse parcialmente y decir: al sur y este con Perú.

Posteriormente y ya entrado el siglo XXI, nuevamente los textos serían modificados para destacar la delimitación marítima con un “nuevo vecino”; un vecino que siempre estuvo ahí y que nunca antes fue tomado en cuenta de manera oficial dentro de los textos de historia de límites de Ecuador. Nos referimos a Costa Rica, con quien en 1985 se habían delimitado los espacios derivados de la vecindad de Galápagos con la Isla del Coco. Aprovechando el momento de los cambios en la lectura de los aspectos limítrofes, se introdujo el concepto de la Cuenca Asia-Pacífico, para que en la actualidad los límites del Ecuador sean aprendidos y comprendidos de la siguiente manera: al norte con Colombia, al sur y este con Perú, al noroeste con Costa Rica y al oeste con la Cuenca Asia Pacífico.

Esta situación para un país que desde los albores de su historia tuvo la vocación marinera de navegar por el océano Pacífico y llegar por el norte hasta México, por el sur hasta Chile y por el oeste hasta la Polinesia Francesa, resultaba mucho peor que injusta y provocó sistemáticamente, el convencimiento a nivel nacional, de que efectivamente Ecuador terminaba

donde empezaba el océano Pacífico; es decir no existía el mar como parte de su territorialidad. Hasta ahí llegaban sus fronteras, tal como sucedía con las potencias marítimas europeas, antes de la era de los descubrimientos en el siglo XV, en que por el desconocimiento propio de la época se asumía que pasada la línea ecuatorial hacia el sur, las aguas se volvían tan espesas que sería imposible navegar, entre otros mitos y leyendas que fueron vencidos por la temeridad de los navegantes portugueses.

El proceso de establecimiento de las fronteras terrestre entre los 36 Estados de América Latina (las cuales se construyeron en una longitud superior a los 41 mil kilómetros) dio lugar a un sinnúmero de conflictos desde el inicio mismo de su creación como Estados independientes. Estas fronteras fueron diseñadas bajo la política de cumplir funciones de defensa de la seguridad nacional, de división y diferenciación espacial. Respecto a la primera función, estos gobiernos le han asignado a la frontera política el papel de protección de la soberanía territorial y de control, vigilancia y supervisión de personas, mercancías e ideas que ingresan y salen del país (Llugsha, 2015 No 18).

Según Fernando Carrión, la frontera es un concepto en permanente evolución a lo largo del tiempo. Se entiende a la frontera como una zona de interacción socioeconómica entre las poblaciones de dos o más países, que confluyen alrededor de hitos limítrofes. En la actualidad, la frontera no es sólo el punto de encuentro de dos o más Estados, sino también una zona de flujos transfronterizos que opera como puerto o plataforma internacional de integración. Por esto, las políticas no pueden responder sólo a un manejo tradicional de una línea de frontera a través del control militar, diplomático, migratorio o aduanero, sino que deben ser proactivas para producir impactos positivos en regiones que se encuentren situadas más allá de la propia zona de frontera.

En tiempos de la globalización, se ha dicho que las fronteras en su concepción más tradicional desaparecerían; algunos autores inclusive han hablado de la desaparición del Estado-nación para dar paso a un nuevo orden mundial en el cual no caben las fronteras (Emmerich, Fronteras, muros y límites en la globalización, 2006). Por otra parte, somos testigos del endurecimiento del concepto fronterizo a nivel mundial, con el fin de tratar de detener la imparable migración de personas desplazadas por conflictos, por la pobreza, por creencias religiosas, por temas políticos, etc.

Frente a esta yuxtaposición debemos entender la dualidad del concepto de frontera: es una entidad física -por lo tanto es un instrumento o un medio- pero al mismo tiempo es un concepto político -una finalidad en sí misma- que permite también cumplir una doble tarea: separar hacia afuera e integrar hacia adentro (Emmerich, Fronteras, muros y límites en la globalización, 2006).

Este valioso aporte sobre las fronteras terrestres, con mayor razón aún debe ser aplicado en los espacios marítimos, donde las características propias del “elemento agua”, hacen poco menos que imposible, que se puedan aplicar a rajatabla los tradicionales conceptos de “límites” y “fronteras”. Para ello es fundamental desechar del pensamiento oceanopolítico, la idea de que la costa o litoral es el lugar donde finaliza el Estado; y más bien asimilar el concepto de que el mar constituye la prolongación natural de su territorio, motivo por el cual se propone la incorporación del término maritorio dentro del lenguaje correspondiente a los elementos constitutivos del Estado-nación. Dentro de este contexto es necesario aclarar que el hecho de que el maritorio sea considerado como la extensión del Estado sobre las aguas adyacentes, no significa que su tratamiento deba ser idéntico al que se aplica al territorio de la parte continental, puesto que a diferencia de la tierra, se trata de un medio fluido en constante movimiento, en el cual se moviliza su inmensa riqueza ictiológica. También debe ser considerado que, a diferencia de las fronteras terrestres donde únicamente existe la plena soberanía del Estado, en el mar territorial, a pesar de ejercer la plena soberanía, todos los buques del mundo tienen derecho de “paso inocente”; en la ZEE no existe soberanía pero sí derechos de soberanía sobre los recursos vivos y no vivos; de tal suerte que el concepto de soberanía al que estamos acostumbrados a manejar desde el surgimiento de los Estados-naciones, parecería estar volviéndose obsoleto en el siglo XXI.

En vista de que el maritorio no es un lugar habitado, sino que únicamente es ocupado de manera temporal para el tránsito de los buques y es utilizado, igualmente, de manera temporal para la explotación de sus riquezas, no puede ser tratado bajo una perspectiva tajante de lo que establece la CONVEMAR, *so pena* de convertirse en el heredero de tantos y tantos años de disputas fronterizas que registra la amarga historia limítrofe de América, y no en el espacio donde se produzcan los encuentros de cooperación que requiere la

humanidad. Quizás la solución de los conflictos que veremos a continuación, se encuentre en el uso y no en la posesión de los espacios marítimos.

## **Diferendos marítimos en América**

Los diferendos marítimos en América principalmente se hallan focalizados en el mar Caribe, una región tumultuosa donde veinte países y varias colonias europeas, comparten un espacio de 2.754.000 km<sup>2</sup>. La mayor parte de ellos obedecen a la relativamente reciente normatividad -creada en 1982, pero en vigencia desde 1994- para la delimitación de los espacios marítimos, que se encuentra establecida en la CONVEMAR, pero también a la precaria delimitación territorial continental al independizarse de España y finalmente, a los descubrimientos de las riquezas contenidas en el suelo y subsuelo marino, con el advenimiento de nuevas tecnologías.

En resumen, existe toda una variedad de causas que provocan el conflicto en las delimitaciones marítimas, las mismas que debido a la intrincada geografía involucran en mayor o menor grado, a casi todos los Estados de la región. De hecho, una gran parte de los países no han resuelto aún sus límites marítimos y tienen frente a sí un escenario difícil de manejar.

Para sintetizar de una manera gráfica lo antes dicho, en el Anexo 2, en la página 268 de esta obra, se presenta en detalle una tabla de las zonas que se encuentran en disputa en el mar Caribe y su área de influencia -extendiéndose un poco más allá, para poder abarcar la península de la Florida por el norte y hasta la Guyana Francesa por el este- el carácter del litigio que enfrentan y una aproximación a la situación que actualmente desafían los países involucrados.

La plataforma continental en la región del gran Caribe tiende a ser estrecha, salvo en partes como el banco de Campeche y frente al litoral de Belice, Nicaragua y las Bahamas; de hecho, la mayor parte de los litorales insulares y de tierra firme se precipitan a profundidades de 2.000 metros a pocos kilómetros de la ribera. Estas aguas son típicamente tropicales, con temperaturas medias de 27°C y fluctuaciones estacionales que no pasan de 3°C; es decir, cuenta con las condiciones ideales para la formación de los arrecifes de coral, manglares y lechos de algas marinas en las aguas cercanas a la costa, donde se concentran grandes arrecifes y atolones a lo largo de la península de Yucatán, Belice, Honduras y Nicaragua.

Se ha descubierto mucha evidencia de que en la plataforma del Caribe reposan grandes depósitos de hidrocarburos, lo que ha contribuido a que la región se convierta en escenario de conflictos tan solo por su supuesta existencia. Desde el inicio de la llamada “era petrolera”, y desde que se fijaron los límites de las áreas con posibles yacimientos, ha habido un sinnúmero de inconvenientes por su interpretación. Esto ha repercutido en una lista interminable de litigios, asociados a la construcción de una “identidad” basada en un fuerte nacionalismo, que resulta muy rentable desde el punto de vista político.

Dentro de las fronteras marítimas caribeñas podemos advertir dos categorías claramente diferenciadas: aquellas colindancias que no originan disputas y aquellas que si lo hacen.

Dentro del primer grupo también se puede realizar una subdivisión, entre aquellas colindancias entre países cuyos límites están perfectamente resueltos por medio de acuerdos o tratados, como es el caso del límite Panamá - Colombia en el mar Caribe, el límite Costa Rica - Colombia en el océano Pacífico y; el de Nicaragua y Honduras en el golfo de Fonseca. El segundo grupo lo componen aquellas colindancias que aun estando sin delimitar, presentan un potencial de conflicto muy bajo. En esta situación se encuentran los límites de Guatemala -México y Guatemala -El Salvador, que no provocan situaciones de tensión para ninguno de los países involucrados. En el primer caso, la gestión de los límites marítimos tiene más de 20 años de estarse realizando, mientras que en el segundo caso no se han iniciado las conversaciones.

Ahora bien, las colindancias que más nos preocupan son aquellas que originan conflictos y que, generalmente, son también aquellas que obedecen a múltiples causas.

Los conflictos que afectan las colindancias en el mar centroamericano pueden clasificarse de la siguiente manera:

- las que son de origen terrestre,
- las que son creadas por el acceso al mar en golfos compartidos,
- las motivadas por reclamos territoriales frente a frente y
- las que surgen por tratados marítimos que afectan a terceros.

**Conflictos de origen terrestre:** son los que se producen por la imprecisión que posee el punto final del límite en tierra, que es a su vez el punto de inicio del límite marítimo. Este caso sucede en el límite de Nicaragua con Costa Rica en la costa del mar Caribe, cuyo punto final ha variado a consecuencia de los procesos de sedimentación que provocan cambios en la desembocadura del río San Juan. Esta última situación se agrava, ya que la CONVEMAR no prevé recursos jurídicos para la resolución de conflictos debidos a cambios geomorfológicos en las desembocaduras de los ríos.

**Conflictos originados por el acceso al mar en golfos compartidos:** son las disputas por el derecho a poseer un mar territorial dentro de los golfos y la posibilidad de obtener una ZEE. Hay dos casos de este tipo de disputa y ambos se producen por la confluencia de tres límites terrestres en el golfo de Honduras y el golfo de Fonseca. El golfo de Honduras es compartido por Belice, Guatemala y Honduras, y la controversia radica en los reclamos de Guatemala por poseer aguas territoriales dentro del golfo. Esto le daría la posibilidad a Guatemala de tener acceso a una ZEE en el mar Caribe. Por otra parte, el golfo de Fonseca es compartido por El Salvador, Honduras y Nicaragua. El conflicto se debe a los reclamos de soberanía sobre las aguas por los tres Estados. Nicaragua, en 1901, trazó el límite de sus aguas sobre el golfo de Fonseca. El Salvador y Honduras aún no han definido la extensión de su mar territorial en el golfo y, dependiendo de esa demarcación, Honduras podría ser afectada en las aspiraciones a una ZEE en el océano Pacífico.

**Conflictos originados por los reclamos territoriales frente a frente:** son los que buscan ampliar las áreas sobre las que los Estados pretenden el ejercicio de la soberanía, mediante la expansión del límite hacia el frente de sus costas, afectando por supuesto, al vecino que tiene de frente. Este es el caso de Colombia con Nicaragua, donde la segunda reclama la invalidez del Tratado Esguerra-Bárcenas, de 1928. Fue mediante este tratado que Nicaragua concedió a Colombia la soberanía sobre las islas de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y todas las demás islas, islotes y cayos que forman parte del Archipiélago de San Andrés, con sus aguas territoriales correspondientes (Uribe, D. 1980: 111). El asunto fue resuelto por la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de La Haya en noviembre de 2012, sin que

se pueda ejecutar debido al impedimento establecido en la constitución colombiana que asegura que los límites territoriales, únicamente pueden ser modificados a través de tratados bilaterales, debidamente aprobados por el Congreso Nacional.

**Conflictos originados por límites establecidos entre dos Estados que afectan a terceros:** esta situación es la que ocurre entre Nicaragua y Honduras y surgió como una consecuencia de la ratificación del límite marítimo entre Honduras y Colombia. Este límite, fue sometido a ratificación del Congreso Nacional de Honduras el 30 de noviembre de 1999, es decir, después de 14 años de haberse firmado el acuerdo entre ambos países. Nicaragua sostiene que con la ratificación de este tratado, se le arrebatan 30 mil kilómetros del territorio marítimo que le corresponde.

Con estos antecedentes, a continuación se realiza un muy breve análisis de los casos pendientes en la delimitación territorial del mar del Caribe.

## Guatemala – Belice

Guatemala reclama a Belice 12.272 Km<sup>2</sup>, que representan más de la mitad del territorio de la antigua colonia británica, cuya superficie total es de 22.965 kilómetros cuadrados. El diferendo limítrofe es muy largo y tiene sus orígenes en 1821, cuando tanto Guatemala como Belice alcanzan su independencia de España y Gran Bretaña respectivamente. En 1822 Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica se anexaron al imperio mexicano y en 1823, formaron las Provincias Unidas de Centro de América, en la que se incluía a Belice, ya que este formaba parte de Guatemala, entidad que perduraría hasta 1938 (Ayala, 2012).

En 1840 Inglaterra creó un Consejo Ejecutivo en Belice, el mismo que en 1854 promulgó su primera Constitución; en 1859 se celebra el Tratado anglo-guatemalteco mediante el cual, Guatemala acordó reconocer a Belice como colonia británica, a cambio de lo cual Gran Bretaña se comprometió a construir una carretera, que uniera Guatemala con la cercana ciudad beliceña de Punta Gorda en cuatro años; la carretera no fue construida ya que no se entregaron los fondos a Guatemala para su construcción. Sin embargo del incumplimiento británico, en 1862 Belice fue nombrada colonia de la British Honduras Company, hasta el año 1871 en que Belice se convirtió ya,



oficialmente, en una colonia inglesa con el nombre de Honduras Británicas.

En 1945 Guatemala estableció en su Constitución, que Belice pertenecía a su territorio; Inglaterra respondió que la controversia debería ser decidida en la CIJ, respuesta que fue aceptada por Guatemala. En 1963, cuando Guatemala supo de la futura independencia de Belice, que había conseguido la autonomía interna solo dos años antes, el país rompió con las relaciones diplomáticas con el Reino Unido, motivo por el cual en 1968, una comisión de arbitraje estadounidense pidiera el reconocimiento de la independencia de Honduras Británicas -que desde junio de 1973 se llamaría Belice- por parte de ambos países.

El 11 de marzo de 1981 Guatemala y Belice firmaron en Londres las “Bases de Entendimiento” para resolver sus diferendos; el acuerdo alcanzado dio paso a la independencia de Belice a cambio de la libre y permanente navegación al océano Atlántico, la construcción de oleoductos, entre otras cosas. Con el reconocimiento oficial de la completa soberanía de Belice por parte de Guatemala el 14 de agosto de 1991, se hicieron posibles relaciones diplomáticas entre los dos países. Junto al permiso del derecho de tránsito para Guatemala hacia el golfo de Honduras, el permiso de usar instalaciones portuarias caribeñas y la declaración de explotar conjuntamente los recursos marinos en el golfo, el acuerdo contenía ante todo, la renuncia de Belice sobre una posible expansión del mar costero de 3 a 12 millas marinas, parte del compromiso que fue incumplido por parte de Belice.

El 19 de octubre de 1999 Guatemala pidió a Belice llevar el caso a una instancia internacional, arbitraje o decisión judicial, para poder encontrar una solución al reclamo guatemalteco de Belice. Tras esto, la mayoría de los beliceños continuaron manifestándose en contra de formar parte de Guatemala y acusando al país de colonialismo. Aunque en 1999 el gobierno de Guatemala reconoció la independencia de Belice, ésta se refería a la determinación del pueblo beliceño, pero dejó pendiente el asunto del diferendo territorial, en el cual tenían un efecto de bloqueo la negativa de Guatemala de reconocer la existencia de Belice y los reclamos de Honduras y Belice sobre islas en la región fronteriza. Guatemala trató de evitar así la pérdida de una posible ZEE en el mar Caribe por causa de los reclamos hondureños, además tienen un papel importante en las prospecciones de petróleo en dicha zona marítima.



Figura 53 Delimitación Marítima entre Belice y Guatemala  
Fuente <http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr>

El 24 de febrero de 2000, los militares de ambas naciones se enfrentaron en el distrito de Toledo. Los dos países celebraron nuevas conversaciones el 14 de marzo de 2000, en el seno de la OEA y el 30 de septiembre de 2002 aceptaron sus propuestas y recomendaciones. Estas medidas deberían ser aprobadas, a través de un plebiscito, tanto por los beliceños como por los guatemaltecos. El documento hace alusión tanto a los derechos terrestres como marítimos, determina las coordenadas de la frontera establecida entre Guatemala y Belice y señala el establecimiento una comisión técnica que demarque la línea divisoria y su gestión en el futuro. Según el documento, la frontera entre los mares es denominada Línea de equidistancia, creando una comisión tripartita (Guatemala, Belice y Honduras) que desarrolle la pesca en el golfo de Honduras. Sin embargo, tanto Guatemala como Belice rechazaron las recomendaciones. El primero de ellos porque le permitía tan solo un escaso acceso marítimo al Caribe.

En junio de 2008, el primer ministro de Belice propuso referendos para los ciudadanos de Belice y Guatemala, preguntándoles si apoyan remitir la cuestión a la CIJ. Así, se firmó el 8 de diciembre de 2008 el “Acuerdo Especial para Someter el Reclamo Territorial, Insular y Marítimo de Guatemala”, con el fin de llevar la cuestión a dicha Corte, referendo que se celebraría

simultáneamente en Belice y Guatemala el 6 de octubre de 2013. En abril de 2013, Guatemala suspende el referéndum aduciendo que el gobierno de Belice cambió los requisitos para que un referéndum sea válido y solicitó a ese país y a la OEA que se dé marcha atrás en esas reformas, ya que de lo contrario el referéndum no se llevaría a cabo en iguales condiciones como fue pactado y el resultado se vería afectado. Esta disputa territorial continúa sin resolverse.

## Nicaragua – Costa Rica

Nicaragua y Costa Rica mantienen un antiguo litigio en torno a la soberanía de una isla en el río San Juan. La CIJ falló a favor de Costa Rica el 13 de julio de 2009 otorgándole derechos de navegación sobre el río San Juan consagrados en instrumentos internacionales. En su sentencia, la Corte ratificó que Costa Rica podía ejercer la libre navegación con fines comerciales, incluyendo el turismo y el transporte de personas, sin que Nicaragua pudiera cobrar tasas o requerir visados o permisos a aquellas personas. Sin embargo, la CIJ negó a Costa Rica el derecho a la navegación de naves que desempeñen funciones policiales.

El litigio empezó en 2010 cuando Costa Rica acusó a Nicaragua ante la CIJ, de la presunta invasión de un pequeño territorio llamado isla Portillos por los costarricenses y *Harbour Head* por los nicaragüenses, ubicado en el extremo oriental de su frontera común, el mismo que es reivindicado por ambos países. De acuerdo con San José, Managua lo invadió en el marco de los trabajos de dragado que llevaba a cabo en el nicaragüense río San Juan.

El 13 de julio de 2017 culminó en la Haya, en la CIJ., la etapa de audiencias orales públicas entre los dos países; esta etapa de carácter contencioso se había iniciado dos semanas antes, estos es el 3 de julio (The International Court of Justice , 2017). Con posterioridad a esta etapa de audiencias orales, la CIJ realizará la fase de deliberaciones internas y finalmente emitirán la correspondiente sentencia.

## Honduras – El Salvador y Nicaragua

Los incidentes marítimos entre Honduras y Nicaragua se inician en 1981 en el golfo de Fonseca mediante ataques y hostigamientos a barcos pesqueros y guardacostas nicaragüenses por parte de Honduras, así como también la

introducción de barcos pesqueros hondureños en aguas nicaragüenses, con la protección de patrulleras hondureñas y en algunos casos aviones protegiendo a esos barcos pesqueros, en su mayor parte propiedad de oficiales de alta graduación del Ejército de Honduras. Los incidentes del golfo de Fonseca, también fueron aprovechados por parte de Honduras, para comenzar el reclamo del límite marítimo en el Caribe.

El golfo de Fonseca, en la costa pacífica de Centroamérica, es un espacio históricamente marcado por conflictos, acuerdos y tensiones entre El Salvador, Honduras y Nicaragua. Su área marítima incluye 33 islas, de las cuales 25 pertenecen a Honduras y 8 a El Salvador. El Golfo de Fonseca es delimitado por 244 kilómetros de costa, de los cuales 122 pertenecen a Honduras (50%), 73 a Nicaragua (30%) y 49 a El Salvador (20%). Se trata de una triple frontera terrestre/marítima, en la que los tres países se tocan recíprocamente en sus aguas internas mientras que falta un contacto directo en tierra firme entre El Salvador y Nicaragua. Este golfo es una de las mejores bahías naturales del mundo y entre los puertos más importantes se cuentan: La Unión en El Salvador; San Lorenzo en Honduras; y Puerto Morazán en Nicaragua.

Entre las islas más importantes destacan: Meanguera, Conchagüita, Zacatillo, Conchagua y Martín Pérez, pertenecientes a El Salvador; Zacate Grande, Coyote, Ascensión pertenecientes a Honduras; y los Islotes de Cosigüina pertenecientes a Nicaragua. La isla El Tigre estuvo en disputa entre El Salvador y Honduras, pero la CIJ concedió su soberanía a Honduras. La isla Conejo, a pesar de su pequeño tamaño -aproximadamente de 1 Km<sup>2</sup> - es disputada por El Salvador y Honduras, ya que no apareció en la última decisión de la referida Corte Internacional (Alemán, 2012).

De esta manera, Honduras, El Salvador y Nicaragua terminaron implicados en un conflicto sobre los derechos al golfo y a sus islas. En 1992 una resolución de la CIJ, resolvió mediante una partición, la disputa sobre la tierra, las islas y las fronteras marítimas entre los tres países. En su fallo la CIJ determinó que El Salvador, Honduras y Nicaragua compartan el control del golfo de Fonseca, mientras que a El Salvador le fueron concedidas las islas de Meanguera y de Meanguerita; y a Honduras le fue concedida la isla El Tigre (Conflicto del golfo de Fonseca, 2012).



Figura 54. Los Límites en el Golfo de Fonseca  
 Fuente: <http://www.elnuevodiario.com.ni>

El expresidente de Honduras entre 2010 y 2014, Porfirio Lobo Sosa reiteraba que el golfo de Fonseca será una zona de desarrollo acelerado y en noviembre del 2012, se reunió con sus colegas de Nicaragua, Daniel Ortega y de El Salvador, Mauricio Funes, para continuar impulsando el proceso en la bocana trinacional. El presidente Lobo Sosa, manifestó también que con su homólogo salvadoreño han conversado acerca de la forma de hacer del golfo de Fonseca, una zona libre tripartita de desarrollo económico, donde juntos los tres gobiernos logren convertir ese sitio de conflictos y de continuos roces, en un lugar de crecimiento económico acelerado y de desarrollo, bajo un esquema de zona económica libre en los tres países.

Sobre el tema de la isla Conejo, el Mandatario hondureño fue enfático y señaló que no existe ningún conflicto con El Salvador por la soberanía de esa isla, cuya posesión quedó definida a favor de Honduras en la sentencia de la CIJ de La Haya (Conflicto del golfo de Fonseca, 2012). Concordante con ello, el presidente de Honduras -Juan Orlando Hernández- en marzo 2014 realizó la inauguración de un helipuerto y muelle en el sitio, motivando la respuesta diplomática de El Salvador, quien considera que se trata de una provocación por parte del gobierno hondureño, pues el islote se considera territorio en disputa (elsalvador.com, 2014).

Por su parte el gobierno de Nicaragua afirma que no se encuentra obligado a cumplir las disposiciones de la CIJ, en vista que dicha sentencia únicamente se refiere a los espacios marítimos entre Honduras y El Salvador (elsalvador.com, 2013). Históricamente y de acuerdo a su interpretación de la CONVEMAR, Nicaragua reconoce límites marítimos con El Salvador en el golfo de Fonseca, por encontrarse a menos de 20 millas de distancia, pero no con Honduras, quien se encuentra a 30 millas al fondo de dicho golfo. Por este motivo, existe conflicto con los pescadores hondureños que son capturados por la Marina de Nicaragua, por faenar en aguas de ese país.

De la misma manera, Nicaragua y Honduras mantienen pendiente la aplicación de la sentencia de la CIJ del 2007 en el mar Caribe. El conflicto se centraba en que Honduras reclamaba como límite el paralelo  $14^{\circ}59' 08''$  N, mientras que Nicaragua demandaba que su frontera marítima sea una prolongación de su frontera terrestre, en diagonal hacia el paralelo  $17^{\circ} 00' 00''$  N, motivo por el cual requirió a la Corte que delimite el mar territorial, la plataforma continental, y su ZEE. Es importante recalcar que ante los fracasos de la Corte Centroamericana de Justicia (CCAJ) para aliviar las tensiones provocadas por la escalada de la crisis a lo largo de varios años, fue necesaria la intervención de la CIJ a petición de Nicaragua.

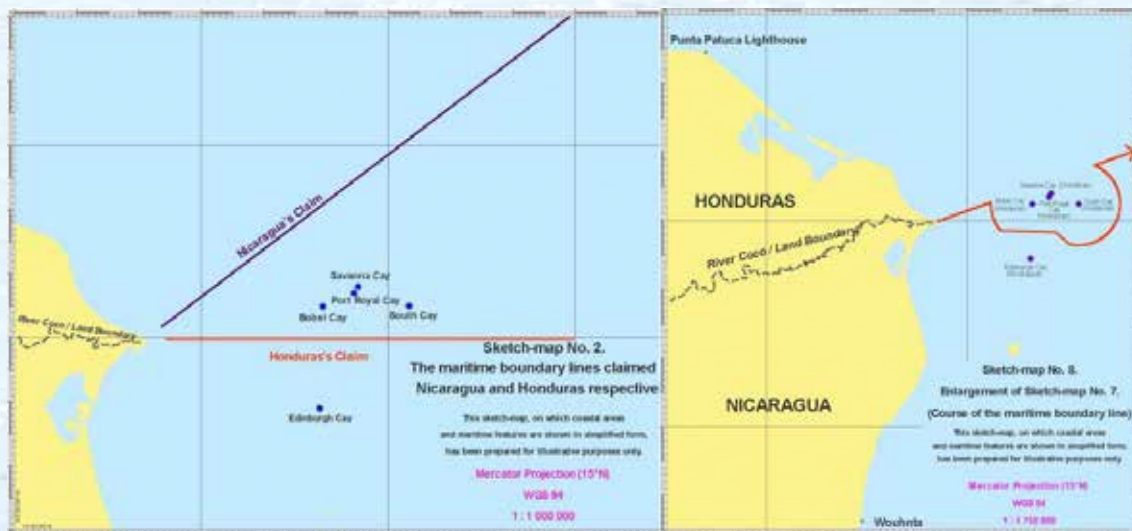


Figura 55. Resolución de la CIJ. Límites Honduras - Nicaragua  
Fuente: <http://4.bp.blogspot.com>

Después de ocho años de iniciada la demanda, en octubre del 2007, la CIJ decidió por unanimidad que Honduras retenía la soberanía sobre los

cayos Bobel, Savanna, Port Royal y South en el Caribe debido a su posesión histórica, pero hizo la salvedad de que por tratarse de una zona del mar Caribe en el que existe un buen número de cayos o islas, era imposible construir una línea de equidistancia. De igual forma la CIJ estableció que en lo referente a los límites marítimos se cumpliría lo siguiente:

La línea de delimitación comienza a las 3 millas marinas del punto identificado por la Comisión Mixta en 1962, continuando a lo largo de la bisectriz hasta que toca el límite exterior de las 12 millas marinas del mar territorial de Bobel Cay, rodea este mar territorial hacia el sur hasta que alcanza la línea media entre el mar territorial de esta isla y de las islas Port Royal Cay y South Cay de soberanía de Honduras y el mar territorial de Edinburgh Cay de soberanía de Nicaragua. La línea, luego de demarcar el arco del límite exterior de las 12 millas marinas del mar territorial de South Cay, se dirige hacia el norte hasta conectar nuevamente con la bisectriz por la que continúa hasta donde derechos de terceros Estados podrían verse afectados. (Asunto Relativo a la Diferencia Territorial y Marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar Caribe , 2007).

Es necesario mencionar que la resolución de la CIJ, modifica sustancialmente los límites en el Caribe, puesto que a partir del 2007, Colombia dejó de ser país limítrofe con Honduras y pasó a serlo con Nicaragua, lo que traería graves consecuencias para el territorio marítimo colombiano después de que Nicaragua demandara a Colombia y se viera ampliamente favorecida con la decisión de la Corte del 19 de Noviembre de 2012.

## **Nicaragua – Colombia**

En el año 2001, Nicaragua demandó a Colombia ante la CIJ en La Haya con el fin de determinar el límite marítimo entre ambas naciones. El meridiano 82° solía ser la línea fronteriza, pero el fallo de La Haya del 19 de noviembre de 2012, decidió correr este límite hacia el oriente, y ahora, la frontera está más cerca al meridiano 79°. Esta sentencia dejó en manos de Colombia 7 cayos del archipiélago de San Andrés, cuyas islas mayores ya había concedido a este país en 2007, mientras que a Nicaragua le concedió más de 70.000 kilómetros cuadrados de mar, ricos en pesca y otros recursos naturales. Como era de esperarse, este dictamen de la Corte no satisfizo los intereses de Colombia.

Podemos aseverar que el litigio se remonta a la fecha en la que ambos países firmaron el tratado Esguerra - Bárcenas mediante el cual, la costa Mosquitia o costa de Mosquitos antiguamente perteneciente al virreinato de Nueva Granada, ahora sería nicaragüense, mientras que el archipiélago de San Andrés y Providencia serán parte del territorio colombiano, lo que tuvo lugar en 1928. En 1980 el gobierno sandinista declaró nulo dicho tratado, entre otras razones, porque en esa época Nicaragua se encontraba ocupada por los Estados Unidos. De esta manera, Nicaragua demandó a Colombia en diciembre del 2001 ante la CIJ y ante las crecientes tensiones diplomáticas, ambos países rompieron relaciones diplomáticas en el 2008.



Figura 56. La costa Mosquitia en la Colonia  
Fuente: <http://www.evaluamos.com>

El título sobre el cual Colombia afirmó su soberanía en el archipiélago de San Andrés y Providencia y demás cayos y bancos que hacen parte del mismo, proviene de la Real Orden del 20 de noviembre de 1803, expedida en San Lorenzo la que además sirvió de base para firmar el tratado Esguerra - Bárcenas de 1928 con el cual Nicaragua reconoce a Colombia la soberanía sobre dichas islas, debido a que había sido ratificada en dos ocasiones distintas, en 1805 y 1825.





Figura 57. Pretensiones de Colombia y Nicaragua antes del Fallo de 2012  
Fuente. <http://www.infobae.com>

Cabe mencionar que históricamente, en todas las cartas geográficas figuran los cayos de Roncador, Quitasueño y Serrana como propiedad de Colombia y los Estados Unidos de América, y nunca se había conocido protesta formal de Nicaragua a este respecto. Adicionalmente Colombia tiene derechos de soberanía sobre el mar adyacente a Roncador, Quitasueño y Serrana, por ser parte del archipiélago de San Andrés y Providencia, así como también tiene derecho a explotar los recursos naturales que se encuentran en su plataforma continental, ya que la convención de Ginebra de 1958, consagra ese derecho respecto de estas islas que forman un solo archipiélago.

En el mes de diciembre de 2007 la CIJ ratifica los derechos colombianos sobre San Andrés, Providencia y Santa Catalina, al mismo tiempo que declara su competencia para decidir sobre la pertenencia de los demás cayos del archipiélago, pero sobre todo para trazar una nueva frontera marítima. Es importante recalcar que en el año 2010 tanto Honduras como Costa Rica, pidieron a la Corte ser considerados en el litigio, dado que tenían derechos e intereses en la zona que se disputaban Nicaragua y Colombia, petición que fue negada por la CIJ.

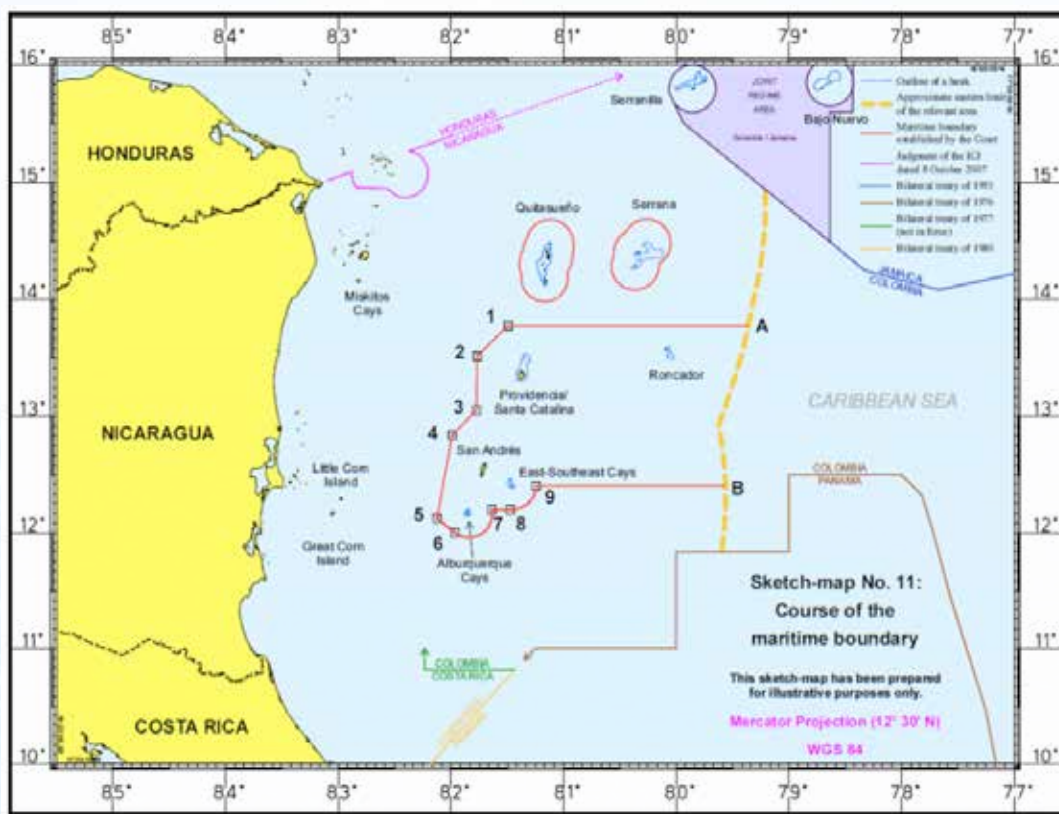


Figura 58. Límites Marítimos según Fallo de la CIJ año 2012  
Fuente. CIJ, (International Court Of Justice, 2012)

Finalmente, el 19 de noviembre de 2012 nuevamente la CIJ emite otro fallo en el cual reconoce a Colombia la soberanía sobre los cayos Albuquerque, Este Sudeste, Roncador, Serrana, Quitasueño, Serranilla y Bajo Nuevo, los mismos que se encuentran cercanos al archipiélago de San Andrés. Al mismo tiempo redefine la frontera marítima en favor de Nicaragua y evidentemente en desmedro de las aguas jurisdiccionales colombianas; además y como se expresó anteriormente, modificó los límites de Colombia, quien anteriormente limitaba con Honduras y no con Nicaragua en el área motivo de la disputa. Esta situación es aprovechada por los juristas colombianos para reclamar la inejecutabilidad del fallo de la CIJ, en vista que de acuerdo a la Constitución de 1991, los límites territoriales únicamente podrán ser modificados mediante tratados internacionales lo cual implícitamente es interpretado como que no pueden ser modificados por decisiones de institución alguna, así se trate de la CIJ. En su decisión, la CIJ de La Haya redujo el territorio marítimo colombiano en unos 75.000 kilómetros al conceder una mayor porción a

Nicaragua, con lo que los cayos colombianos Quitasueño y Serrana quedaron rodeados de aguas nicaragüenses.

Visto de esta manera, se entendería que el fallo no puso fin al litigio territorial entre las partes, sino que por el contrario intensificó el conflicto, ya que ambos países han adoptado posiciones contrarias en cuanto al cumplimiento del mismo. En el caso de Nicaragua, se evidencia una mayor preparación de su poder militar, así como también tiene la intención de presentar una nueva reclamación para solicitar la extensión de la plataforma continental en áreas colombianas. En el caso de Colombia, su Gobierno sostiene la “inaplicabilidad del fallo”, lo que pone en tela de duda su cumplimiento, buscando además nuevos recursos jurídicos para desconocer dicho fallo.

## **Colombia - Venezuela**

El conflicto de la delimitación marítima entre Colombia y Venezuela en el Golfo de Venezuela o Coquibacoa como lo llaman los colombianos, se desarrolló a partir de 1939 como la ampliación de un antiguo conflicto de frontera terrestre que se inició en tiempos coloniales. Efectivamente, después de la independencia de Colombia y Venezuela a principios del siglo XIX, ambos países empezaron las negociaciones sobre una frontera terrestre para dividir la península de la Guajira en dirección longitudinal. Cuando las negociaciones fracasaron reiterativamente por causa de exigencias incompatibles, los interesados solicitaron un fallo de la Corona Española, el cual fue promulgado en 1891, pero que no se pudo delimitar en el terreno debido a sus imprecisiones geográficas. Una larga serie de negociaciones bilaterales, la solicitud de un segundo fallo al Consejo Federal Suizo en 1922 y otra ronda de negociaciones llevaron, apenas en 1941, hacia un arreglo fronterizo definitivo, el cual sin embargo ha sido puesto frecuentemente en duda (Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, s.f).

Se trata de islas rocosas, deshabitadas y sin vegetación en el norte del Golfo, entre las cuales la más grande, con 350 x 600 metros de superficie, se eleva 70 metros sobre el mar. Colombia reconoció la soberanía venezolana sobre estos micros islotes en 1953, pero no obstante el problema de una línea que marque el límite exterior del Golfo y la fijación del mar territorial, ante todo en la región fronteriza de Castilletes (Biblioteca Virtual Luis Angel

Arango, s.f), como también entre las Islas Monjes y la península de la Guajira, continúa en la discusión política.



Figura 59. Pretensiones de Colombia y Venezuela  
Fuente. <http://www.elpais.com.co>

En los años 60, se agregó un nuevo componente a las reclamaciones, esta vez por causa de las concesiones para prospección petrolera adjudicadas por Colombia directamente frente a Castilletes (Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, s.f). Después de largas negociaciones, los presidentes de ambos países acordaron en 1975 la delimitación marítima y un uso conjunto de las zonas fronterizas potencialmente ricas en petróleo. En Venezuela este plan provocó un fuerte rechazo, generando en 1980 la tesis de la “Costa Seca”<sup>49</sup>, es decir de una restricción a solo la tierra firme del territorio colombiano entre Castilletes y la punta más oriental. En el mismo año, la Comisión Fronteriza Bilateral presentó la propuesta conocida como “Hipótesis de Caraballeda”<sup>50</sup> para una delimitación en la región del Golfo. En Venezuela esta propuesta

49 La costa seca, es una política de establecimiento de límites por el cual la costa en sí es la frontera, lo que genera que un estado ribereño no pueda ejercer soberanía ni explotación económica sobre las aguas adyacentes.

50 Delimitación de aguas marinas y submarinas, cierre del Golfo a terceros, régimen de paso inocente para embarcaciones de otros países, etc.

provocó fuertes protestas por parte de los partidos políticos, militares y grupos económicos, sociales, religiosos y científicos. Al mismo tiempo, creció la avalancha de libros de autores más o menos competentes en ambos países, que no hicieron más que publicar sus convicciones e interpretaciones de tendencia nacionalista.

Este problema influyó no solamente en las relaciones bilaterales entre ambos países, sino también en la discusión política interna y las disputas partidistas en Venezuela, que en épocas electorales, especialmente en 1988, adquirió formas históricas. No obstante, todo acercamiento hacia un compromiso fue bloqueado en Venezuela por fuertes reacciones nacionalistas que incidieron inclusive en las intentonas golpistas de 1992.

La posición venezolana en relación a la delimitación de aguas marinas y submarinas en el golfo se basa en la Línea de Prolongación de Frontera Terrestre, y en el establecimiento de la Línea Media entre Península de la Guajira y los Monjes. El gobierno venezolano intenta manejar la tesis de la “costa seca”, que define que la totalidad del Golfo estaría bajo su soberanía, tomando el meridiano de Punta Espada como el límite<sup>51</sup>. **Alegato de Colombia ante la disputa:** esta nación insiste en que el Archipiélago de Los Monjes, como islotes deshabitados a 20 millas marinas de la costa colombiana, no genera plataforma continental. Proponen la división de Línea Media entre los territorios continentales de Colombia y Venezuela (Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, s.f).

El golfo de Venezuela contiene grandes reservas de petróleo y gas natural de petróleo, lo cual le da un ingrediente adicional al litigio con Colombia. En el año 2010 se realizó el hallazgo del Pozo Perla 3 X, ubicado en el campo Perla del bloque Cardón IV, a cargo de la petrolera española REPSOL y la italiana ENI. Se calcula que este yacimiento cuenta con una reserva de 15 trillones de pies cúbicos de gas, constituyendo uno de los más grandes del continente<sup>52</sup>.

Según sostiene el historiador e investigador de la Universidad del Zulia, Juan Romero, en el golfo venezolano Colombia y Venezuela comparten 44.000 kilómetros de frontera y si Venezuela tiene 270.000 millones de reservas petroleras para producir crudo por 120 años y en el Golfo de Venezuela se

---

51 Datos de <http://www.telesurtv.net>

52 Datos de <http://www.noticias24.com>

estima que cuenta con más de 500.000 millones de barriles de petróleo, entonces un escenario de confrontación entre los dos países es viable (Prieto, 2010).

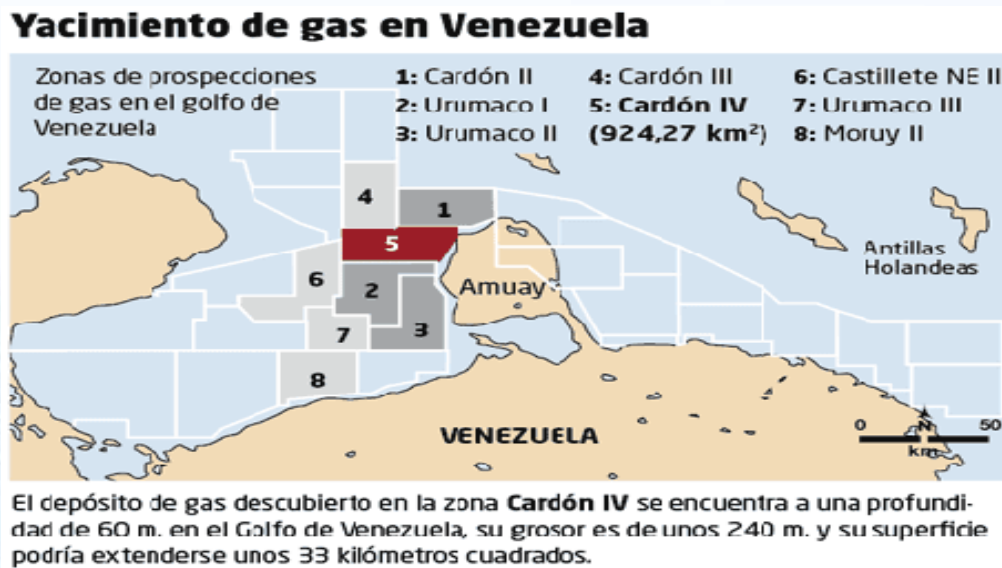


Figura 60. Depósitos de gas natural en el golfo de Venezuela  
Fuente. <http://www.elmundo.es>

El 27 de mayo del 2015, el presidente de Venezuela mediante decreto ejecutivo 1787 estableció las denominadas Zonas de Defensa Integral Marítimas e Insulares, conocidas como ZODIMAIN por sus siglas, lo que motivó la airada protesta tanto de Colombia como de Guyana, puesto que las coordenadas establecidas en el mencionado decreto, incluían aguas que se encuentran en disputa con sus vecinos. Ante los fuertes reclamos que provocara el decreto en mención, después de algunas semanas fue sustituido por el decreto ejecutivo 1859, en el cual se eliminó el listado de las coordenadas de las ZODIMAIN, lo cual satisfizo las notas de protestas presentadas por sus encolerizados vecinos.

La parte más conciliadora del nuevo decreto fue la reiterada aseveración venezolana, de que las zonas de patrullaje del mencionado documento<sup>53</sup> “no constituyen ningún pronunciamiento sobre territorios, áreas marinas y submarinas de la República Bolivariana de Venezuela que queden pendientes por definir” y en su artículo 20 reza:

El presente decreto no tiene por objeto fijar límites territoriales, establecer delimitaciones, ni proceso alguno de demarcación, en ningún

<sup>53</sup> Datos de <http://www.eltiempo.com>

sentido. Su único fin y exclusivo alcance se refiere frente a amenazas, riesgos y otras vulnerabilidades, de modo que no supone bajo ningún respecto pronunciamiento relativo a cuestiones territoriales que por su propia naturaleza le son ajenas (Decreto ejecutivo 1859, 2015).

## Venezuela – Guyana

Ambos países están ubicados en el extremo nororiental de Sudamérica; su situación fronteriza marítima se encuentra íntimamente relacionada con la delimitación continental. Al igual que casi todos los conflictos latinoamericanos, su origen se remonta al siglo XIX, en este caso cuando Gran Bretaña inició la expansión de su colonia sudamericana sobre territorios de Venezuela, fijando su frontera occidental en 1834. Venezuela protestó reiteradamente, pero de nada sirvió pues Estados Unidos, Rusia y Gran Bretaña en 1899 fijaron la frontera en el mismo sitio que se encuentra en la actualidad (Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, s.f), la misma que no sería motivo de reclamo hasta 1966, inmediatamente antes de la independencia de Guyana, cuando de manera teórica se aceptaron los reclamos de Venezuela, pero en la práctica nunca pudieron ejecutoriarse, debido a que al hacerlo, prácticamente desaparecería el país llamado Guyana.



Figura 61. Límites de Venezuela con Guyana, Trinidad & Tobago y Surinam  
Fuente. <http://www.notilogia.com>

En lo que tiene que ver con la delimitación marítima, Venezuela en 1968 expandió su mar territorial a 12 millas incluyendo en él a la desembocadura del río Esequibo; de la misma manera, la línea de base delante de la desembocadura del río Orinoco –conocida como Recta Leoni en honor al presidente que la decretó- se extiende hasta adentro del territorio guyanés, incumpliendo las normas del derecho internacional marítimo (Biblioteca Virtual Luis Angel Arango, s.f). Veinte años más tarde, Venezuela formalmente reclamó la plataforma continental hasta la distancia donde la columna de agua alcanzara los 200 metros, sin considerar la frontera occidental de Guayana; es decir que Venezuela ha pretendido -de hecho-, recuperar los espacios que legítimamente le pertenecían por derecho y que le fueron arrebatados por Gran Bretaña, en complicidad con las potencias que hemos mencionado anteriormente.

Venezuela y Trinidad y Tobago establecieron sus límites marítimos en 1990; para el efecto, Venezuela desconoció por completo la existencia de Guyana como país ribereño y prácticamente lo ha condenado a no tener salida al mar, lo cual atenta contra las normas del derecho internacional marítimo. De hecho, desde 1977 la Guyana ha iniciado sus reclamos para poseer un mar territorial de 12 millas, una ZEE y una plataforma continental de 200 millas, las mismas que evidentemente se van a sobreponer con los espacios marítimos que se ha auto adjudicado la República Bolivariana de Venezuela, convirtiéndose desde ya, en una fuente de conflicto con sus vecinos.

Los diferendos limítrofes descritos anteriormente no son los únicos que se encuentran pendientes por resolver en el continente americano, pues aún persisten aquellos originados en el cono sur tanto en el Océano Pacífico como en el Atlántico, en el que inclusive se encuentra involucrada una potencia marítima mundial como Gran Bretaña enfrentada con Argentina y cuya resolución no ha sido posible de alcanzar hasta la presente fecha, motivo por el cual podrían reactivarse en cualquier momento, afectando con ello a la estabilidad y la armonía que ha caracterizado las relaciones internacionales durante los últimos años.

## **Chile – Perú**

Durante los años 1789 y 1893, se produjo la llamada Guerra del Pacífico entre Perú y Bolivia contra Chile (Rojas, 2010), al final de la cual se firmó el



Tratado de Ancón mediante el que Perú cede a Chile la provincia costera de Tarapacá, además entregar por diez años las provincias de Tacna y Arica, luego del cual un plebiscito determinaría la soberanía sobre esas provincias. Mientras tanto, Bolivia perdió toda su costa a manos de Chile. Es interesante recalcar que antes de la guerra, Perú y Chile no eran países limítrofes, pues en medio de ambos se interponía Bolivia.



Figura 62. Límites entre Chile, Perú y Bolivia antes y después de la Guerra del Pacífico  
Fuente: <https://upload.wikimedia.org>

Ante la imposibilidad de ponerse de acuerdo sobre la aplicación del Tratado de Ancón en la parte correspondiente a lo resuelto por el plebiscito, con la mediación del Presidente de Estados Unidos en 1929 se firma el Tratado de Lima y su protocolo, según el cual Tacna debía ser devuelta a Perú y Arica permanecería con Chile. Además, el Tratado estableció la conformación de una comisión mixta para determinar los hitos de demarcación entre ambos países.

En el año 1947 ambos países unilateralmente proclaman sus derechos marítimos hasta una distancia de 200 millas marinas en el océano Pacífico, mientras que en 1952, junto con Ecuador, realizan la Declaración de Santiago y en 1954, nuevamente los tres países firman el convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima. Estos documentos revisten una especial importancia para el tema en cuestión, puesto que su grado de validez constituye el argumento más fuerte tanto como para Chile como para Perú en las reclamaciones territoriales de las próximas décadas, ya que mientras para Chile se trataba de un convenio de límites, para Perú solo se trataba de un convenio de pesca.

El diferendo marítimo entre Perú y Chile fue planteado ante la CIJ por la República del Perú en el año 2008, sobre la soberanía de una zona marítima de aproximadamente 38 000 km<sup>2</sup> en el océano Pacífico<sup>54</sup>. Perú sostuvo que el límite marítimo entre ambos países estaba aún sin determinar, pues no habrían firmado un tratado específico, mientras que Chile aseveró que no había temas limítrofes pendientes entre ambos, afirmando que existían tratados internacionales vigentes sobre la materia, suscritos en 1952 y 1954.

Por lo antes dicho, la delegación peruana solicitaba a la CIJ que se trazara el límite marítimo mediante una línea equidistante, de acuerdo a lo establecido en la CONVEMAR. Es importante destacar que Perú no es miembro de dicha Convención. Además Perú pedía a la Corte textualmente que concluyera y declarase lo siguiente:

1. La delimitación entre las respectivas zonas marítimas entre la República del Perú y la República de Chile, es una línea que comienza en el Punto Concordia (definido como la intersección con la línea de baja marea de un arco de 10 kilómetros de radio, que tiene como centro el primer puente sobre el río Lluta del ferrocarril Arica-La Paz) y equidistante de las líneas de base rectas de ambas partes, hasta un punto situado a una distancia de 200 millas marinas a partir de dichas líneas de base, y

2. Más allá del punto donde termina la frontera marítima común, el Perú posee título para ejercer derechos soberanos exclusivos sobre el área marítima que se encuentra a una distancia de 200 millas marinas desde sus líneas de base (Réplica del Gobierno de Perú, 2010).

---

<sup>54</sup> El gobierno del Perú presentó formalmente el 16 de enero de 2008, ante la Corte Internacional de Justicia, el “caso concerniente a la delimitación marítima entre la República del Perú y la República de Chile”. El 27 de enero de 2014 la Corte Internacional de Justicia dio a conocer su sentencia.

La delegación chilena en cambio, consideraba que la Declaración de Santiago de 1952 ya establecía el paralelo como límite marítimo con Perú y se acogía al derecho *Pacta Sunt Servanda*, según el cual todo tratado debe permanecer inamovible, a no ser que se celebre otro tratado que lo modifique. Chile pidió a la CIJ textualmente que desestimara las reclamaciones peruanas y que declarase que (Traducción del Fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso del “Diferendo marítimo Perú con Chile”, 2014):

- los respectivos derechos de zonas marítimas de Chile y Perú han sido totalmente delimitados por acuerdo;
- los derechos sobre las zonas marítimas están delimitados por una frontera que sigue el paralelo de latitud que pasa a través del marcador de frontera de límite más hacia el mar de la frontera terrestre entre Chile y Perú, conocido como Hito No 1, que tiene una latitud de 18°21'00" S bajo Datum WGS 84; y,
- Perú no tiene derechos sobre ninguna zona marítima extendida hacia el sur de dicho paralelo.

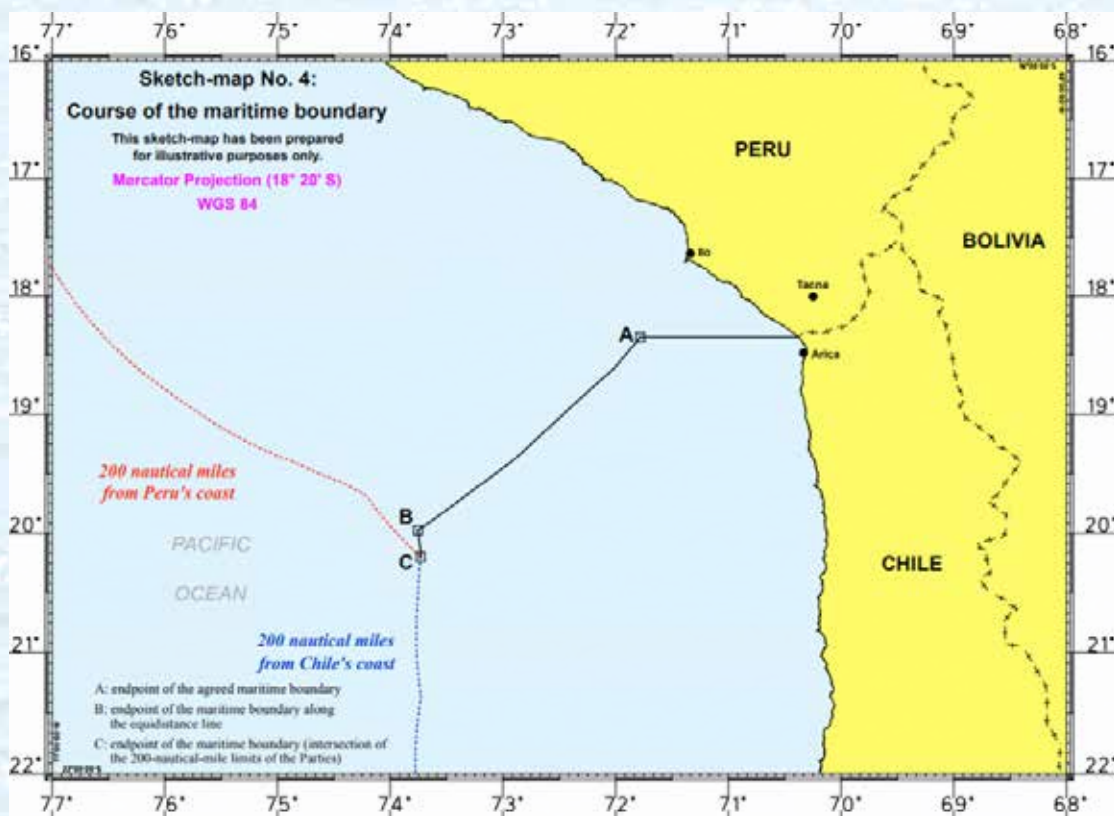


Figura 63. Fallo de la Corte Internacional de Justicia Perú- Chile  
Fuente. (International Court of Justice, 2014)

El 27 de enero de 2014 la CIJ dio a conocer la sentencia que resolvió este caso, por la cual se decidió que el punto de inicio del límite marítimo entre el Perú y Chile es la intersección del paralelo que cruza el Hito No 1 con la línea de bajamar, y que la frontera marítima sigue el paralelo que pasa sobre el Hito No 1 hasta un punto situado 80 millas marinas de distancia, luego continúa en dirección sudoeste sobre una línea equidistante desde las costas de ambos países hasta su intersección con el límite de las 200 millas marinas medidas desde las líneas de base de Chile y, posteriormente, continúa hacia el sur hasta el punto de intersección con el límite de las 200 millas marinas medidas desde las líneas de base de ambos países (International Court of Justice, 2014).

En consecuencia, la CIJ adjudicó al Perú un área marítima de algo más de 50.000 km<sup>2</sup>, 22.000 km<sup>2</sup> considerados por Chile como parte de su ZEE, y 28.471,86 km<sup>2</sup> como parte del alta mar y que pasaron a formar parte del mar peruano como ZEE, y ratificó a Chile la soberanía como mar territorial, hasta las 12 millas marinas y los derechos soberanos como ZEE, hasta las 80 millas marinas, respectivamente, sobre 16.352 km<sup>2</sup> de mar, que corresponde mayormente a aquél situado a menor distancia de la costa. La Corte definió el trazado de la frontera marítima sin determinar las coordenadas geográficas precisas y dispuso que las partes deberán proceder a determinar tales coordenadas de conformidad con el fallo, lo cual ocurrió el 25 de marzo de 2014.

## **Chile – Bolivia**

El 6 de agosto de 1874, Chile y Bolivia firmaron el tratado de límites con el deseo de consolidar sus relaciones y en búsqueda de la armonía necesaria para el desarrollo de las dos naciones; en este tratado se establece el paralelo de grado 24 sur, desde el mar hasta la cordillera de los Andes (Mito y Realidad, 2014).

Mientras se daban estos acuerdos de límites y acciones de división económica, Perú y Bolivia en 1873 firmaron un tratado de alianza defensiva, que más tarde fue conocido como el Pacto Secreto Perú-Bolivia o Tratado Riva Agüero- Benavente el mismo que no se reveló hasta 1879 y que consistía en que los dos países se unían para garantizar su independencia, soberanía e integridad territorial y para defenderse contra toda acción de agresión

exterior, situación que al ser descubierta por Chile, le dio la justificación para la Guerra del Pacífico, la misma que se desarrolló entre 1879 y 1883, terminando con la victoria chilena sobre los aliados peruano-bolivianos. Las causas de la guerra fueron principalmente económicas y estuvieron relacionadas con el principal producto de exportación -el salitre- que compartían de manera desigual los tres países, en vista que la explotación se realizaba con capital mayoritariamente chileno. A ello contribuyó como siempre, la defectuosa e imprecisa delimitación heredada de la emancipación española.

Para ese entonces la frontera con Chile llegaba hasta Tarapacá, por lo cual la provincia de Antofagasta formaba parte del territorio boliviano. Más al norte, Arica e Iquique eran parte del Perú. A pesar de todo esto, la riqueza salitrera que cubría Antofagasta era explotada por capitales extranjeros, principalmente chilenos, ante lo cual el presidente boliviano Hilarión Daza -un año antes de la guerra- gravó con impuestos a la producción chilena, con lo que no sólo quebrantaba los tratados firmados con Chile en 1866 y 1874, sino que demostraba su beligerancia ante los acontecimientos fronterizos. Este fue el detonante de la guerra contra Bolivia, país al que se alió Perú por causa del pacto secreto de 1873. En el combate Chile logró desarticular por completo el Ejército de Bolivia, por lo que sólo las tropas peruanas siguieron en combate, las que no recibieron ninguna ayuda por parte de sus aliados bolivianos.

Finalmente, el 20 de octubre de 1883, Chile y Perú firman un tratado de paz denominado Tratado de Ancón que pone fin al conflicto (Tratado de Paz en Ancón, 1883). Posteriormente se establece un pacto de tregua con Bolivia, en 1884, el que finalmente desembocó en un tratado de paz definitiva firmado el 20 de octubre de 1904, en el cual se señalaba el dominio absoluto y perpetuo de Chile en todos los territorios ocupados en virtud del pacto de tregua. Con este tratado Bolivia perdió 400 kilómetros de litoral y 120.000 kilómetros cuadrados de territorio y reclama desde entonces la restitución de una salida soberana al mar. En este tratado Chile se comprometió a pagar a Bolivia trescientas mil libras esterlinas, además de concederle libre derecho a tránsito comercial hacia los puertos del Pacífico chileno”.

El 24 de abril de 2013 el gobierno de Bolivia presentó formalmente ante la CIJ, una demanda para solicitar a Chile la negociación de una salida soberana al mar.

Por su parte Chile responde a la reclamación territorial boliviana en cuatro aspectos importantes: en primer lugar por la vigencia del tratado de 1904, luego porque Bolivia efectivamente tiene acceso al Pacífico a través de Arica y Antofagasta, en tercer lugar porque Bolivia mantiene autoridades aduaneras en dichos puertos y finalmente porque más de siete mil empresas bolivianas operan a través de los mencionados puertos. De los cuatro argumentos presentados por Chile, el primero, es decir el que se refiere al Tratado de 1904 es el más fuerte por encontrarse plenamente vigente y no es objeto, ni forma parte de la demanda ante la CIJ. De hecho, el 15 de julio de 2014 Chile presentó la impugnación a la competencia de la CIJ en el caso de la demanda boliviana. El 7 de noviembre de ese año, Bolivia presentó la respuesta a la excepción de Chile. El 4 de mayo de 2015, Chile presentó su alegato a la CIJ en la Haya, en el cual el equipo jurídico de Chile argumentó que la Corte no tiene competencia para escuchar la demanda boliviana, porque el artículo VI del Pacto de Bogotá<sup>55</sup> excluye la competencia de la Corte en temas zanjados anteriores a su subscripción en 1948. Este conflicto aún es un tema que continúa generando una situación conflictiva entre ambos países.

---

55 Pacto de Bogotá. Art. VI. "Tampoco podrán aplicarse dichos procedimientos a los asuntos ya resueltos por arreglo de las partes, o por laudo arbitral, o por sentencia de un tribunal internacional, o que se hallen regidos por acuerdos o tratados en vigencia en la fecha de la celebración del presente Pacto" (OEA, s.f.).

# CAPÍTULO 5

## LAS RELACIONES INTERNACIONALES EN EL CONTEXTO MARÍTIMO



## Conceptualización

Por Relaciones Internacionales (RRII) se entiende al conjunto de vínculos que se establecen entre dos o más países del mundo y surgen en el momento en que una sociedad busca relacionarse con otra por diferentes razones; las Relaciones Internacionales están íntimamente ligadas a la política, pero también pueden producirse bajo el marco de situaciones culturales, económicas, militares, etc., debido a que las posibilidades de intercambio entre dos o más sociedades son muy variadas, pudiendo también, darse sólo una o varias de ellas al mismo tiempo (Definición ABC, s.f).

Según Esther Barbé, las RRII son las interacciones sociales, culturales, económicas y políticas que se dan a nivel transnacional entre una pluralidad de actores internacionales y comprende tanto un sector de la realidad social como también es entendida como una disciplina científica (Pereira & Neila, 2009). De acuerdo al pensamiento de Celestino del Arenal Moyúa, las RRII tienen como objeto el estudio de la sociedad internacional en su globalidad.

Las RRII intentan explicar los vínculos entre diferentes tipos de Estados y la forma de abordar el sistema internacional, misma que puede darse en el nivel individual como Estado, en un nivel internacional a través de los asuntos transnacionales e intergubernamentales y finalmente, en un nivel mundial global.

Las RRII ingresan en el contexto marítimo, por la necesidad de los Estados de establecer vínculos o intercambios comerciales a través de rutas marítimas, fijados mediante acuerdos de tipo económico (según la oferta y demanda) y político, con el objetivo de obtener provecho mutuo de una ruta comercial o para decidir de común acuerdo no obstaculizarse. No obstante, la competencia por conseguir el control de las rutas comerciales puede ocasionar rivalidades, mismas que no tendrían solución en el plano diplomático y conllevarían a conflictos entre los países.

De esta manera, podemos establecer que la disciplina de las RRII busca estudiar la seguridad y cooperación entre los Estados, con el fin de protegerse de las amenazas y evitar que los conflictos se transformen en guerras, para lo cual, evidentemente se interesa en averiguar cuáles son las causas de las guerras, como prevenirlas, como terminarlas y como alcanzar la paz tan anhelada, con lo cual queda señalado que la guerra no es un asunto de los



militares; sino que es un tema esencialmente político, que de acuerdo a su manejo, puede o no terminar siendo definido por las armas.

## Contexto teórico

### Perspectivas y debates

La teoría de las relaciones internacionales es nueva; su trayectoria se inicia en el siglo XX aproximadamente en la década de los años cuarenta y principalmente se fundamentó en tres debates fundamentales: 1) el debate inicial entre defensores del realismo e idealismo, desde la época que antecedió a la guerra fría; 2) el debate entre tradicionalistas y cientifistas que sucedió a partir de la década de los años 70 y 3) el debate entre globalistas y realistas en los años 80 (Barbe, 1987)

En lo referente a la perspectiva realista, Esther Barbe al analizar la obra de Hans Morgenthau, insigne teórico del realismo, establece los siguientes elementos centrales que resumen su teoría: 1) el Estado es el actor racional y por excelencia de las relaciones internacionales contemporáneas; 2) existe una naturaleza conflictiva en las relaciones internacionales y el conflicto es inherente a todo acto político; 3) hay una centralidad de poder y la obtención del poder es el objetivo único de la acción política (1987).

En cuanto al enfoque idealista, este prevaleció entre las dos guerras mundiales y se orientaba hacia tres elementos centrales: 1) una presunción de que fortaleciendo los elementos de autodeterminación de un nación se podría neutralizar los factores que llevan a un conflicto bélico 2) era imperativo el fin de la diplomacia secreta (causante muchas veces de las guerras) y por tanto, una mayor participación pública en asuntos internacionales y 3) era necesario la construcción de un sistema de seguridad colectiva, con la reducción de la capacidad militar a lo mínimo necesario; por tanto se rechazaban los llamados balances de poder ( Tomassini, 1988).

El paradigma neorrealista introduce el concepto de “estructura” en las relaciones internacionales y considera un equilibrio de poderes en un escenario cambiante, en lugar del clásico ambiente anárquico del realismo clásico; en este sentido, sus defensores afirman que el conseguir sus intereses nacionales ya no solo depende del Estado sino de la estructura conformada por el equilibrio global de poderes (Dugin, 2015).

La perspectiva del liberalismo no está de acuerdo con la posición realista en el sentido de que para los liberales, los estados – nación no son siempre los actores fundamentales de las relaciones internacionales, ya que puede haber actores supranacionales por encima de ellos; además, la anarquía es un fenómeno que se puede eliminar o disminuir; la actuación de los estados en el ambiente mundial no se referencia únicamente con los intereses nacionales, sino también con los principios universales; la seguridad estatal no es solo asunto de Estado, sino de toda la sociedad democrática; además, las amenazas de confrontaciones bélicas provienen fundamentalmente de los estados no democráticos y de otros actores, como por ejemplo los grupos terroristas, mientras que entre estados democráticos hay un estado de paz que es relativamente estable.

En cuanto al paradigma neoliberal, sus defensores tienen como discurso central lo referente a los procesos globalizadores, los mismos que sentarían las bases para llegar incluso a estructuras supranacionales, ya que habría un único espacio económico y cultural e incluso un gobierno mundial (Dugin, 2015).

## **Relaciones Internacionales de conflicto**

Son aquellas en las cuales dos o más actores estatales aspiran satisfacer intereses incompatibles, empleando desigualdades de poder para mantener actuaciones antagónicas o contrapuestas, recurriendo en caso extremo a la violencia (Calduch, 1991).

Son muchos los ejemplos de RRII de conflicto en el ámbito marítimo y puede decirse, categóricamente, que se han presentado a lo largo de la historia. Estos conflictos generados por intereses marítimos abarcan no solo a los Estados ribereños, sino también a los mediterráneos.

Toda relación internacional tiene explícita o implícitamente un elemento político, con lo que se relaciona al concepto de política exterior, y de ello se deriva la necesidad de que un Estado defina una política marítima como parte de su política exterior; por otra parte, es muy conocido, que la política exterior moderna obedece a los criterios o intereses de un Estado, sobre la base de la percepción histórica de ubicación que éste tiene en el conglomerado mundial y a la necesidad de ser parte de la globalización como una búsqueda continua de un impacto positivo que favorezca el nivel

de vida de los individuos de una nación, por lo que se torna evidente, que los Estados con acceso al mar son los que presentan mejores o condiciones para lograr el objetivo de alcanzar un mejor posicionamiento en el enclave internacional.

Manuel Luis Rodríguez (2012) hace una reflexión sobre las relaciones de poder desde los puntos de vista geopolítico y oceanopolítico, dando a conocer que el primero toma en cuenta a los actores desde espacios territoriales y mira el mar desde la tierra, en tanto que la oceanopolítica las contextualiza o las interpreta en forma opuesta, es decir, mira a la tierra desde el mar, con lo cual se constituyen actores desde los espacios marítimos y oceánicos, determinando finalmente que la oceanopolítica desde una visión epistemológica, hace referencia a las relaciones de poder, los actores, los intereses en juego, las estrategias y las prácticas desde un enfoque marítimo-oceánico.

Para ampliar lo dicho, Bautista, T. y Sacancela, G. (2009), sostienen que la Política Marítima es el instrumento que materializa el manejo de estos intereses sobre la base de los anhelos, inspiración y bagaje cultural de un pueblo, por lo que esa política debe estar orientada a la consecución de objetivos mediante la aplicación de adecuadas estrategias en el uso efectivo del Poder Marítimo. Al respecto de este último concepto, el almirante dominicano Lajara asevera que:

El poder marítimo, tal y como se entiende hoy, en principio, es la capacidad para el logro de los fines del Estado en el contexto de las relaciones internacionales, vistas desde una perspectiva enteramente marítima... Mientras que el poder naval (Marina de Guerra) es visualizado como el complemento militar del poder marítimo y, es quien debe proteger los intereses marítimos nacionales. Es parte del poder militar, siendo el conjunto de medios navales de una nación, mediante los cuales el Estado puede mantener o conquistar el objetivo nacional... (Lajara, 2012).

Dentro de este contexto, vale la pena mencionar algunos ejemplos de las principales controversias suscitadas en el ámbito mundial, dando énfasis a aquellas que se han presentado en Latinoamérica y el Caribe:

- China y Corea del Sur, se atribuyen soberanía sobre un arrecife (conocido como Suyán en China y Leodo en Corea) en la que las aguas de los dos países se sobreponen (2012) (Romann, 2012).

- Controversia sobre fronteras terrestres, insulares y marítimas. El Salvador contra Honduras, solicitud de permiso para intervenir (1990-1993).
- Controversia territorial y marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar del Caribe (2007).
- Controversia sobre derechos de navegación y derechos conexos entre Costa Rica y Nicaragua (2009).
- Controversia territorial y marítima entre Nicaragua y Colombia (2012).
- Disputa marítima entre Perú y Chile (2014)
- Obligación de negociar un acceso al océano Pacífico entre Bolivia y Chile (pendiente).
- Conflicto por delimitación marítima entre Colombia y Venezuela en el golfo de Venezuela (controversia pendiente de solución).

## **Las Relaciones Internacionales y el Derecho Internacional Público**

Según Rafael Calduch, las RRII son “todas aquellas relaciones sociales, y los actores que las generan, que gozan de la cualidad de la internacionalidad por contribuir de modo eficaz y relevante a la formación, dinámica y desaparición de una sociedad internacional considerada como una sociedad diferenciada” (Calduch, 1991). En esencia, es el tratado de todo tipo de asuntos extranjeros que pueden presentarse en el Régimen Internacional.

En torno a las RRII, aparece el Derecho Internacional Público, como una forma de regularlas, y que no es sino:

El ordenamiento jurídico que regula el comportamiento de los Estados y otros sujetos internacionales, en sus competencias propias y relaciones mutuas, sobre la base de ciertos valores comunes, para realizar la paz y cooperación internacionales, mediante normas nacidas de fuentes internacionales específicas (Enciclopedia Jurídica, 2014).

Su marco jurídico son los tratados y acuerdos, y sus principios básicos son:

1. El respeto a la soberanía de los Estados
2. La no intervención e injerencia, y
3. El respeto a los acuerdos y tratados

De lo anotado, se extrae que este derecho es convencional<sup>56</sup> y vinculante<sup>57</sup>.

Existe consenso entre especialistas de RRII y juristas internacionales modernos, al considerar que el Derecho Internacional Marítimo es una extensión exclusiva y compleja del Derecho Internacional Público, el mismo que engloba a vertientes disciplinarias que pueden ser confundidas entre sí, pero que tienen enfoques y tratamientos diferentes como es el caso del derecho del mar, el derecho marítimo y el derecho de la navegación marítima, por lo que resulta meritorio conceptualizar cada una de ellas y hacer una pequeña explicación (Velasquez, 2015).

### **El derecho del mar se define como**

Una rama del derecho internacional público cuyas normas regulan la conducta principalmente de los Estados en el ámbito marino, el cual está dividido en tres tipos de zonas: en primer lugar, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados, es decir el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular; en segundo lugar, el alta mar, que está más allá de las zonas citadas, y donde los estados gozan de la libertad de navegación, pesca, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos; finalmente, la zona de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos que en ella se encuentran, son patrimonio común de la humanidad (Székely, 2002).

De esta definición se desprende que el objeto central del derecho del mar es la regulación jurídica de los espacios marítimos en el ámbito del derecho internacional, así como la demarcación general de los hechos y las actividades humanas en la utilización del mar.

Así mismo, Enríquez Rosas citado por Velázquez, C., puntualiza que derecho marítimo es:

Un conjunto de principios, instituciones y normas jurídicas que regulan a los sujetos, objetos, hechos, actos y relaciones derivadas de las actividades humanas de utilización del mar, reconocidas por los tratados internacionales

---

56 Convencional en este contexto significa que se acepta por acuerdo entre personas, empresas, instituciones o países (<http://es.thefreedictionary.com/convencional>).

57 La palabra vinculante se refiere a lo que une, obliga o vincula. Se aplica a una ley o disposición que ha de ser observada por un determinado sujeto o grupo de sujetos para los cuales ha sido creada (<http://www.diclib.com/vinculante/show/es/alkonaeconomia/6427#ixzz3hngJUz3n>).

vigentes de derecho del mar; conjunto éste que de acuerdo a cada derecho interno se extiende -para ampliarse o reducirse- a las aguas de jurisdicción estatal (Velasquez, 2015).

Oswaldo Blas Simone define al derecho de la navegación marítima como:

El conjunto de reglas jurídicas (normas y principios) que regulan los sujetos, los bienes y las relaciones jurídicas derivadas de la navegación o en ocasión de la misma, cualquiera que sea el medio, lugar o propósito que se realice y que posibilitan su efectiva realización (Simone, 1987).

En resumen, no se deben confundir los conceptos de derecho del mar, derecho marítimo y derecho de la navegación, pues cada uno tiene objetivos y finalidades diversas: el primero, regula los espacios marinos y reconoce las libertades humanas a ejercer en el mar; el segundo, regula de modo genérico y contextual el ejercicio de tales libertades, y el tercero, sistematiza en lo particular el estudio de la navegación por agua, como una de dichas libertades. Tanto el derecho del Mar como el derecho Marítimo, son parte del Derecho Internacional Marítimo, y este último, es una rama específica, dinámica y autónoma del Derecho Internacional Público.

### **Organizaciones internacionales relacionadas al ámbito marítimo**

Según la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador, “Ningún país puede permanecer aislado del contexto marítimo internacional, porque comercio exterior significa interrelación. Bajo esta premisa, los países se han unido formando organismos internacionales que regulan y legislan las actividades marítimas...” (DIGEIM, 2004).

Por lo tanto se considera oportuno y necesario dar a conocer los principales organismos internacionales que tienen relación con el ámbito marítimo, dado que éstos constituyen el mecanismo idóneo para garantizar o promover las relaciones de los países en un ambiente de justicia, igualdad y objetividad, sea proporcionando una normativa o emitiendo resoluciones a conflictos. Estas organizaciones son las siguientes:

### **Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ)**

La CIJ también conocida como el Tribunal Internacional de Justicia, es el órgano judicial principal de la Organización de las Naciones Unidas (ONU); tiene como responsabilidad el arreglo, conforme al derecho internacional,

de controversias que le sean sometidas por los Estados, y la emisión de dictámenes sobre cuestiones jurídicas que le sometan los órganos u organismos de las Naciones Unidas (NN.UU.) que tengan autorización para hacerlo (Corte Internacional de Justicia, s.f).

Su sede está localizada en La Haya (Países Bajos) y empezó a funcionar en 1946, fecha en la que sucedió a la Corte Permanente de Justicia Internacional, que tenía su sede en el mismo lugar desde 1922. La CIJ se rige por un Estatuto que es parte integrante de la Carta de las Naciones Unidas y que es muy similar al de su predecesora.



Figura 64. Tribunal de la Corte Internacional de Justicia en La Haya  
Fuente. <http://warp.la/wp-content>

Está conformada por quince magistrados que no representan a sus gobiernos, sino que son independientes y son elegidos en votación independiente por la Asamblea General y el Consejo de Seguridad de NN.UU., por un periodo de nueve años con posibilidad de reelección, debiendo cada tres años renovar una tercera parte de sus magistrados. Los magistrados deben reunir las condiciones requeridas para el ejercicio de las más altas funciones judiciales en sus países, o ser jurisconsultos de reconocida competencia en materia de derecho internacional.

Es importante mencionar que la CIJ de La Haya, es el único de los seis órganos principales de la ONU que no se encuentra localizado en Nueva York. Los idiomas oficiales de dicha Corte son el inglés y el francés.

Muchas de las causas que se presentan en la CIJ son relacionadas con el ámbito marítimo, por lo que este organismo se constituye en el máximo

organismo jurídico con competencia para resolver problemas marítimos y se encuentra sobre el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el cual se limita a resolver controversias en torno a la CONVEMAR.

## Organización Marítima Internacional (OMI)

La OMI es el organismo especializado de las NN.UU. que adopta medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques; se encarga además de asuntos de carácter jurídico, entre ellos la responsabilidad civil y la indemnización, a más de la facilitación del tráfico marítimo internacional (Organización Marítima del Mar, s.f).



Figura 65. Sesión de la Organización Marítima Internacional  
Fuente: <https://www.maritime-executive.com>

Fue constituida a través de un convenio adoptado bajo los auspicios de las NN.UU. en Ginebra el 17 de marzo de 1948 y se reunió por primera vez en enero de 1959; en la actualidad tiene está compuesta por 156 Estados miembros y mantiene su sede en Londres. Ecuador fue admitido a esta organización el 21 de diciembre de 1945.

El órgano rector de la OMI es la Asamblea, la cual se reúne normalmente una vez cada dos años; aprueba el presupuesto para el próximo bienio y las resoluciones o recomendaciones de carácter técnico elaboradas por los órganos auxiliares durante los dos años anteriores.



El Consejo ejerce las funciones de órgano rector entre los periodos de sesiones de la Asamblea y elabora el presupuesto y el programa de trabajo para la misma.

El trabajo técnico principal es efectuado por los Comités de Seguridad Marítima, de Protección del Medio Marino, de Cooperación Técnica y de Facilitación; así como también, por el Comité Jurídico y los diversos subcomités.

### **Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar es un órgano judicial independiente con sede en Hamburgo (Alemania), establecido en virtud de la Convención de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar de 1982 -CONVEMAR- y sin embargo de no ser un organismo constitutivo de las NN.UU., mantiene estrechas relaciones con ella, derivadas de un acuerdo de cooperación y relación, celebrado en 1997. El funcionamiento del Tribunal es financiado con los aportes de los Estados partes en la convención, los cuales están en proporción a la economía de los mismos.<sup>58</sup>



Figura 66. Tribunal Internacional de Derecho del Mar  
Fotografía Recuperada del sitio de la Universidad de Alcalá en <http://dip.uah.es>

<sup>58</sup> Traducido por el autor de <https://www.itlos.org/the-tribunal/>

Tiene competencia respecto de toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de la Convención y a todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que confiera competencia al Tribunal; así mismo, conforme el Artículo 21 del Estatuto, tienen acceso al Tribunal los Estados y Organizaciones Internacionales Partes en la Convención, así como también los Estados u organizaciones intergubernamentales que no sean partes en la Convención y las empresas estatales y entidades privadas.

Desde 1996, el Tribunal se constituye como Observador ante la Asamblea General de la ONU, lo que faculta su participación en reuniones o trabajos de este último organismo, cuando se ventilen asuntos de su área de competencia.

En cuanto a su organización, el Tribunal se compone de 21 miembros independientes, elegidos por votación secreta en mandatos renovables de nueve años, considerando a aquellas personas que ostenten altas cualidades de reputación, imparcialidad e integridad y con plena idoneidad en materia de derecho del mar; en esta organización debe garantizarse la representación de los principales sistemas jurídicos del mundo y en la que se evidencie una distribución equitativa de representantes de África, Asia, Europa Oriental y Occidental y, América Latina y el Caribe.

El tribunal posee una amplia biblioteca especializada sobre documentos relacionados con el derecho del mar, derecho marítimo, derecho ambiental, asuntos oceánicos, gestión costera y solución de controversias, mediante el derecho internacional público. En cuanto a capacitación, el Tribunal ofrece 20 cupos anuales para la realización de pasantías a funcionarios públicos y estudiantes de derecho, RRII, relaciones públicas, ciencias políticas, bibliotecología y traducción, mismas que tienen una duración de tres meses y pretenden prepararlos en la realización de investigaciones sobre temas vinculados.

## **Autoridad Internacional de los Fondos Marinos**

Es una organización intergubernamental autónoma que se fundó en 1994 en Kingston, Jamaica y comenzó a funcionar como tal desde junio de 1996; en el contexto de la CONVEMAR. Es la organización a través de la cual los Estados partes controlan y administran el régimen establecido para los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, que están fuera de los límites de la jurisdicción nacional, organizando y controlando las actividades en la

zona con miras a la administración óptima de los recursos que hay en ella (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, 2014).

La Zona se sitúa fuera de los límites de la jurisdicción de cualquier nación y sus recursos se consideran “patrimonio común de la humanidad”. Uno de los datos más importantes sobre este espacio marítimo, es que corresponde al 50% de la superficie del planeta y a pesar de que los estudios realizados no son tan completos como se desearía, se conoce que la Zona alberga una mega diversidad incalculable de especies<sup>59</sup>.

## **Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas**

Es una organización regional de carácter informal, a través de la cual las autoridades marítimas de cada país, actúan de forma integrada en el ámbito de la cooperación. La ROGRAM fue instituida en octubre de 1983 en Santiago de Chile, durante la primera reunión sobre Cooperación Marítima Regional de Autoridades Marítimas. Cuenta con el patrocinio de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela son los países que la conforman desde ese año (ROGRAM, s.f.). Los objetivos de la red constan en la tabla siguiente.

A manera de resumen, podemos decir que las RRII en el contexto marítimo se presentan por la necesidad de los Estados de establecer vínculos comerciales, empleando para el efecto las rutas marítimas de la manera más conveniente posible y de común acuerdo, para no obstaculizarse. De hecho, los Estados con acceso al mar son los que presentan mejores o mayores condiciones para lograr el objetivo de alcanzar un mejor posicionamiento en el enclave internacional. Así mismo, concluiremos en que toda relación internacional implica un elemento político con el que se relaciona al concepto de política exterior, y de ello se deriva la necesidad de que un Estado defina una política marítima como parte de su política exterior, en la cual se

---

<sup>59</sup> El 98% de las especies que viven en los océanos están asociadas a los fondos marinos. Las montañas submarinas albergan un alto número de especies 2/3 de todas las especies coral conocidas viven en aguas profundas, frías y oscuras, algunos de ellos a más de 3 mil m de profundidad. Algunos corales de profundidad tienen edades entre 5 mil y 8.500 años y han dado lugar a espectaculares estructuras que superan los 35 m de altura (<http://www.wwf.es>).

promocionen actividades marítimas esenciales para el progreso y desarrollo de la nación.

### **Tabla 5**

#### **Objetivos de la ROGRAM**

##### **OBJETIVOS DE LA ROGRAM**

- Promover la cooperación entre las Autoridades Marítimas de la región a través del intercambio de información y documentación para poner en práctica los convenios internacionales de la OMI y, en especial, el intercambio de información sobre la reglamentación nacional de cada país para facilitar la aplicación de tales convenios de manera uniforme.
- Integrar esfuerzos e intercambiar experiencias con vistas a hacer más efectiva la puesta en práctica de los convenios internacionales sobre seguridad marítima, contaminación y protección del medio ambiente marino, protección marítima del buque y de las instalaciones portuarias, formación y titulación del agente de mar embarcada en los buques y facilitación del tráfico marítimo, transporte de pasajeros y telecomunicaciones marítimas.
- Promover la cooperación regional entre las escuelas náuticas y centros de formación de oficiales mercantes y personal marítimo, a fin de aprovechar al máximo la infraestructura existente, mejorar el nivel académico y ampliar el horizonte de educación de los alumnos incluyendo temas de seguridad marítima y contaminación marina.
- Promover la preparación de los países para enfrentar derrames de hidrocarburos y el establecimiento de mecanismos que faciliten la cooperación y coordinación regional, en casos de grandes derrames y emergencias de contaminación marítima en la región.
- Promover la simplificación de la documentación naviera.
- Promover la aplicación de las resoluciones adoptadas en las reuniones regionales que organicen las Autoridades Marítima.

Nota. Fuente: (ROGRAM, s.f.):

## **Evolución Geopolítica de las Relaciones Internacionales**

La geopolítica tiene sus orígenes allá por los años 20 del siglo anterior, después de que los resultados de la Primera Guerra Mundial dibujaran un nuevo mapa político en Europa; mientras que los inicios de la oceanopolítica, datan de mediados del siglo XX -después de la Segunda Guerra Mundial- como producto de una serie de procesos intelectuales y políticos, que buscaban una forma diferente de enfocar las RRII, con el propósito de evitar una nueva conflagración mundial.

Tanto para la geopolítica, como para la oceanopolítica y las demás ciencias que conforman el universo de las RRII, el objetivo último está representado por los intereses nacionales de los Estados. Hablando en forma particular de las RRII en el ámbito marítimo y naval, debemos decir que todos los Estados -pero principalmente los Estados ribereños- tienen la obligación de establecer una política pública, para velar por la seguridad de dichos intereses en los espacios marítimos, en virtud de la cual se desplegarán tanto su diplomacia como su estrategia marítima.

Como hemos visto en párrafos anteriores, en la geopolítica moderna se compite por el control y la dominación de los espacios geográficos; por lo contrario, en oceanopolítica dicha competencia se desarrolla alrededor de los recursos que contienen los espacios, pero particularmente los espacios marítimos. Esta diferencia es muy importante a la hora del análisis, pues existe una transición desde los conceptos de defensa de los espacios, a los de seguridad y desarrollo.

Así como el conflicto es inherente a la geopolítica y está ligado a otros parámetros como la interdependencia o la integración, el conflicto también es parte de la oceanopolítica y hasta podría considerarse indispensable para poder transitar a la cooperación interregional.

La geopolítica desde sus mismos orígenes ha recibido el rechazo de una gran parte de la sociedad intelectual mundial, no por otra razón sino porque siempre ha sido ligada con los proyectos de dominación: nazis, fascistas, imperiales y, posteriormente, los calificados como expansionistas, durante la época de la Guerra Fría. En resumen, la Geopolítica pertenece y es practicada por las potencias mundiales. En contraparte, la oceanopolítica tiene un origen que se identifica con las aspiraciones de los países más pobres del planeta -que constituyen la mayoría- para disputar la hegemonía a las potencias

marítimas y hacer más equitativa la repartición de los recursos marinos contenidos en las aguas de los océanos, en el suelo y el subsuelo.

## La evolución del concepto espacio

Es importante tener en cuenta que el espacio es un elemento indispensable de la geopolítica, pero debemos admitir que hasta el mismo concepto de espacio está siendo replanteado gracias al portentoso desarrollo que experimenta la humanidad.

Si bien es cierto que el nuevo concepto se basa en la clásica definición utilizada por los geógrafos de los siglos XIX y XX, el que se vale de las dimensiones tradicionales de: largo, ancho y profundidad, actualmente los espacios trascienden aquellas fronteras físicas definidas por la territorialidad de los Estados, hasta donde pueden concretamente ejercer su presencia a través de ciudades, destacamentos militares o policiales; o cualquier elemento material que señale su presencia de manera permanente.

Estamos hablando obviamente del ciberespacio, lugar donde se almacena todo el soporte informático; y, del espacio extra atmosférico que alberga a miles de todopoderosos satélites pertenecientes a los países más desarrollados. Sobre ambos conceptos en los últimos años, hemos adquirido un conocimiento cada vez amplio, tal vez mucho mayor que aquel que tenemos sobre nuestros viejos océanos y mares, que permitieron el poblamiento y desarrollo de la civilización planetaria.

Los mares y océanos al igual que el espacio sideral y el ciberespacio son muy difíciles de delimitar, porque simplemente no es posible ejercer la presencia física de manera permanente en sus "territorios". En el caso de los océanos, el mundo no pudo sino hasta 1994 -cuando entró en vigencia la CONVEMAR- ponerse de acuerdo sobre las reglas que definirían los espacios marítimos de manera general<sup>60</sup>, lo cual en cierta forma disminuyó las inequidades existentes entre países ricos y países pobres sobre los recursos contenidos en la columna de agua, en el suelo y subsuelo marino; pero al mismo tiempo, generó las causas de potenciales conflictos entre los países con costas opuestas o costas adyacentes, que no habían delimitado

---

60 La Convención de NN.UU. sobre Derecho del Mar fue suscrita en diciembre de 1982 en Montego Bay -Jamaica- pero no entró en vigencia, sino hasta cuando Guyana se convirtió en el sexagésimo país en ratificarla, lo que sucedió en 1994.

sus espacios marítimos nacionales mediante acuerdos o tratados bilaterales, antes de la promulgación y puesta en vigor de dicha convención.

Esta evolución del concepto espacial evidentemente trae consigo una transformación de los conceptos de soberanía y jurisdicción, pues estos no se ejercen en el vacío; todo lo contrario, se ejercen sobre los espacios donde los actores políticos dan rienda suelta a su concepción política-ideológica. Dentro de este contexto, el mar todavía es una nueva concepción espacial; a duras penas ha sido utilizado como medio de transporte y provisión de recursos en ciertos sectores en la columna de agua y bajo la misma, pero la mayor parte de su vastedad aún permanece inexplorada, tanto o más que el ciberespacio o el cosmos. La soberanía marítima entonces, se encuentra íntimamente ligada a las capacidades que un Estado tiene para poder ejercer el control del mar dentro de su jurisdicción, con las restricciones de temporalidad, localidad e imperfección, que el propio medio le impone<sup>61</sup>.

## La territorialización

Muchos autores modernos han coincidido en aseverar, que la globalización de las comunicaciones y de los mercados en la presente época, vuelven obsoleto el concepto de territorialización, olvidando que a pesar de la deslocalización<sup>62</sup> característica del siglo XXI, todo sistema –más aun el sistema internacional- nunca podrá prescindir de una base o plataforma material, física y concreta, sobre la cual aplicar las distintas formas del poder. Según Manuel Luis Rodríguez en su texto “Elementos para una Geopolítica del Pacífico en los Inicios del Siglo XXI”, afirma:

La territorialización es el complejo proceso histórico a través del cual los individuos, los grupos y las organizaciones humanas adquieren, controlan, dominan y transforman los espacios geográficos que consideran propios. En este proceso intervienen factores materiales objetivos (trabajo, energía),

---

61 Según el almirante chileno Eri Solís Oyarzún, el control del mar se caracteriza por ser local, temporal e imperfecto. Local porque únicamente puede ser ejercido en el área donde la fuerza naval se encuentra; temporal porque únicamente es ejercido durante el tiempo que permanece dicha fuerza en el área de operaciones; e imperfecto porque la tridimensionalidad del escenario marítimo, las condiciones meteorológicas y acústicas del elemento océano, hacen imposible alcanzar la totalidad del control del mar (Arenas, 2010).

62 La deslocalización se entiende como un proceso por el cual las actividades productivas se van concentrando en los países de mayores ventajas comparativas para explotarlas y esto implica por tanto que vayan retirándose de otros que no las aprovechan; significa también la irrupción en el panorama mundial de nuevas potencias industriales así como la propagación del desarrollo hacia zonas marginadas (Myro Sánchez, y otros, 2008).

factores inmateriales (información), factores humanos (provisión de capital social, humano, cívico, tecnológico y financiero), factores culturales (identidad, valores y tradiciones), de manera que los espacios geográficos donde se instalan los seres humanos, se transforman gradualmente gracias a una combinación histórica, única e irrepetible de todos estos componentes (Rodríguez M. L., 2006).

El resumen de esta extensa definición, podría reducirse a decir que la territorialización es el proceso mediante el cual los seres humanos son capaces de transformar un espacio geográfico que lo consideran de su pertenencia. Resulta evidente que la humanidad a lo largo de su historia ha logrado transformar significativamente los territorios sobre los que milenariamente se ha asentado, pero no podemos decir lo mismo del *maritorio*, del ciberespacio o el espacio sideral. Estos dos últimos no son parte de este ensayo, por lo tanto nos limitaremos a decir que tan solo unas décadas atrás, eran conceptos demasiado ajenos a la mayoría de los habitantes de este planeta, mientras que en la actualidad, son parte del vocabulario rutinario, inclusive de los niños. Además, ambos espacios son propiedad casi exclusiva de los Estados Unidos y durante algún tiempo permanecerán así, hasta que alguna potencia emergente adquiera las capacidades para poder disputar su hegemonía.

Por su parte el *maritorio* -tan cercano y tan desconocido a la vez- a diferencia del territorio continental, ha sufrido muy pocas transformaciones que reflejen su territorialización. Las potencias marítimas e industriales han podido materializar su presencia de manera permanente a través de plataformas petroleras -algunas de las cuales constituyen pequeñas ciudades- mediante plataformas de investigación marina y algunos países muy adelantados han creado islas artificiales. Los demás países -la gran mayoría- a duras penas han conseguido ocuparlo o territorializarlo, mediante la colocación de ayudas a la navegación o boyas para alertas de fenómenos naturales. A este respecto la oceanopolítica propone que los habitantes de los Estados ribereños principalmente, sean capaces de ocupar los espacios marítimos al igual que los espacios terrestres, con el fin de incorporarlos al desarrollo nacional. Indiscutiblemente que esta ocupación debe ser responsable con el medio ambiente y pensada sobre la base de sostenibilidad y sustentabilidad de los recursos naturales que contienen los mares y los océanos de la Tierra.



Las urgentes necesidades de espacio, alimento, agua y materias primas, hacen imprescindible que, a futuro, los seres humanos pensemos en la urbanización y construcción de localidades en el mar, tal cual como desde hace muchos años existen los proyectos de las ciudades que serán construidas en la Luna<sup>63</sup>. Estas urbanizaciones deberán estar dotadas de puertos, aeropuertos, centros comerciales, hospitales y de toda la infraestructura necesaria que les permita interactuar de manera natural con el medio marino. Casos como el japonés, que dispone de un inmenso territorio marítimo y un relativamente escaso territorio insular, frente al tamaño de su población, ya plantea para el año 2030 poner en funcionamiento el *Ocean Spiral*, una ciudad submarina que tendrá capacidad para albergar a unos cinco mil habitantes y al mismo tiempo, estará diseñada para contribuir a la investigación científica, utilización de los recursos energéticos de los fondos marinos y además tendrá la capacidad de resistir climas extremos, terremotos y tsunamis, fenómenos que son muy frecuentes en el archipiélago de Japón<sup>64</sup>.

Cuando esto haya sucedido, estaremos en presencia de una paulatina territorialización del mar, porque este habrá sido sustancialmente modificado para obtener el mejor provecho de sus recursos mediante la legítima apropiación de sus espacios. Esta idea que *a priori* podría parecer descabellada, es absolutamente consecuente con una de las bases del dominio en materia territorial, la cual demanda la ocupación efectiva de un determinado espacio geográfico, de manera que se materialice la presencia del Estado sobre el mismo, de forma estable y duradera, a diferencia de lo que históricamente ha ocurrido. En el mar, los Estados ribereños ejercen su presencia en forma temporal, cuando las aguas son transitadas por sus buques mercantes o de guerra, eventualmente cuando siembran especies o cuando sus barcos y flotas pesqueras realizan faenas de carácter artesanal o industrial. En definitiva, el dominio marítimo de un Estado, únicamente se lo podrá conseguir mediante la ocupación real y efectiva del espacio geográfico.

---

63 En 1996 durante la visita realizada con el Curso de Estado Mayor Internacional del Naval War College a la NASA, en Cabo Cañaveral, fue presentado a los asistentes el proyecto de ciudad lunar (que se encontraba en ejecución). El proyecto pretende trasladar de manera progresiva y permanente a determinadas colectividades norteamericanas, a una ciudad completamente autosuficiente asentada en el satélite natural de la Tierra.

64 Shimizu Corp. anunció en 2015, su plan para construir *Ocean Spiral*, la primera ciudad submarina con capacidad para alojar a 5 mil habitantes. El proyecto fue concebido para capitalizar la inmensidad oceánica y buscar una solución a la expansión demográfica de la humanidad (Clarín, 2015).

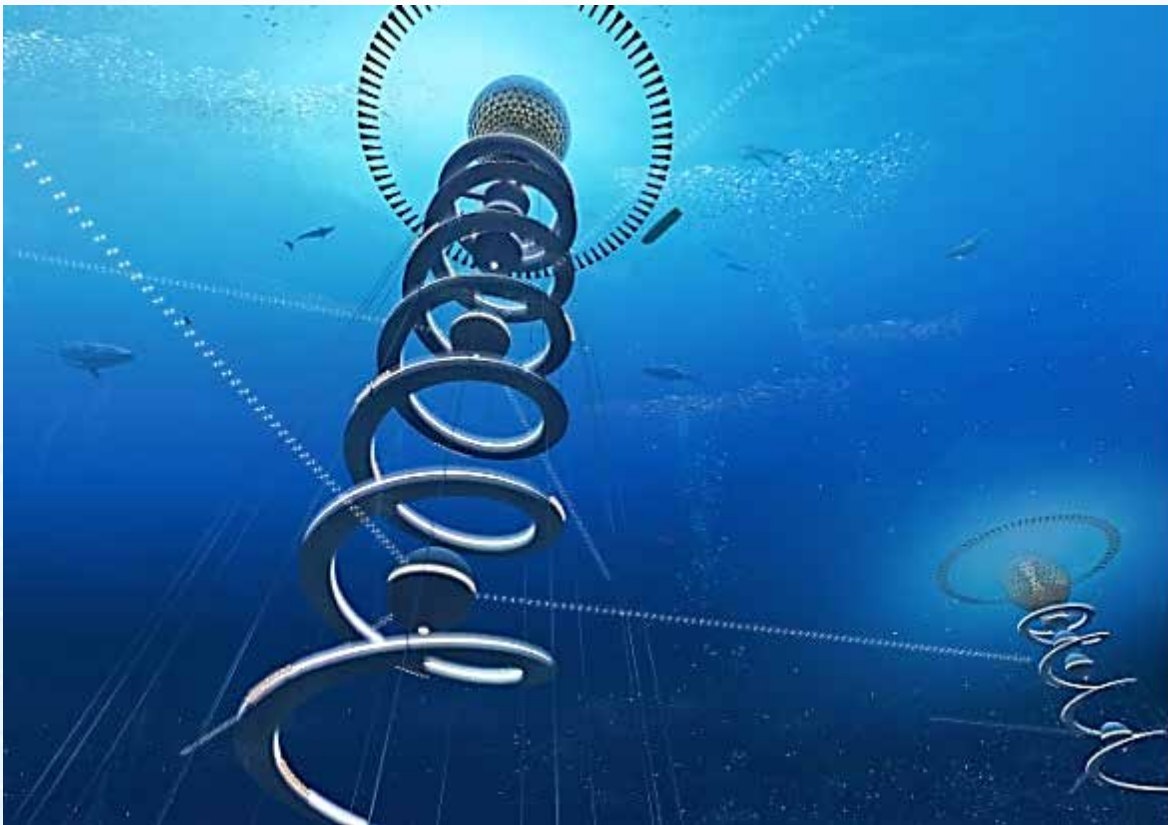


Figura 67. Proyecto japonés Ocean Spiral  
Fuente. Shimzu Corporation (2015). The Ocean Spiral. En <https://www.shimz.co.jp>

Durante la territorialización del mar, se conseguirá ese gran objetivo que se viene persiguiendo desde hace muchos años en los habitantes de la región, quienes casi siempre, han vivido de espaldas al mar, porque durante la construcción del *maritorio*, se irá configurando la cultura y la identidad marítima de un pueblo, al crear sus propias costumbres, leyendas y tradiciones marineras, que lo hacen distinguir de los demás. Creemos verdaderamente, que este debe ser el nuevo concepto de la conciencia marítima, que guíe adecuadamente las decisiones gubernamentales correspondientes.

Las teorías geopolíticas tradicionales señalan que no existe diferenciación entre la territorialización de la parte continental y la parte marítima de un Estado, ya que ambas son componentes de una unidad política única; y, a pesar de ser elementos tan disímiles, hasta ahora son concebidos en una sola doctrina, lo cual probablemente haya sido una causa directa para no disponer de una apropiada valoración estratégica del océano y sus recursos. Sin embargo, en la actualidad ni el espacio geográfico ni los recursos en él contenidos, constituyen un factor decisivo de poder, a no

ser que sobre ellos los Estados, ya sea de manera individual o colectiva, apliquen “la tecnología, la información y los capitales suficientes para que se conviertan en materias primas susceptibles de intervenir en los procesos económicos y en los flujos comerciales” (Rodríguez M. L., 2006). Más allá de eso, los avances tecnológicos han provocado que el ejercicio de poder, trascienda a la mera apropiación de los recursos contenidos en determinados espacios geográficos, hacia a otros espacios que nada tienen que ver con la geografía.

Desde un punto de vista epistemológico, en oceanopolítica las relaciones de poder entre los actores, los intereses nacionales, las estrategias y las prácticas, son analizadas desde un enfoque marítimo -el cual incluye al poder naval- que propone una visión desde el mar hacia la tierra, inversa a la visión propuesta por la geopolítica, que mira el mar desde la tierra. Durante el siglo XX y hasta la actualidad, esta visión ha sido denominada de distintas maneras por quienes han sido sus principales postulantes, destacando entre ellas al *Sea Power* de Gran Bretaña, que le permitió convertirse durante un siglo en la primera potencia marítima, hasta después de la Primera Guerra Mundial, en que fuera reemplazada por los Estados Unidos de Norteamérica.

En efecto, desde ese entonces el poder naval norteamericano continúa siendo el más grande del mundo y la base sobre la cual se sustenta la seguridad y el desarrollo de la primera potencia mundial, mediante la aplicación de estrategias marítimas consecuentes con su visión oceanopolítica, las cuales han ido transformándose a lo largo del tiempo, hasta llegar en la actualidad a la visión llamada *Sea Power 21* la misma que se compone de tres estrategias (Hartung Sabugo, 2003):

*Sea Strike*: representa la capacidad de mantener la precisión y poder ofensivo

*Sea Shield*: representa la capacidad de proyección defensiva

*Sea Basing*: representa la movilidad y la independencia operativa.



Figura 68. Diagrama de la Estrategia *Sea Power 21*  
 Fuente. <http://www.navy.mil/navydata>

Sin embargo, el surgimiento de la globalización ha provocado que los conceptos tradicionales de territorialización, soberanía y otros, sean replanteados; a tal punto de hacer “desaparecer los límites sistémicos entre lo nacional e internacional, entre lo público y lo privado, entre lo civil y lo militar, entre lo político-jurídico y lo ideológico” (Rodríguez M. L., 2006), volviendo obsoletas a las herramientas más sofisticadas del derecho internacional –principalmente a la no injerencia en los asuntos de otros Estados- y provocando una verdadera bruma en donde se confunden los espacios correspondientes a los aspectos mencionados.

### Los espacios marítimos como centros de gravedad mundiales

Otro de los aspectos a mencionar corresponde a la importancia que han tenido los grandes espacios acuáticos en las distintas épocas que han caracterizado a la historia de la humanidad. Recordemos que el mar Mediterráneo fue durante siglos el pivote alrededor del cual giraba el mundo conocido de las edades antigua y media durante siglos. Con el

descubrimiento del mal llamado “nuevo mundo”, ese centro de gravedad se trasladó al océano Atlántico y así ha permanecido también durante los últimos 500 años; pero en la actualidad, muchos pensadores consideran que ha llegado la hora en la cual este centro de gravedad o si se quiere, espacio de poder, ha sido reemplazado por el océano Pacífico.

Los argumentos esgrimidos para tal aseveración, se encuentran en la relevancia que ha adquirido en los últimos años la cuenca del Pacífico, particularmente el notable desarrollo de la China y el Sudeste Asiático; así como también el hecho de que el océano Pacífico representa la masa de agua más grande del mundo –la tercera parte de la superficie de la Tierra– concentrando a más del 50 % de la población mundial y conteniendo más islas que todos los demás océanos del mundo combinados. Sumado a los factores antes mencionados, se puede también percibir que es hacia la cuenca del Pacífico, hacia donde se han trasladado los “procesos políticos y geopolíticos fundamentales que decidirán el futuro del mundo durante el siglo XXI” (Rodríguez M. L., 2006).

Este traslado del centro de gravedad desde la centenaria hegemonía del Atlántico hacia el Pacífico, tiene su propia lectura en Oriente, en donde se piensa que dicha traslación, también corresponde a la inclinación de la balanza estratégica mundial a favor de la China y en detrimento de los Estados Unidos. En definitiva, la teoría todavía no ha podido ser demostrada a pesar de que en muchos textos de geopolítica se la asume como un hecho. Adicional a lo anterior, resulta curioso también que China no se perciba como una potencia marítima y que no esté realizando los esfuerzos necesarios para llegar a convertirse en nada parecido. A este respecto, podría pensarse que sería ilógico si China se embarcase en una costosa carrera para disputar el dominio mundial de los mares a los Estados Unidos y convertirse en una potencia marítima, cuando los mercados más importantes se encuentran en Asia; específicamente en los vastos espacios terrestres del continente asiático. De esta manera, no le serían necesarias las líneas de comunicaciones marítimas de carácter oceánico para llegar hasta Europa y Oriente Medio; y, aquellas destinadas a comercializar con América estarían auto protegidas por los Estados Unidos.

En fin, más importante que la traslación del centro de gravedad mundial desde el Atlántico hacia el Pacífico, resulta el desplazamiento de la gravitación

geopolítica del concepto Asia-Pacífico desde las áreas marítimas hacia la tierra corazón; o desde el *rimland* hacia el *heartland*, según la teoría geopolítica del inglés John Mackinder. En buen romance esto significa que China se percibe a sí misma y a su geopolítica con el carácter de “continentalista”, es decir una potencia de dominio terrestre.



Figura 69. Ejes Oriental y Occidental del Pacífico  
Fuente. <http://www.mapuexpress.org>

Otro actor fundamental en el entorno Asia-Pacífico es Japón. A diferencia de China -que es un gigante continental- Japón es un “pequeño archipiélago”, localizado en las cercanías de Rusia y la propia China. Esta posición geográfica insular, evidentemente tiene una connotación muy importante al momento de definir una visión geopolítica, la cual se ve reflejada cuando se percibe que en la actualidad y una vez superadas las aspiraciones imperialistas que lo llevaron a la Segunda Guerra Mundial, Japón concentra todos sus esfuerzos en mantener la libertad de sus líneas de comunicaciones marítimas que le permitan “compensar sus vulnerabilidades energéticas:

el 98 % de los hidrocarburos, el 90% de los minerales y el 77% del carbón que consume Japón proviene de fuentes externas” (Rodríguez M. L., 2006). Las principales líneas de comunicaciones marítimas están dirigidas hacia Canadá, Estados Unidos, Panamá, Australia, el golfo Pérsico y Europa; esto a todas luces evidencia que la geopolítica japonesa, a diferencia de la postura china, es básicamente marítima o “maritimista” si cabe el término, para ser más enfáticos en cuanto a la dependencia japonesa de los mares y océanos.

Además de estos dos actores protagonistas en el escenario del Pacífico asiático, existen otros Estados cuya estatura política y diplomática de potencias mundiales, hace imposible que puedan ser dejados de lado, al momento del análisis. Estamos hablando de Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda, que se agrupan bajo la denominación de “Eje Occidental del Pacífico”; mientras que su contraparte, el llamado “Eje Oriental del Pacífico” está constituido por China, Rusia, Japón y Corea (Rodríguez M. L., 2006).

# CAPÍTULO 6

## IMPORTANCIA DE LOS OCÉANOS A NIVEL MUNDIAL





## El mar y su importancia

Desde los albores mismos de la historia universal, el mar ha sido definido como aquel espacio del globo terráqueo desde donde las grandes potencias marítimas han proyectado su poder político, económico y militar, con el fin de obtener la preponderancia mundial sobre aquellos Estados que han subestimado la importancia de este elemento de la naturaleza, como instrumento del bienestar de sus pueblos.

De hecho, en muchas ocasiones se atribuye el retraso de algunos países a su incapacidad de mirar al mar con la objetividad necesaria para poder explotarlo en su favor y para proyectar su presencia sobre otras naciones menos favorecidas, creando vacíos de poder que han sido ampliamente aprovechados por las potencias marítimas mundiales. En un mundo donde los recursos naturales escasean cada vez más sobre los territorios continentales, donde la población mundial crece en forma acelerada gracias a los avances de la medicina, resulta evidente la preocupación existente por preservar las riquezas contenidas en la gigantesca masa de agua y en los fondos marinos, mediante la generación de políticas de carácter supranacional que deben ser acatadas por los gobiernos de los países, con el fin de alcanzar una explotación racional y sustentable de dichos recursos naturales; adelantar la investigación científica, pero sobretodo intentar una repartición justa y equitativa de los beneficios obtenidos de dichas actividades.

Los fundamentos para llegar a una situación ideal como la mencionada anteriormente, los podemos encontrar -como siempre- en los antecedentes históricos del desarrollo a nivel mundial, regional y nacional. En el caso particular del Ecuador, país que se adhirió en el 2012 a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que mira privilegiadamente hacia la cuenca Asia- Pacífico, que se encuentra ubicado justo en la mitad de ambos hemisferios, que es influenciado por la presencia del mayor canal de tráfico marítimo mundial y que cuenta con un archipiélago cuya importancia estratégica desde el punto de vista económico, ecológico y militar, representa un alto interés en el campo marítimo, es vital aproximar los conceptos de la oceanopolítica a su propia realidad nacional, pues será la única forma en la que se pueda concretar aquella vieja aspiración de convertirlo en un “país marítimo por excelencia”, con todas las implicaciones

que ello representa y no únicamente como simples enunciados que esconden complejas situaciones que no han logrado ser superadas a lo largo de nuestra historia.

Hasta la actualidad, los conocimientos y experiencias adquiridas por quienes manejan los temas marítimos de nuestro país nos han llegado del exterior, principalmente desde Chile y Estados Unidos, Estados cuya condición geográfica dada la longitud de su litoral, la insularidad de su territorio y la vastedad de los espacios oceánicos que los rodean, distan considerablemente de las características del Ecuador. Por lo antes dicho, es necesario iniciar una aproximación para definir en base a tales conocimientos y experiencias externas, nuestra propia oceanopolítica y plasmarla en documentos de carácter oficial, que deben ser analizados, difundidos y debatidos permanentemente a nivel nacional; en los diferentes órganos de poder del Estado, pero sobre todo en las Universidades del país.

Particularmente en Chile se cuenta con un referente, el almirante Jorge Martínez Busch -ex Comandante en Jefe de la Armada- quien con mucha experiencia y sabiduría ha realizado un interesante aporte a la oceanopolítica, mediante una propuesta bastante singular para analizar y decidir sobre la gestión que debe desarrollarse en los distintos componentes de los espacios marinos. Esta aproximación permitirá realizar una adecuada valoración estratégica de los océanos, es decir, conocer con la exactitud que las profundidades de las aguas lo permita, la riqueza tanto material como intangible, que se encuentra latente en los espacios marítimos de la jurisdicción; así como también, toda la diversidad animal y vegetal que permanece en los grandes ecosistemas del mundo y por supuesto en el continente blanco, en la Antártida.

El presente ensayo trata de constituir un aporte académico a la creación de una oceanopolítica de carácter nacional, que permita entender con mayor precisión el ámbito marino y ocupar los espacios marítimos con criterios técnicos sobre la utilización del mar y sus recursos, contribuyendo de esta manera a alcanzar el desarrollo marítimo del país.

## **Valoración estratégica de los océanos**

Para empezar hemos de decir que desde que el planeta está cubierto en sus tres cuartas partes por agua, existe una influencia implícita de este

elemento sobre el elemento tierra, el cual es acrecentado por varios factores de diversa índole que generan el permanente y creciente influjo del mar sobre las naciones, principalmente sobre las naciones con litoral.

Efectivamente, las aguas de los océanos ocupan el 71% de la superficie de la Tierra, lo que significa que tienen un papel muy importante en la regulación de la vida del planeta, ya que las interacciones entre el océano y la atmósfera afectan el clima global, entendido no sólo como la distribución de calor en el mundo a través de las corrientes, sino también por su importancia en el ciclo del agua. En ciclo continuo, se puede inferir que una gota de agua se mantiene un promedio de 9 días en una nube; 2 horas en un río y 5.000 años en el océano antes de evaporarse de nuevo. Por otro lado, el océano es fundamental para el equilibrio ecológico del planeta, ya que aproximadamente el 70% del oxígeno liberado a la atmósfera es producido por el fitoplancton durante la fotosíntesis.

Por otro lado, la lucha de la tierra contra el mar ha sido una constante de la historia universal y ha tenido como protagonistas a las potencias terrestres y las potencias marítimas en permanente disputa. Una de las formas más comunes para representar de manera simbólica dicha rivalidad, ha sido a través del combate entre animales marinos y terrestres de talla gigantesca, como ballenas contra osos; dragones marinos contra rinocerontes; entre otros. Surge así, la leyenda en el Libro de Job (capítulos 40 y 41) de la lucha entre el gran pez con forma de serpiente, al cual llamó Leviatán, contra el poderoso animal terrestre llamado Behemot con forma de hipopótamo (Schmitt, Tierra y Mar, 1981). Este último utilizando sus poderosos cuernos y colmillos se lanza contra Leviatán para ahuyentarlo de sus territorios; mientras que Leviatán mediante sus aletas cierra las fauces y el hocico de Behemot para impedirle que coma y respire.

Este mítico combate así representado, describe la manera en la cual una potencia marítima es capaz de aniquilar a una potencia terrestre, a través del bloqueo que impide su aprovisionamiento desde el mar, causándole de esta manera la muerte por asfixia.



Figura 70. Leviatan contra Behemot

Fuente: Mítica lucha entre Leviatan y Behemont, criaturas de la mitología judía. Kitsune aka Cettie en <http://vignette2.wikia.nocookie.net>

Son innumerables las luchas entre potencias marítimas y terrestres a lo largo de la historia de la civilización, las mismas que han tenido vencedores de uno y otro bando, pero que siempre han sido y serán motivo de exhaustivos análisis e investigación.

Entre las disputas más reconocidas que ocurrieron en la antigüedad podemos destacar las siguientes: Atenas contra Persia, Atenas contra Esparta, Cartago contra Roma, Arabia contra Cartago, Roma contra Arabia. Así, entre los años 1000 y 1500 surge Venecia como verdadera reina del dominio de los mares y beneficiaria de todas las riquezas generadas a través del comercio marítimo de la época que se realizaba sobre el mar Adriático, el mar Egeo y la parte oriental del mar Mediterráneo. Este indiscutible dominio de 500 años, fue arrebatado por el sultán turco de Constantinopla y por la apertura, después del descubrimiento del Nuevo Mundo, de los vastos espacios oceánicos del planeta.

Dentro de este contexto, es necesario mencionar que las grandes batallas terrestres resolvieron únicamente las disputas locales o continentales,

pero cuando se encontraba en juego el dominio por el mundo conocido de aquellas épocas, las batallas siempre se libraron en el mar, ya que los grandes imperios sucumbieron o emergieron al perder o al ganar el control del mar respectivamente (Solís, Poder Marítimo, 1998). Caldeos y asirios, fenicios y egipcios, persas y griegos, romanos y cartagineses, cristianos y musulmanes, españoles y franceses, británicos y alemanes, americanos y japoneses, todos los grandes imperios han decidido en el mar sus destinos de potencia (Solís, 1999), de éxito, de decadencia y finalmente de desaparición. En la historia moderna y contemporánea, la tendencia a la decisión de la vida o la muerte de los imperios continúa sobre la superficie del mar. Así lo confirman las batallas de Salamina, Actium, Lepanto, Trafalgar, Tsushima, Jutlandia y Midway, que son apenas algunos de los muchos acontecimientos que acaecidos en el mar, han representado victoria y derrota, poderío y decadencia de pueblos y naciones a través de los tiempos.

## **El pensamiento marítimo en la historia**

Ernst Kapp, un filósofo alemán de la geografía, en su obra denominada “Geografía General Comparada” escrita en 1845, considera que el dominio de los mares ha atravesado por tres periodos perfectamente diferenciados en base al escenario donde se desarrollaba la navegación, sea este en el río, en los mares cerrados o en el océano (Schmitt, Tierra y Mar, 1981). Estos periodos son los siguientes:

- El potámico: correspondiente a las culturas fluviales de los países ribereños del Tigris, Éufrates y El Nilo en los imperios asirio, babilónico y egipcio respectivamente.
- El talásico: que transforma la cultura fluvial en cultura de mares cerrados y cuencas mediterráneas y que se encuentra representado por los imperios griego, romano y veneciano.
- El oceánico: que a partir del descubrimiento de América y la circunnavegación, implementa la cultura oceánica gracias al desarrollo de la navegación por los pueblos germánicos.

Es posible aseverar -sin temor a equivocación- que la invención y perfeccionamiento de la brújula allá por el año 1302 en lo que actualmente corresponde al territorio italiano, fue la catapulta necesaria para que los

marinos de la antigüedad se aventuraran a la navegación oceánica y se produzca el descubrimiento del “Nuevo Mundo”, como se lo denominó en aquella época. Sin embargo, no fue hasta el invento holandés de los navíos impulsados por la vela cuadrada, cuando se marca el verdadero punto de inflexión en la navegación y por ende el surgimiento de Holanda como líder en la construcción naval y dominadora del comercio marítimo de ultramar.

De manera general y sin desmerecer el inmenso aporte de los italianos y holandeses al desarrollo de la navegación, se puede decir que todos los pueblos de la actual Europa Central y Occidental, jugaron un rol importante en el descubrimiento de América en 1492. A saber, los italianos perfeccionaron la brújula y elaboraron las primeras cartas náuticas; portugueses y españoles realizaron el descubrimiento de nuevos territorios y la primera circunnavegación del planeta; los alemanes con su inmenso aporte a la cosmografía; los franceses e ingleses, por su parte, brillaron en el campo de la construcción naval.

También debemos resaltar, que hasta aquella época no existían combates navales en el estricto sentido de la palabra; lo que se producía en realidad, era el abordaje a las naves adversarias utilizando los espolones<sup>65</sup> y el posterior combate cuerpo a cuerpo entre sus tripulaciones. Con la navegación a vela se inició un nuevo tipo de guerra naval, ya que la lucha entre hombres fue reemplazada por los duelos de artillería a “larga distancia” protagonizados por los cañones colocados a las bandas de los veleros. Es ahora cuando surge “la maniobra naval” para colocar a los navíos en la mejor posición de ataque relativa a sus enemigos.

Entre 1550 y 1713 se produjo la guerra de las potencias protestantes contra la potencia católica, y con ello la derrota de España con la invaluable ayuda de bucaneros, piratas y corsarios franceses, ingleses y holandeses. Es a partir de entonces, con la derrota española y la paz de Utrecht, emerge Inglaterra como potencia marítima y nuevo poder hegemónico del orbe hasta finales del siglo XIX; más aún con el auge de la revolución industrial y la invención de la navegación a vapor y el ferrocarril, ocurridas en Inglaterra durante el siglo XVIII. De acuerdo con los ingleses, no existía la posibilidad de que una potencia terrestre pudiese llegar a tener el dominio del planeta; eso

---

65 Pieza de hierro aguda, afilada y saliente en la proa de las antiguas galeras y de algunos modernos acorazados, para embestir y echar a pique el buque enemigo. Fuente: RAE

resultaba inaceptable e inaudito y desde su punto de vista, tal privilegio le correspondía únicamente a una potencia marítima –léase Inglaterra- que sea capaz de dominar el comercio mundial a través del mar y así lo llevó a cabo hasta posicionar a su “pequeña isla situada en el extremo noroccidental de Europa”, en el centro de un imperio de carácter planetario.

Sin embargo de aquello, Alemania en el año de 1890 alcanzó rápidamente el desarrollo industrial de los ingleses y se dice que al inicio de la Primera Guerra Mundial, hasta lo habría adelantado en la producción de maquinaria, buques y locomotoras. Dentro de este contexto surge la figura del almirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, quien plantea la teoría de mantener el dominio anglo-sajón de los mares en el siglo XX, para lo cual habrían de reunirse varias condiciones entre las que destacaba “la base insular” mediante la unión entre Inglaterra y los Estados Unidos, donde el carácter insular de este último, reemplazaría a la vieja, pequeña y caduca isla inglesa.

El almirante Mahan es considerado como el teórico más destacado de la historia naval moderna, en cuyos pensamientos estratégicos se basaron las grandes potencias marítimas de inicio del siglo XX para el desarrollo del poder naval, pues su doctrina era indistintamente aceptada por alemanes, japoneses o estadounidenses que encontraban en ella el motivo y la razón para la construcción de grandes flotas y bases navales; así como también, la conquista de territorios de ultramar. Los pensamientos del almirante rompieron los paradigmas de insularidad conocidos hasta esa época, pues según su concepción, cualquier país podría conseguir su condición de isla, si lograba alcanzar una estatura política y diplomática lo suficientemente fuerte frente a sus vecinos terrestres o continentales, que le permitan afirmar que sus fronteras son absolutamente seguras. Tal podría ser el caso de los Estados Unidos y sus vecinos, ya que por el norte limita con su aliado incondicional –Canadá- y por el sur colinda con México, un país de condiciones muy limitadas frente al gran poderío norteamericano. De tal suerte que, aun siendo un país continental, según el pensamiento de Mahan, los Estados Unidos constituían una isla; “la isla mayor” según sus palabras.

Muchos autores han aseverado que probablemente Mahan haya sido el causante de la primera guerra mundial gracias a la influencia de su pensamiento estratégico en las potencias ya mencionadas. Evidentemente, fue en su propio país donde calaron con mayor fuerza y celeridad sus conceptos

geopolíticos, ya sea emprendiendo en la conquista de las islas hawaianas, arrebatando a los españoles el archipiélago filipino y Puerto Rico, así como la localidad de Guantánamo en Cuba. De la misma manera, los Estados Unidos consciente de la importancia estratégica del istmo de Panamá, se apoderó del área, en detrimento del territorio colombiano y emprendió la construcción del canal que une al Pacífico con el Atlántico, controlando de esta manera, el tráfico marítimo mundial.

Sin temor a equivocarnos, podemos aseverar que desde hace mucho tiempo atrás, algunos de los conceptos y apreciaciones del brillante almirante Mahan han perdido vigencia, debido a la evolución política y económica de la humanidad, principalmente después de la finalización de la segunda guerra mundial y el establecimiento de un nuevo orden. Para mencionar tan solo un ejemplo, en el mundo actual, ya no es posible la conquista de territorios de ultramar como plataformas flotantes para proyectar el poder militar de las potencias, tal como lo aseveraba el personaje en referencia. Habrá entonces que recurrir a las alianzas y los pactos de cooperación, en lugar de las conquistas territoriales clásicas de los siglos XIX y XX, con el fin de alcanzar una posición estratégica desde donde puedan operar y desplegarse las fuerzas de proyección de una potencia marítima.

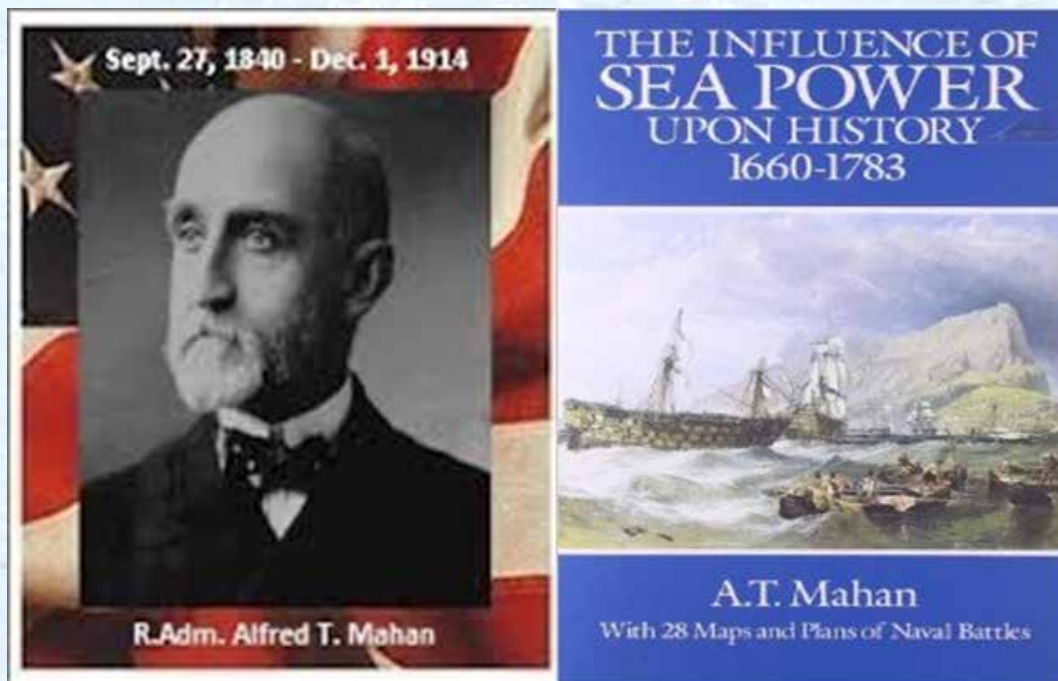


Figura 71 El almirante Alfred T. Mahan y su obra magistral  
Fuente: <http://americasbrave.last-memories.com> y <http://amazon.com>



Como se puede apreciar, el mar es el escenario donde se han librado las grandes batallas de la humanidad, desde Salamina hasta el golfo de Leyte, confirmando que la política mundial a lo largo de la historia, ha sido definida en gran parte por el poderío marítimo de los imperios o las naciones, según corresponda al período al que se refiera.

## Aspectos teóricos de la oceanopolítica

El término oceanopolítica es atribuido al almirante chileno Jorge Martínez Busch, quien por primera vez lo definió como “la implicación de ocupar el espacio oceánico como verdadero espacio de crecimiento y desarrollo del Estado” (Martínez J. , Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo, 1993). Posteriormente perfeccionó dicha definición y la planteó de la siguiente manera en su texto “Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo” publicado en 1993:

“Oceanopolítica es el concepto que considera la existencia del océano en el entorno geográfico y la influencia que esta tiene sobre las decisiones políticas. Su propósito fundamental es lograr que la gestión política considere al océano como el espacio natural para el desarrollo y crecimiento futuro del Estado” (Martínez J. , Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo, 1993).

“La oceanopolítica es la disciplina o ciencia política del mar, es una manera política de ver las relaciones entre los Estados y naciones a propósito de los espacios marítimos” (Rodríguez M. , 1997). Surgió durante la segunda mitad del siglo XX, como resultado de una serie de procesos intelectuales y políticos en el mundo desarrollado y también para mantener el bienestar de los países que se encuentran junto al mar, que han estado ligados a un espacio vital de proyección política, naval y económica de las grandes potencias y naciones con creciente espíritu y cultura marinera. Desde entonces, la conquista y aprovechamiento de los recursos que los océanos ofrecen, son un objetivo determinante en el interés y bienestar de los Estados para mejorar su crecimiento

Esta influencia a decir de Mahan está materializada por el poder marítimo, el cual es definido como “la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto” (Solís, Poder Marítimo, 1998). Para alcanzar dicha capacidad, el Estado debe

estar dotado de un poder naval compuesto por la fuerza y la posición desde donde opera dicha fuerza; mientras que los intereses marítimos comprenden “todos los beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar” (Solís, Poder Marítimo, 1998).

Al analizar con detenimiento el concepto de poder marítimo, podemos advertir que su primer componente -el poder naval- refleja los valores políticos y militares del Estado al cual pertenece, mientras que el segundo -los intereses marítimos- encierran los valores económicos y sociales del mismo. Los primeros valores contribuyen de manera directa a la seguridad, mientras que los segundos sintetizan el desarrollo. Académicamente hablando, ambos conceptos: seguridad y desarrollo constituyen la base del poder nacional.

Como conclusión parcial podemos establecer entonces, que para crear y fortalecer el poder marítimo del Estado -expresión del poder nacional- será necesario contar con las políticas públicas que permitan concebirlo e implementarlo de manera balanceada; es decir, el Estado como ente responsable del poder nacional debe velar por el adecuado desarrollo del poder naval y de los intereses marítimos a través de la generación de adecuadas políticas públicas. Esa es la tarea de la oceanopolítica, hacer que el gobierno, el pueblo y sus Fuerzas Armadas<sup>66</sup> regresen juntos su mirada al mar para ocuparlo y utilizar -no explotar- de manera sustentable todas sus riquezas; aprovechar los beneficios que brinda como medio de transporte, en favor de la economía nacional y precautelar la seguridad de dichos bienes y servicios frente a competidores extranjeros, sean estatales o privados, con un poder naval que idealmente sea proporcional al inmenso valor que ellos representan.

Según la Dirección General de Intereses Marítimos, para efectos de estudio, análisis y desarrollo, los intereses marítimos del Ecuador se clasifican de la siguiente manera:

- Complejo Geomarítimo, compuesto por los espacios marítimos de jurisdicción nacional y sus recursos naturales vivos y no vivos; así como la posición relativa frente a los grandes centros mundiales de comercio, entre otros elementos similares.

---

<sup>66</sup> Según el estratega alemán del siglo XIX, Carl Von Clausewitz, la base sobre la cual se sustenta el poder de una nación está basada en los tres vértices, conocidos como la Trinidad de Clausewitz; estos puntos son. El gobierno, el pueblo y las Fuerzas Armadas.

- Conciencia marítima, que se refiere a “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”.
- Marina mercante, compuesta por las empresas marítimas de transporte de pasajeros o de carga, las agencias navieras y los seguros marítimos.
- Infraestructura científica y tecnológica, representada por los medios que se encuentren disponibles para lograr un conocimiento científico del mar y sus fenómenos particulares; así como para explorar y explotar los recursos naturales en el contenidos.
- Organismos, Tratados y Convenios Marítimos Internacionales que regulan y legislan de manera supranacional las actividades que se realizan en los espacios marítimos (DIGEIM, 2004).

Por su parte, la doctrina colombiana establece que los intereses marítimos de la República de Colombia son los siguientes:

- Salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.
- Establecer un ordenamiento marino-costero
- Preservar el ambiente marino-costero y aprovechar de manera sostenible sus recursos naturales, promoviendo el desarrollo socio-económico nacional.
- Fomentar el reconocimiento de la cultura marítima nacional, promoviendo la educación en temas del mar.
- Desarrollar investigación científica, tecnológica y de innovación en la región marina y costera del país (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

En cambio la República de Chile define a sus intereses marítimos conforme a la siguiente disposición:

- Marina Mercante.
- Transporte y terminales marítimos.
- Comercio exterior.
- Flota pesquera e instalaciones de apoyo.
- Buques de investigación científica.
- Industria naval.

- Establecimientos de explotación del fondo marino.
- Deportes náuticos.
- Medio ambiente marino (Codina, 2003).

Lo que a simple vista podemos apreciar de apenas estos tres ejemplos latinoamericanos -localizados todos en las costas del Océano Pacífico- es que cada país define sus intereses marítimos conforme a su propia realidad geográfica, política, económica y social; al mismo tiempo que algunos lo hacen en función de las actividades a realizar con el fin de alcanzarlos -es decir que los definen utilizando verbos- otros tantos, simplemente los definen como el objeto sobre el cual se realizarán determinadas acciones -usando sustantivos para tal efecto- que permitan materializar sus particulares intereses marítimos.

De la misma manera, se puede observar que no todos los países utilizan dicha denominación para referirse a las actividades de vital importancia para el Estado que tienen lugar en el mar, pues algunos los consideran a los intereses marítimos implícitos dentro de la estructura de los intereses nacionales, otros los consideran simplemente como objetivos estratégicos del país y otros, los incluyen como objetivos generales de las instituciones del Estado, que son encargados de manejarlos. Independientemente de la forma utilizada para su definición y/o denominación, los intereses marítimos tienen una relevancia tal para los Estados ribereños -principalmente, pero no exclusivamente- que los conmina a promoverlos, fomentarlos y desarrollarlos utilizando sus propias estrategias nacionales.

Dentro de este aspecto, se destaca la importancia política y económica del mar y de las líneas de comunicaciones marítimas, que obligan a los Estados al desarrollo de sus fuerzas navales, las mismas que juegan un papel decisivo en los conflictos tal como lo demuestran la guerra hispanoamericana, la guerra ruso japonesa, las dos guerras mundiales, entre otras. La generación de adecuadas políticas públicas por parte del Estado permitirá concebir, crear y fortalecer su poder marítimo como una expresión del poder nacional e implementarlo de manera balanceada, velando por el apropiado desarrollo del poder naval y de los intereses marítimos.

Pero el asunto no es tan sencillo como aparenta ser. Para administrar adecuadamente el mar, se lo debe asimilar a la noción de un complejo

sistema conformado por los denominados vectores oceanopolíticos, que constituyen los aspectos más relevantes del mismo y sobre los cuales el Estado tiene la obligación de actuar para lograr un uso más eficiente y efectivo (Dávalos, 2014). Las políticas oceánicas y costeras de un Estado, deben ser capaces de articular dichos vectores oceanopolíticos, con el fin de lograr la mayor eficiencia por parte del mar concebido como un sistema y alcanzar soluciones integrales en el marco de un pensamiento oceanopolítico propio de cada nación. Según el almirante Martínez Busch, ese es el objetivo de la oceanopolítica, por lo tanto veremos a continuación este singular sistema propuesto hace ya más de dos décadas por el ex Comandante en Jefe de la Armada de Chile.

### **Los vectores oceanopolíticos de Martínez Busch**

Antes de entrar de lleno a analizar el gran aporte del almirante Martínez Busch a la oceanopolítica, resulta interesante conocer algo sobre el perfil de tan importante personaje. Este insigne marino chileno, no solo que contribuyó con su país durante su brillante carrera naval, en la que alcanzó su máxima jerarquía, sino que también lo hizo en el plano de la política, puesto que durante ocho años, desempeñó las funciones de Senador designado al Congreso Nacional.

Desde el punto de vista académico, es considerado como uno de los geopolíticos más destacados del país, consecuente con lo cual, existen innumerables artículos y varias obras de su autoría dedicadas al tema, dentro de las cuales se destaca la titulada “Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo”, la misma que fue publicada en 1993 por la Editorial Andrés Bello. A él se le atribuye también, la autoría de la “Teoría del mar presencial”, una pretensión de ampliar los espacios marítimos jurisdiccionales, con el fin de proteger el patrimonio y la seguridad nacional.

En su artículo denominado “El Mar como Sistema”, Martínez Busch propone que para tratar de comprender al mar en su globalidad y poder administrarlo de la mejor manera, se lo debe asimilar a la noción de un complejo sistema y establece los denominados “vectores oceanopolíticos” que constituyen los aspectos más relevantes del mismo, sobre los cuales el Estado tiene la obligación de actuar para lograr un uso más eficiente y efectivo del mar (Dávalos, 2014). Esta teoría de los vectores oceanopolíticos,

también ha sido recogida por la Universidad Sergio Arboleda de Colombia para el diseño e implementación de su diplomado en oceanopolítica. A continuación se detallan las definiciones de cada uno de los seis vectores en las propias palabras de su autor, el almirante Martínez Busch (Martínez J. , 1996):

- a. Vector comunicacional: caracterizado por el trazado de rutas de intercambio y de comercio, que no obstante su aparente desorden espacial, siguen cursos determinados por una definida racionalidad económica.
- b. Vector productivo: aprovecha toda la riqueza y la diversidad que ofrece el mar, su lecho y su subsuelo para beneficio y provecho del hombre.
- c. Vector recreativo y turístico: representado principalmente, pero no exclusivamente, por los deportes náuticos que de alguna manera fomentan el espíritu marineramente de una población.
- d. Vector urbano: referido a la interacción entre el mar y la tierra; entre los terrenos de playa y el borde del mar territorial, incluyendo a las aguas interiores marítimas y lacustres, canales y bahías interiores.
- e. Vector jurídico: expresado a través del Derecho Internacional Marítimo y su norma suprema, la CONVEMAR y sus acuerdos de 1994 y 1995.
- f. Vector del poder: referido al elemento de fuerza que le brinda respaldo al derecho y la política del Estado, en un entorno donde el incremento de la actividad marítima, la depredación de las especies y la contaminación marina han desplazado el énfasis del control del mar, que antiguamente se focalizaba para los fines de la guerra.

Como resulta evidente pensar, los vectores aquí mencionados gozan de un altísimo dinamismo que es imprimido por la naturaleza, por las actividades humanas, por el constante desarrollo de la tecnología y por el continuo movimiento de las fuerzas políticas y económicas a nivel mundial, motivo por el cual amerita que sean analizados de manera permanente, con el fin de tomar las mejores decisiones relacionadas con cada uno de ellos de forma individual, pero sobre todo considerarlos como parte de un sistema interdependiente.

## Vector comunicacional

El contexto del vector comunicacional en el que Martínez Busch realiza el enfoque de la utilización del mar, está referido de manera exclusiva hacia el transporte marítimo, seguramente porque resulta más que evidente su importancia económica, tal como lo demuestra el cada vez más creciente flujo de carga transportada por esa vía. Sin embargo, otro tipo de comunicación, aquella que no implica buques ni rutas marítimas, también se realiza utilizando el lecho marino, mediante tendido de cable submarino de fibra óptica para transmisión de voz, datos, televisión e internet, el cual tiene una importancia igual o mayor a la mencionada por el almirante chileno.

## Transporte marítimo

Hoy en día, un alto porcentaje del comercio mundial se realiza por vía marítima, lo que demuestra el importante papel que desempeña el mar en nuestro mundo globalizado y concretamente en la vida cotidiana de los ciudadanos de cualquier rincón del mundo. Uno de los factores que explica este hecho es que 139 de las 182 naciones del mundo tienen acceso al mar, o lo que es lo mismo, 139 países del mundo están comunicados directamente por vía marítima.

El almirante Gorskov, padre de la actual Armada de Rusia en su libro sobre la estrategia Naval Soviética, resume de este modo la importancia del transporte marítimo:

A través de los mares y los océanos corren las principales rutas del mundo enlazando los continentes. Si trazásemos sobre una carta las derrotas de todos los buques del comercio mundial durante un año, veríamos una a modo de maraña de diferentes rutas con grosores distintos sobre los distintos océanos. Grosores que provienen de niveles diferentes de desarrollo en las economías de los países ribereños, de sus recursos y de los requisitos de los comercios exteriores correlacionados con ellos, las condiciones naturales de la navegación, la economía del transporte marítimo y las situaciones políticas que enlazan a distintos países de diferentes partes del globo son datos particularmente instructivos y causas constantemente relacionadas con las que han conformado históricamente la distribución de los recursos naturales y las fuerzas de producción..... (Blanco, 1990).

En los últimos 40 años, el tráfico marítimo se ha multiplicado por ocho y cada tonelada de mercancía recorre un promedio de ocho mil kilómetros por la vía marítima, antes de llegar a su puerto de destino. El análisis de la situación hace prever que estas cifras continuarán creciendo a consecuencias de la multiplicación de la población mundial, del aumento de la riqueza y de la especialización en los procesos productivos, aprovechando las ventajas competitivas que puedan obtenerse.

Un vistazo general a las estadísticas presentadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo -UNCTAD- nos permite visualizar en la siguiente ilustración, la densidad de las líneas de comunicaciones marítimas, entre los diferentes puertos de origen y de destino, logrando determinar que la gran mayoría de ellas se encuentran localizadas en el hemisferio norte y que principalmente se concentran entre Norteamérica y Europa a través del Atlántico; así como también, entre la costa occidental norteamericana y la costa oriental de Asia a través del Pacífico.

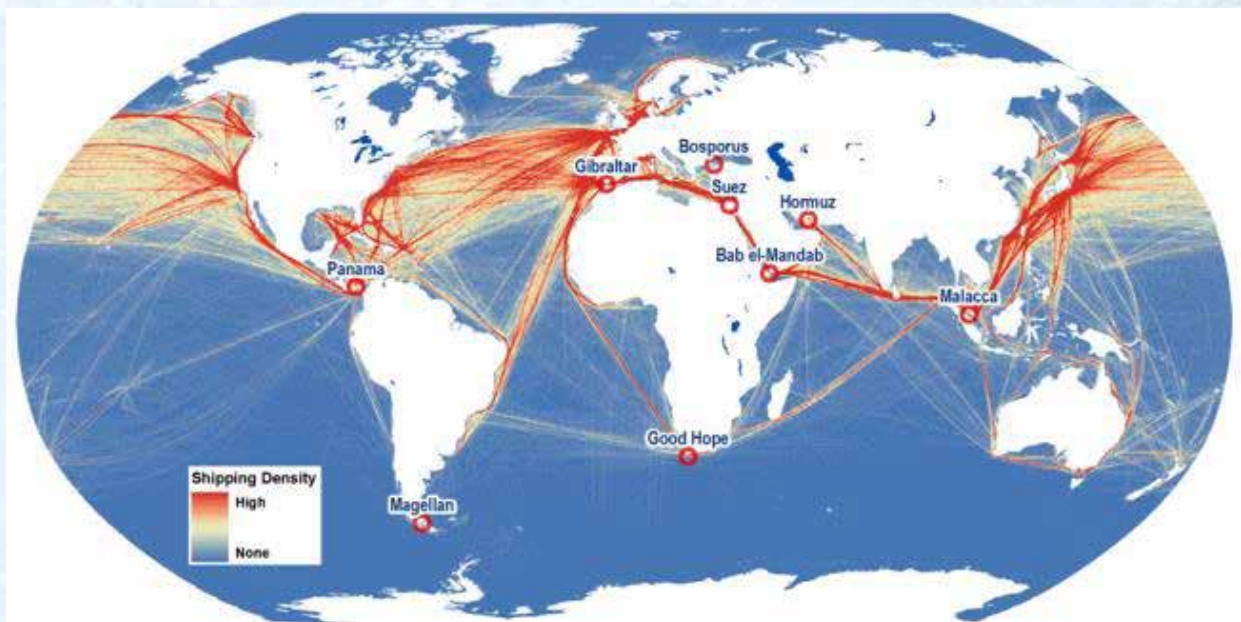


Figura 72. Líneas de Comunicaciones Marítimas Mundiales  
Fuente .<http://www.seanews.com.tr>

Otro factor a destacar, es aquel que permite observar la concentración de las líneas de comunicaciones marítimas en ciertos pasos “obligados” en el tránsito hacia sus destinos, como por ejemplo Panamá, Gibraltar y Malaca,



entre los más concurridos, a lo que se los conoce como *Choke Points*, lo cual de por sí, da cuenta de la importancia estratégica que dichos sitios revisten para el transporte marítimo internacional. Otros puntos de vital importancia para el tráfico marítimo son el estrecho de Magallanes, el estrecho de Hormuz y el cabo de Buena Esperanza.

De acuerdo a las estadísticas registradas en el año 2014, según se presenta en el gráfico siguiente, las 10 principales terminales de contenedores se encuentran localizadas en Asia, apareciendo Rotterdam (Europa) recién en el puesto 12, evidenciándose el ascenso de los puertos asiáticos.



Figura 73. Puertos de Importancia Mundial para Transporte de Contenedores en el 2014  
Fuente. Alphaliner (2015) Thomson Reuters, en: <https://blogs.thomsonreuters.com>

En cuanto al volumen de carga, las estadísticas demuestran que el transporte internacional que se realiza por los mares y océanos del mundo bordea el 90%, superando ampliamente a aquel que se realiza por vía terrestre y vía aérea, siendo casi imposible cuantificar su valor exacto; de acuerdo a los datos de la UNCTAD en las últimas décadas se ha producido un permanente incremento en el tonelaje de transporte de petróleo y derivados, contenedores y carga al granel. Sin embargo, también es importante mencionar que a mediados del siglo XX, el costo del flete marítimo representaba entre el 5 y el 10 % del valor del producto transportado, mientras que en la actualidad, ese costo se ha reducido a un 1 o 2%. En cuanto al volumen de tráfico marítimo,

mencionaremos el puerto de Hong Kong, donde un buque atraca o zarpa cada 70 segundos y se embarcan un promedio de 1800 contenedores por hora. (Coutler, 2002). Se estima que hacia el año 2025, el comercio mundial represente 2.000.000 de millones de toneladas; el doble del comercio actual (Jordán, Globalización y los Nuevos Roles del Poder Naval en el Siglo XXI, 2005).

Se puede aseverar que el papel que juega el comercio internacional en pleno siglo XXI, hace imposible que ninguna nación por más fuerte o débil que sea, pueda prescindir del intercambio de materias primas, manufacturas y bienes en general, con otros países del mundo. Esto obedece a un sencillo principio de la modernidad: todos los Estados están involucrados en el proceso de vender lo que producen y comprar aquello que les hace falta. Como se dijo anteriormente, ese continuo proceso de intercambio tiene lugar preferentemente a través de la vía marítima y según los datos proporcionados por la UNCTAD, los buques mercantes contribuyen a la economía mundial con más de 380 mil millones de dólares por concepto de fletes, lo que representa casi el 5% del comercio mundial total (UNCTAD, 2014).

**Tabla 6**  
Flotas navieras a nivel mundial

	País	Número de naves
1	Grecia	4.136
2	China	4.960
3	Japón	3.696
4	Alemania	3.361
5	Singapur	2.553
6	Hong Kong	1.448
7	República de Korea	1.634
8	Estados Unidos	1.995
9	Reino Unido	1.329
10	Bermuda	418

Nota. Fuente: *Ownership of World Fleet, 2016. Review of Maritime Transport 2016*, UNCTAD

Otro componente importante que hay que considerar en la comunicación marítima actual son los avances que se ha tenido en la construcción naval, que permiten construir barcos cada vez más rápidos y con mayor capacidad de carga. Los modernos buques que surcan hoy en día los mares pueden alcanzar una capacidad de transporte equivalente a 200 trenes de mercancías o a 6.000 camiones de transporte de carga.

Las compañías de transporte marítimo de mayor demanda mundial al 2016 son las siguientes:

**Tabla 7.**

Ranking de compañías navieras a nivel mundial 2016

	Compañía	Número de naves	Market share (%)
1	Maersk	616	15.1
2	Mediterranean Shipping Company	465	13.4
3	CMA CGM	435	9.2
4	China Ocean Shipping (Group) Company	268	7.8
5	Hapag-Lloyd	174	4.8

Nota. Fuente: *Ownership of World Fleet, 2016. Review of Maritime Transport 2016*, UNCTAD.

## Telecomunicaciones

En cuanto a la utilización del lecho del mar para el tendido de cable submarino, recordemos que el primero de ellos permitió enlazar Calais y Douvres en 1851; al siguiente año estuvieron conectadas Inglaterra e Irlanda; tres años más tarde mediante un cable submarino de 4000 kilómetros de longitud se conectaron Irlanda y Terranova, a un costo de 4 millones de francos (Historia y biografías.com, 2014). Posteriormente lo harían Inglaterra y Estados Unidos, reduciendo el tiempo de comunicación entre ambos países desde 10 días -lo que duraba el viaje de un mensaje por barco- a varias horas y luego a minutos.

Para finales del siglo XIX, la tecnología de comunicación por cable submarino ya comprendía a Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos, permitiendo la formación de una verdadera red de comunicaciones telegráficas intercontinental. Con el tiempo, dichos cables telegráficos serían reemplazados por cables de telecomunicaciones, y estos por los cables de fibra óptica, que permiten transmitir y recibir señales de voz, datos, televisión e internet, con lo cual millones de personas se encuentran enlazadas alrededor del mundo y una gran parte de ellas, desconocen que la importancia que el lecho marino representa para este tipo de interconexión, es equivalente a la que el espectro electromagnético constituye para las comunicaciones por vía satélite.

En la actualidad, existen más de 300 cables submarinos que se encuentran distribuidos en los fondos oceánicos, tal como se puede apreciar en la ilustración siguiente, sin contar con aquellos que gran parte de los países desarrollados utilizan para conexión nacional.

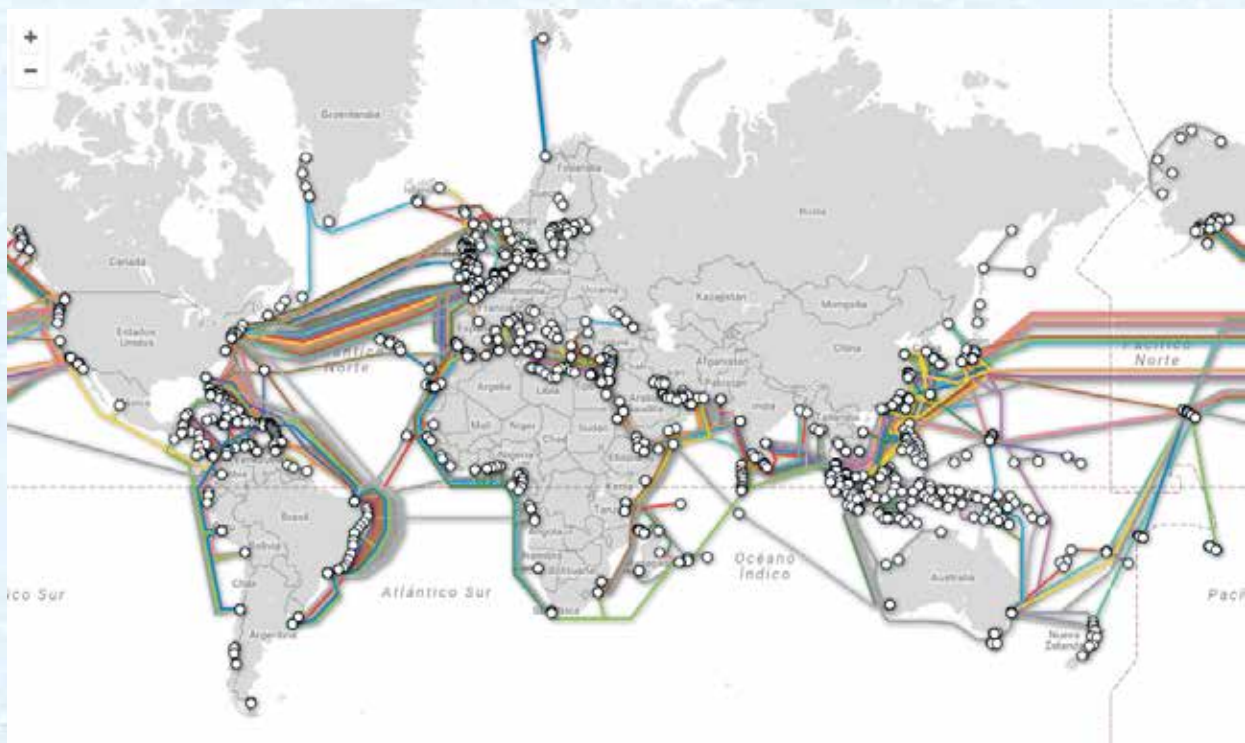


Figura 74 Mapa de Cables Submarinos en el Mundo  
Fuente: <http://lpsingenieria.com/>

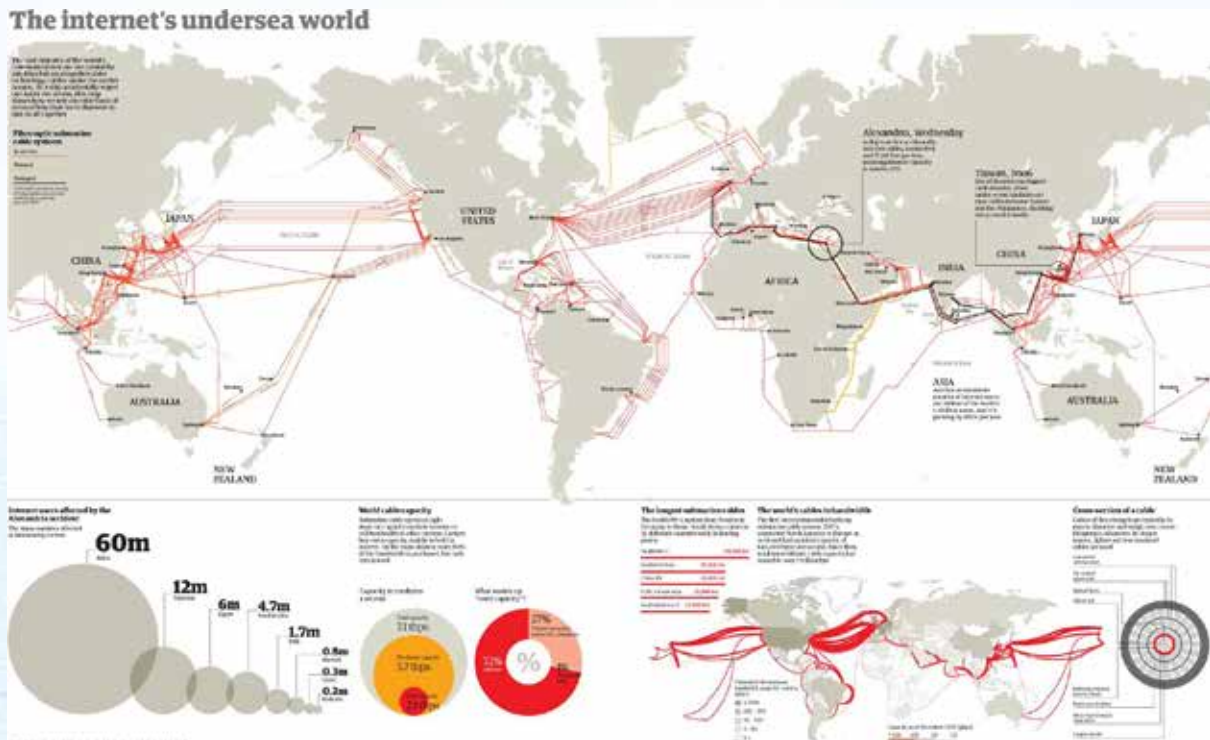


Figura 75. Mapa Mundial de Cables Submarinos para Internet  
Fuente: <http://investorsconundrum.com>

## Vector productivo

Al realizar la presentación del vector productivo, el almirante Martínez Busch se refiere al mar y al océano como una fuente de recursos ictiológicos -contenidos en la columna de agua y de recursos minerales -asentados en el lecho marino y otros que se encuentran enterrados en su interior. Básicamente reconoce la importancia de la pesca para la alimentación de los pueblos, así como también, la existencia de los yacimientos minerales polimetálicos, de los hidrocarburos en general y el gas natural en particular, contenidos en los fondos oceánicos, como un valioso aporte para la economía nacional.

Sin embargo de este meritorio enfoque, no han sido mencionadas otras importantes contribuciones del elemento océano al desarrollo productivo de la humanidad, como por ejemplo la generación de energía limpia representada por las olas y mareas, la propia agua salada como una planta transformadora de la energía solar en proteínas, una gigantesca reserva de agua dulce para el futuro de la humanidad (Comisión Colombiana del Océano, 2013), entre otros que brevemente mencionaremos a continuación.

De acuerdo con la definición de Martínez Busch, el vector productivo representa las fuentes productivas de alimentos y medicamentos -un componente estratégico para el suministro de proteínas de alimentos de un país- y la explotación de fuentes de energía renovables y no renovables, contribuyendo a la reducción de las emisiones externas de dependencia energética y de emisión de gases de efecto estufa, aprovechando los recursos existentes en el mar.

La energía del agua de mar se utiliza de varias maneras. En algunos lugares, la fuerza de marea se convierte en electricidad; en otros casos, el agua fría se utiliza para enfriar las turbinas de centrales térmicas.

Por otro lado, cada año cerca de 100 millones de toneladas de pescado son la principal fuente de proteínas para 2.000 millones de personas. Muchas algas y animales marinos se utilizan para diversos fines. Las algas se utilizan en la industria del papel fotográfico, alimentaria, farmacéutica y en la producción del vino. De la quitina de algunos crustáceos, se consiguen ciertas sustancias que se utilizan en el tratamiento de quemaduras y la reconstrucción de los vasos sanguíneos. Del pescado se obtienen varios compuestos con múltiples aplicaciones que van desde la pintura, lubricantes y la industria del caucho. De las esponjas se extraen las sustancias que se utilizan en la fabricación de medicamentos para combatir enfermedades como el cáncer y hasta el sida.

## Producción pesquera

Resulta evidente describir la importancia de la pesquería a nivel mundial, como fuente de alimento para la humanidad desde épocas prehistóricas, por lo tanto solo se mencionarán aquellos datos que sean relevantes para alertar a los lectores, de que contrariamente a lo que se piensa en el común de los habitantes, la pesca no constituye un recurso inagotable; todo lo contrario, existen factores como el crecimiento demográfico y el desarrollo de la tecnología, que han puesto verdaderamente en peligro la subsistencia de muchas especies marinas, que hasta hace poco abundaban en nuestros mares y océanos.

Ante este hecho, la respuesta responsable de las autoridades ha sido el impulso a la maricultura<sup>67</sup>, el control y la reglamentación de las capturas

---

<sup>67</sup> "La acuicultura es el conjunto de técnicas y actividades para la cría en cautividad de organismos acuáticos, ya sean plantas o animales, en agua dulce, salobre o salada, y tiene como finalidad el control de la totalidad o de parte del ciclo de los animales o vegetales acuáticos" (Elika, 2012)

y el control de la contaminación, entre otras medidas que pretenden dar sustentabilidad al recurso pesquero en el tiempo, para lo cual ha sido necesario la creación de organismos internacionales como las Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero, dada la alta movilidad que caracteriza a la riqueza ictiológica de los mares y océanos.

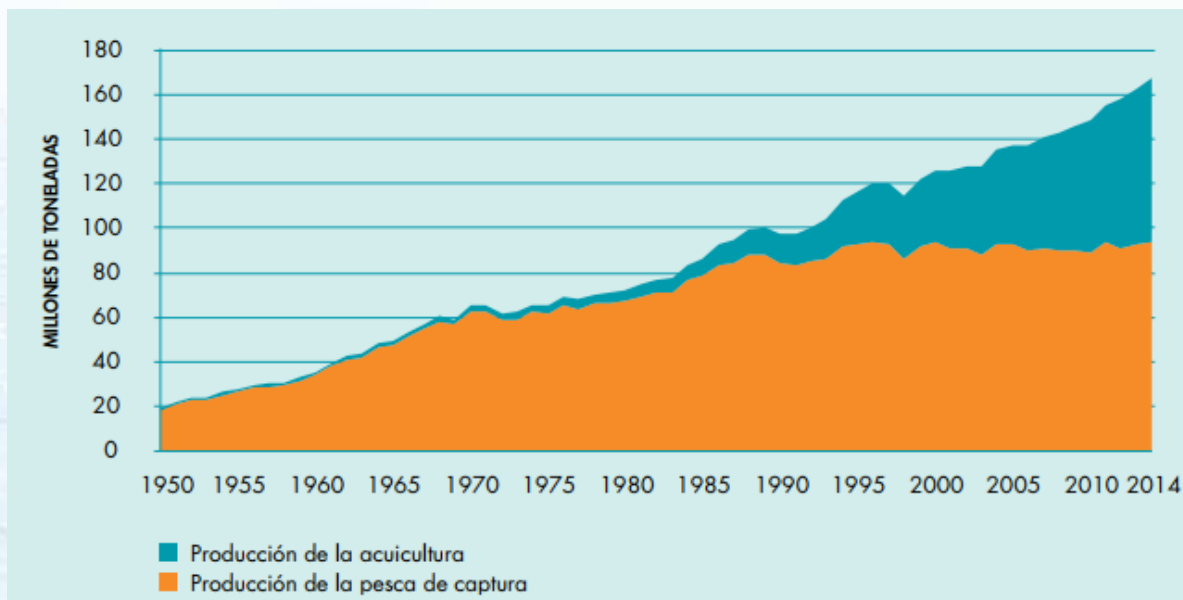


Figura 76. Producción mundial de la pesca de captura y acuicultura  
Fuente: FAO 2016. El Estado Mundial de la Pesca y Acuicultura 2016. Roma

A partir de 1950 ha ido aumentando la producción de la acuicultura, en relación a la captura de peces en estado natural. Las estadísticas proporcionadas por el Departamento de Pesca de FAO también permiten apreciar un crecimiento cada vez menos pronunciado de la pesca a partir de los años 70, que se transforma en un relativo estancamiento a partir del año 2000.

Según FAO, “El consumo aparente de pescado per cápita a nivel mundial registró un aumento de un promedio de 9,9 kg en la década de 1960 a 14,4 kg en la década de 1990 y 19,7 kg en 2013, con estimaciones preliminares que apuntan a que seguirá aumentando hasta superar los 20 kg en 2014 y 2015” (FAO, 2016)

Según la fuente, este incremento se debe principalmente a las siguientes razones:

- Aumento de la población.
- Aumento de los ingresos y la urbanización.

- Expansión de la producción pesquera, principalmente crecimiento de la acuicultura.
- Mayor eficacia en la cadena de distribución.

Si bien es cierto que el aumento del consumo de pescado es un fenómeno a nivel mundial, no es menos cierto que un gran responsable del mismo es la República Popular de China, quien gracias a sus inmensas capturas de pescado, pero principalmente al gran esfuerzo desplegado en acuicultura, ha hecho disparar los índices de consumo per cápita en su población, llegando a registrar el doble de lo que se consume como promedio en el resto del mundo.

Otro dato importante es que las regiones desarrolladas del planeta, siguen encabezando el consumo per cápita de pescado, en comparación con los países en vías de desarrollo; a pesar de que debido a la disminución de su propia producción pesquera, los países desarrollados se abastecen a través de las importaciones, para satisfacer la demanda nacional.

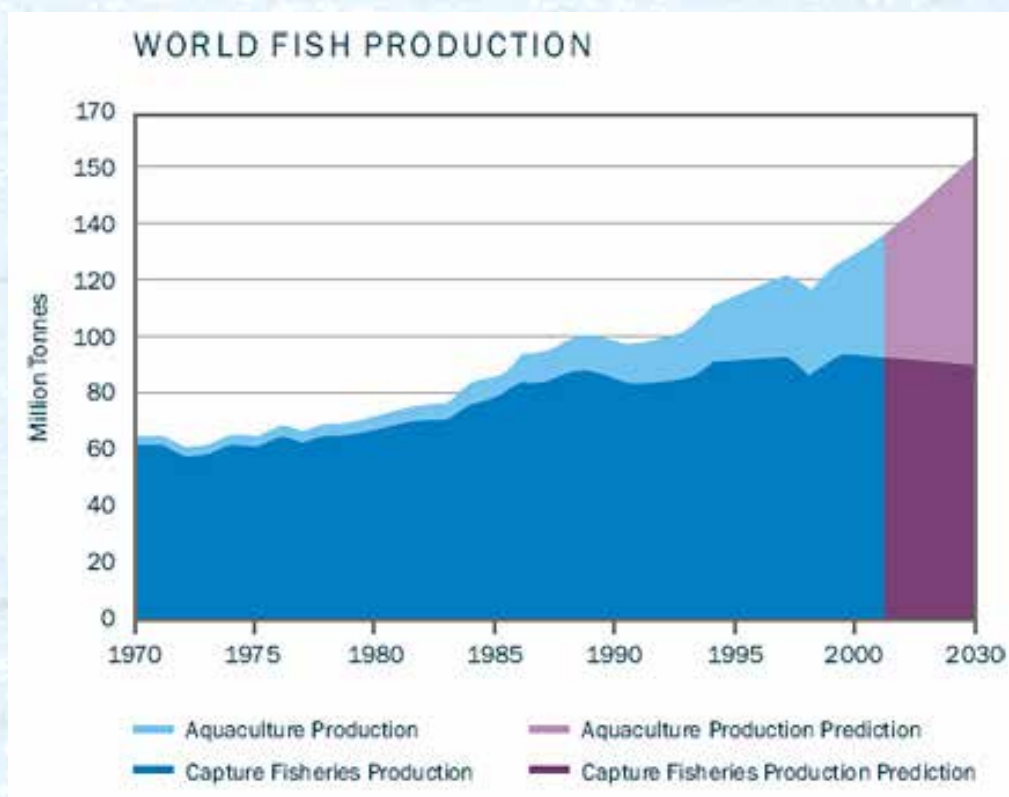


Figura 77. Producción Mundial de Pesquerías

Fuente. *Canadian Aquaculture Industry Alliance*. En <http://www.aquaculture.ca>



La FAO ha pronosticado que para el año 2030, la acuicultura habrá alcanzado un grado de éxito tal, que será capaz de satisfacer el consumo del 62% de la población mundial. Para aquella época, según la FAO, la diferencia entre la producción de la acuicultura y las capturas, será exponencialmente mayor a la que vivimos en la actualidad, alcanzando los 160 millones de toneladas de acuerdo a los cálculos, mientras que la pesquería en estado natural, a duras penas llegará a los 80 millones de toneladas, con un ligero declive en relación a los años precedentes.

Para conocer cuáles son los países que mayores capturas de pescado realizan a nivel mundial, basta con observar la siguiente ilustración, donde los círculos representan el tamaño de las capturas. Así podemos distinguir con claridad que China, Japón e Indonesia constituyen las mayores flotas pesqueras del mundo, seguidos de cerca por otros países del continente asiático; también destacan los Estados Unidos, Perú y Chile en el continente americano; mientras que en Europa y bastante distante, aparece Noruega. En África no se reflejan consumidores de mayor importancia a nivel mundial.

Esta estadística permite visualizar con claridad, los países que están realizando mayor usufructo de las riquezas ictiológicas de los océanos, cuyo gran porcentaje son capturadas en alta mar, afectando en forma directa a los países que realizan sus actividades de pesca sobre las especies transzonales y altamente migratorias, las mismas que simplemente desaparecen de dichos espacios marítimos, en vista que son capturadas a mayores distancias de las costas.

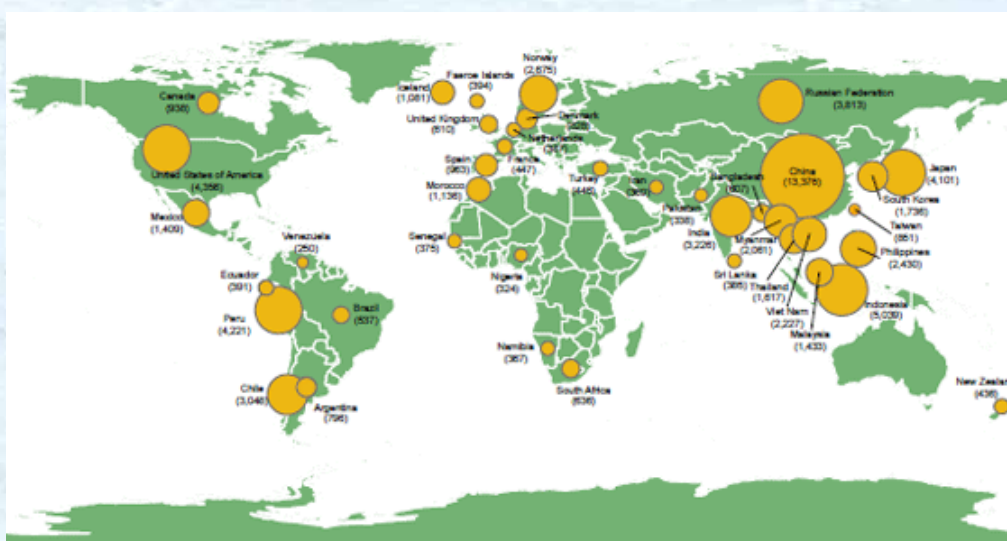


Figura 78. Capturas realizadas de acuerdo a la nacionalidad de los pesqueros  
Fuente 91. *The Fish Site*. En <http://www.thefishsite.com>

## Producción de minerales

La primera actividad extractiva de minerales realizada por el hombre en el mar, fue la obtención de la sal común, mediante un proceso bastante sencillo que consistía en la evaporación del agua de mar utilizando la luz solar (Comisión Colombiana del Océano, 2013). En la actualidad, los recursos minerales del fondo del océano se clasifican en tres categorías:

- Fluidos y minerales solubles: petróleo, gas, azufre y potasio, que se pueden extraer mediante perforaciones.
- Depósitos subsuperficiales consolidados: carbón, hierro y otros metales, que se extraen a través de túneles desde tierra firme.
- Depósitos superficiales no consolidados: metales pesados, diamantes y minerales antiguos (nódulos de manganeso y fosforita), susceptibles de ser dragados.

El petróleo podría ser el único mineral de origen orgánico que es extraído del mar y aunque el primer descubrimiento de un yacimiento submarino ocurrió a inicios del siglo XX, no fue sino hasta 1946, que empezó de manera sostenida la exploración de las áreas adyacentes al litoral en su búsqueda. Según la Comisión Colombiana del Océano, existen más de 16.000 pozos perforados en la plataforma continental, que se extienden cada vez a mayores profundidades y mayores distancias de la costa<sup>68</sup>. Conjuntamente con el gas natural, el petróleo constituye el 90% de todos los minerales que se encuentran contenidos en los océanos; y en sus profundidades, el mundo guarda el 26% de las reservas conocidas hasta la presente fecha. Estos datos muestran de manera fehaciente, la vital importancia que tienen los océanos en la provisión de hidrocarburos para el futuro de la humanidad.

La extracción de azufre y potasio de las aguas marinas, es otro aporte del océano a la humanidad; el primero de ellos se encuentra en la capa superior de los sedimentos continentales y en el fondo del mar. Su proceso de extracción es bastante económico, por lo que representa una ventaja factible de aprovechar, al igual que sucede con la potasa, que es ampliamente utilizada para abonar las tierras, fabricar jabones, blanqueo y limpieza de telas (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

---

<sup>68</sup> Según los datos proporcionados por la Comisión Colombiana del Océano en su libro “El Océano Maravilla Terrestre”, hoy en día el petróleo se extrae a profundidades mayores a 200 metros a través de pozos que se encuentran ubicados hasta 100 kilómetros de la costa.

De todos los minerales que se encuentran en el fondo oceánico, los únicos que hasta la fecha revisten un valor económico importante son los nódulos de manganeso, los cuales se encuentran principalmente en el Océano Pacífico, en profundidades que fluctúan entre los 300 y 3750 metros. “Estos nódulos se componen de aproximadamente el 24% de manganeso, 14% de hierro, el 1% de níquel, 0.5% de cobre y algo menos de 0.5% de cobalto”. (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

## Producción de energía limpia a partir de los océanos

Debido al calentamiento global, las fuentes de energía utilizadas por el hombre en la actualidad, deben ser reemplazadas por energías limpias, que contribuyan a reducir los fenómenos adversos, producidos por las emanaciones de las fuentes tradicionalmente usadas desde hace siglos. Dentro de este contexto, el océano es capaz de aportar con las siguientes fuentes de energía: aquella producida por las olas del mar, que es conocida como energía undimotriz (u olamotriz); la que es generada por las mareas, denominada energía mareomotriz; aquella producida por las corrientes oceánicas; la que es generada por los gradientes de temperatura y salinidad; y finalmente la energía eólica, producida por los vientos que circulan sobre la superficie del mar. (Comisión Colombiana del Océano, 2013). Como se puede apreciar en la tabla siguiente, el potencial energético del mar es superior a la demanda mundial de electricidad actual.

**Tabla 8.**  
Recursos energéticos oceánicos estimados

Recurso	Capacidad (GW)	Generación (TWh/año)
▪ Energía de Corrientes Oceánicas	5000	50 000
▪ Energía Osmótica	20	2000
▪ Energía Termal Oceánica	1000	10 000
▪ Energía de las Olas	1000–9000	8000–80 000
▪ Energía de las Mareas	5 - 10 <sup>6</sup>	4 - 10 <sup>9</sup>
▪ Energía Efecto Centrífugo	5 - 10 <sup>6</sup>	4 - 10 <sup>9</sup>

Nota. Fuente: International Energy Agency, Implementing Agreement on Ocean Energy Systems (IEA-OES), Annual Report 2007

## **Energía de las olas o undimotriz**

La energía de las olas es enorme en relación al consumo actual de electricidad a nivel mundial, pero su aprovechamiento se encuentra restringido a las zonas costeras, debiendo tener presente que el 95% de ella se encuentra entre la superficie y un cuarto de la longitud de onda (Comisión Colombiana del Océano, 2013). Esto permite establecer, que los lugares más adecuados para su obtención se encuentran en los acantilados, porque en ellos disminuye la disipación de energía que ocurre cuando las olas interactúan con las arenas de las playas.

Actualmente, existe una capacidad instalada de 4 MW alrededor del mundo de energía eléctrica obtenida de las olas marinas, en países como Escocia, Portugal, Dinamarca, Inglaterra; y existen otros proyectos que se encuentran en fase de desarrollo en Inglaterra, Irlanda, España, Portugal, China, Japón, Australia, Canadá y Estados Unidos.

## **Energía de las mareas o mareomotriz**

La energía de las mareas se produce por la atracción gravitacional del sol y la luna; y su aprovechamiento está basado en la explotación de la energía cinética de las corrientes marinas originadas por las mareas. La amplitud de las mareas es muy variada en los distintos lugares del planeta, siendo que en algunas partes es nula como en el caso del mar Negro y en otros es extremadamente alta, como sucede en algunos puertos del Atlántico, donde llega al orden de los 20 metros (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

En lugares donde la amplitud de marea supera los 5 metros, se estima una potencia aproximada de 3 TW, pero se necesita como requisitos adicionales, que las corrientes generadas por la marea fluctúen entre 1 y 3 m/s durante todo el año, lo cual sucede donde la configuración de la costa acelera el flujo de agua, como entre islas y continentes, en las entradas de lagos y fiordos y en áreas circundantes a las penínsulas. Algunos países que explotan este tipo de energía son Francia, Rusia, Estados Unidos, Canadá, China, Inglaterra y Corea del Sur.

## **Energía de las corrientes oceánicas**

Dentro del espectro de las energías renovables, aquella producida por las corrientes oceánicas es una de las más promisorias en el futuro cercano,

a pesar de que su viabilidad económica todavía no haya sido probada. La tecnología empleada para su obtención, obedece a un sistema conocido como *Blue Energy Power System* o Sistema de Energía Azul (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

Los lugares más adecuados para la instalación de plantas de este tipo de energía, se encuentran localizados en Inglaterra, Irlanda, Italia, Filipinas, Japón y ciertos sitios de la costa de los Estados Unidos, donde la velocidad de la corriente es superior a los 4 nudos. “Se estima que si solo se capturase 1/10000 de la energía disponible de la corriente del golfo (que tiene 21 000 veces más energía que las cataratas del Niágara) sería suficiente para proveer energía al 35% de la población de Florida” (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

### **Energía termal oceánica**

La energía almacenada en el océano, puede ser transformada en electricidad o energía maremotérmica mediante un proceso llamado Conversión de Energía Termal del Océano (OTEC por sus siglas en inglés) que se puede efectuar en las regiones tropicales del planeta; es decir entre los trópicos de Cáncer y Capricornio, en los lugares donde el gradiente de temperatura supere los 20° Celsius entre las aguas superficiales y las aguas profundas, preferentemente entre los 0 y 1000 metros de profundidad y a una distancia desde la costa, que siendo la menor posible, permita obtener dichos parámetros de temperatura y profundidad.

Este proceso tiene la ventaja de arrojar productos secundarios de gran valor, como por ejemplo el agua dulce –léase desalinizada- que puede ser utilizada en agricultura y acuicultura, debido a la gran cantidad de nutrientes contenidos en ella.

Otra de las ventajas consiste en no depender de la variabilidad que caracteriza a las mareas y las olas marinas, ya que la energía solar que se encuentra almacenada en los océanos, siempre está disponible.

Se estima que en un año, la energía solar absorbida por el océano sea de al menos 4000 veces la energía que actualmente consume la humanidad. Se necesitaría solo un 1% de la energía renovable que podría producir OTEC, con un rendimiento del 3% para satisfacer todas las necesidades energéticas actuales (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

## Energía osmótica

La energía osmótica es aquella que puede ser obtenida, gracias a la diferencia de presión que se produce por la diferencia de salinidad entre el agua dulce y el agua salada.

Si una mezcla de agua de mar y agua dulce es puesta en una membrana, los fluidos de distintas concentraciones de sal se mueven por la membrana a distintas tasas y por lo tanto, esto actúa como una batería con potencial eléctrico que aparece cerca de la interfaz. Algunos estudios han demostrado que la energía liberada por el contacto del agua dulce y salada es igual a la de un río cayendo como cascada a 240 m de altura. (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

Evidentemente que las condiciones requeridas, se encuentran en las desembocaduras de los ríos en el mar, donde se mezclan ambos tipos de aguas y mediante procesos de ósmosis de presión retardada (PRO), electrodiálisis inversa (RED) y con tecnologías de conversión, se puede aprovechar la energía liberada cuando el agua dulce y salada, tienden a igualar la salinidad.

La ventaja de este tipo de energía es que para su producción no requiere diferencias de altura para hacer que funcione la planta, pero su alto costo ha impedido que sea desarrollada comercialmente. “Se estima que esta fuente renovable de energía podría cubrir el 80% de las demandas mundiales de electricidad, lo que significaría una reducción de 40% de emisiones de gases de efecto invernadero globales.” (Comisión Colombiana del Océano, 2013).

## Energía eólica

Como es conocido, la energía eólica es aquella que es producida por el viento y desde hace mucho tiempo, varios países tienen plantas de producción instaladas en tierra; pero no muchos disponen de una planta de energía eólica instalada en el mar (*offshore*). Estas últimas tienen varias ventajas sobre aquellas que están situadas en tierra firme, dado que la intensidad del viento es mucho mayor en mar abierto y a menor altitud, lo cual favorece la construcción de torres de menor tamaño, que también serán menos costosas. Dinamarca es el líder de la energía eólica *offshore*, con varios parques eólicos construidos en el mar Báltico que suman aproximadamente 203 aerogeneradores que cubren el 50% del consumo eléctrico familiar (Según Carta-González en la Tabla 5.3 del libro *El Océano, Maravilla Terrestre*).

## Islas de energía

Dominic Michaelis<sup>69</sup> es el creador del innovador concepto conocido como las Islas de Energía; que aglutina en un solo espacio a las energías más importantes proporcionadas por los océanos; específicamente: el viento, las olas y la energía solar almacenada. Las instalaciones para el aprovechamiento de estas energías estarían basadas en una plataforma offshore, similar a las que se utilizan para extraer petróleo de los océanos. La plataforma así concebida, tendría una planta OTEC en el centro, la misma que estará rodeada de turbinas eólicas y colectores solares, complementados con turbinas acuáticas para captar la energía del agua que se desplace alrededor de esta colosal estructura.

Una vez terminada la construcción de una de estas islas, la idea final es construir un “archipiélago” capaz de producir la suficiente energía eléctrica que será transportada mediante cables submarinos hasta la costa, para abastecer a una pequeña ciudad. Pero el proyecto de Michaelis es más ambicioso aun, e inclusive contempla la obtención de agua dulce, puesto que la isla funcionaría también como planta desalinizadora. La inversión económica en una sola de estas islas alcanzaría los 600 millones de dólares, hasta la muerte de Michaelis (diciembre 2015) no se encontró el financiamiento para la puesta en marcha del proyecto.

## Producción de agua potable

Como hemos dicho anteriormente, los mares y océanos cubren las tres cuartas partes del globo terráqueo, por lo tanto, proporcionan a la humanidad la gran posibilidad de extraer agua dulce a partir del agua salada, utilizando variadas técnicas, entre las que se puede destacar la de ósmosis inversa.

Muchos países cuentan con instalaciones para este propósito, pero es Israel quien posee la mayor planta desalinizadora del mundo, ubicada en Sorek, cerca de la capital Tel Aviv, cuya producción desde el 2013 cuando entró en funcionamiento, es de 624.000 m<sup>3</sup> diarios (Aquaefundación, s.f), con lo que permite el abastecimiento de agua dulce para uso agrícola, industrial y doméstico de sus habitantes.

El proceso de desalinización o desalación, tiene como objetivo transformar el agua de mar que contiene 35 mil partes por millón y las aguas salobres

---

69 (1938-2015) Ingeniero y arquitecto francés graduado en la Universidad de Cambridge. Pionero en el diseño y construcción de edificaciones con aprovechamiento de energía solar.

que contienen entre 5 mil y 10 mil partes por millón, en agua potable, que sea apta para el consumo humano, para los regadíos de los cultivos y para su empleo en la industria<sup>70</sup>. Es importante mencionar que desde hace algún tiempo, el hombre ha vuelto sus ojos al mar para encontrar la manera de transformar esa inmensa reserva de agua salada, en la solución a un problema de vital importancia para su supervivencia; desafortunadamente, el costo de producción todavía es bastante elevado, pero a medida que crecen las necesidades, los costos se van volviendo más accesibles.

En la actualidad, los países árabes lideran la lista de consumidores de agua desalinizada, destacando Arabia Saudita como uno de los pioneros de la industria de desalación, donde cuatro de cada cinco litros de agua que consumen sus habitantes, provienen de plantas transformadoras de agua de mar. Los siguientes países en la lista son: Emiratos Árabes, Libia, Kuwait, Qatar, Estados Unidos, Japón y España (Aquaefundación, s.f).



Figura 79. Planta Desalinizadora en Sorek, Israel  
Fuente . <http://www.hidroconsulting.com.co>

Israel, Jordania y la Autoridad Palestina construirán un canal entre el mar Rojo y el mar Muerto, con el fin de producir agua potable y preservar el caudal de este último, que en los últimos tiempos ha decrecido en forma

<sup>70</sup> “Los estándares para el agua dulce pueden variar en cada país. El empleado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) identifica como agua dulce una solución acuosa que contiene menos de 500 ppm del total de sólidos disueltos (TSD). La definición de agua potable sería básicamente la misma, pero agregándole las siguientes condiciones: inodora, incolora, insípida y finalmente libre de bacterias contaminantes” (Zúñiga, Oviedo, & Cancio, 2005).



alarmante. Dicho canal transportará por gravedad, doscientos millones de metros cúbicos de agua anuales desde el mar Rojo, ya que el mar Muerto se encuentra localizado a 427 metros debajo del nivel del mar. Del total del volumen de agua, 80 millones de metros cúbicos serán desalinizados en una planta ubicada en Jordania y luego serán repartidos de manera casi equitativa entre los tres países (Udasin, 2015).

## **Vector recreativo y turístico**

El vector de la recreación y el turismo, representa la utilización del mar para aprovechar el potencial que ofrece a los seres humanos en términos de dos grandes subsectores: turismo náutico y la navegación de recreo, incluyendo los deportes náuticos de competencia. A pesar de la importancia que registra el transporte de turistas por vía aérea, el transporte por vía marítima continúa revistiendo una gran relevancia cuando se trata de vistas a archipiélagos e islas que se encuentran cercanas unas de las otras, como sucede en las Islas Galápagos, por ejemplo.

## **El turismo náutico**

El turismo náutico se asocia con las actividades de crucero y de ocio, por lo tanto, no se encuentra incluido en el concepto de la navegación de recreo. Es importante anotar que el turismo náutico contribuye de manera decisiva a la diversificación de la oferta turística nacional -que por lo general depende del clima- para reducir la estacionalidad del turismo (ya que atrae a los visitantes de forma continua durante todo el año), así como para la promoción de las exportaciones nacionales.

Los cruceros de turismo, más allá de constituir un excelente medio de transporte, representan un producto turístico completo. Actualmente existen en el mundo 280 buques cruceros, que transportan un creciente número de pasajeros, los que ya sobrepasan los 10 millones; de los cuales más de 6 millones son estadounidenses (Asensio, 2003).

La Cruise Line International Association -CLIA por sus siglas en inglés- es la representante de la industria de cruceros en todo el mundo y ha creado filiales en Alemania y España, con el propósito de convertirse en la única portavoz para el desarrollo de las normativas, la defensa, la comunicación, la gestión de conflictos y la promoción de la industria.

La CLIA registró la venta de 175 millones de noches en el 2014, lo que representa 22.1 millones de cruceristas, esperando llegar a 23 millones en el 2015 y a los 25 millones para los años 2017-2018 (Hosteltur, 2015). Según la fuente, en el año 2015 se habrá lanzado 22 barcos nuevos al mercado y para el 2020 existirán 55 más, representando una inversión superior a los 30 mil millones de dólares. Del total del mercado de cruceristas, el 37.3% se encuentra en el Caribe, el 18.9% en el Mediterráneo, el 11.1% en Europa del Norte, el 5.9% en Australia y Nueva Zelanda, el 4.5% en Alaska, el 4.4% en Asia y el 3.3% en Sudamérica. La tasa promedio es de 7.9 noches por persona, lo que supera ampliamente al promedio de la hotelería en cualquier ciudad del mundo<sup>71</sup>.

Finalmente, CLIA reveló que el turismo de cruceros está generando en la actualidad, alrededor de 900.000 empleos y una inversión que supera los 117 mil millones de dólares anuales, registrando un crecimiento del 4.5% anual. Esta importante actividad económica, no solo registra ganancias para las empresas turísticas, sino también para las ciudades que reciben a los cruceros, cuyos comerciantes encuentran excelentes oportunidades para ofertar sus productos a un mercado que tiene el carácter de mundial (Hosteltur, 2015).

## La navegación de recreo

La navegación de recreo comprende las actividades deportivas relacionadas con la navegación a vela, el *surf*, *kitesurf*, *windsurf*, *bodyboard*, pesca submarina, buceo, motonáutica, pesca deportiva, ski acuático, kayak, remo, canotaje y deportes relacionados. De la misma manera, incluye a los puertos deportivos, industriales y de servicios relacionados con estas actividades (por ejemplo: las fábricas especializadas en la elaboración de ropa y calzado para deportes náuticos, construcción, mantenimiento y reparación de embarcaciones, seguros, financiación, etc.).

La navegación de recreo también es relevante para la promoción del empleo. Se estima que, en las economías más desarrolladas (con fuerte capacidad industrial en este sector y un componente de turismo náutico relevante) se generan ocho trabajos por amarre, directa e indirectamente. La actividad también es relevante para el surgimiento de nuevos negocios.

---

<sup>71</sup> Según CLIA, "el promedio de noches de un turista en la ciudad de Nueva York es de 1.3; el 62% de los cruceristas vuelve a hacer un crucero; el 69% de los turistas ven en los cruceros el mejor beneficio; 61% de agentes de viaje este año están teniendo aumento en venta de cruceros; y 7 de cada 10 viajes en crucero los venden agendas de viaje" (Hosteltur, 2015).

En resumen, la promoción de la navegación de recreo responde a una necesidad de desarrollo de la economía nacional y el fomento de la economía marítima; los países que hacen de esta actividad una piedra angular de su desarrollo económico son Francia, Reino Unido, Italia, e incluso Nueva Zelanda, por no mencionar el ejemplo de Croacia, que centró gran parte de su recuperación económica en época de la posguerra, en la industria de la navegación de recreo.

## Vector urbano

En la actualidad, las zonas costeras albergan a las ciudades más grandes del mundo, por lo tanto podemos aseverar que se han convertido en el mayor hábitat de la humanidad, ya que

...en ellas se asienta el 50% de la población mundial y se estima que para el año 2050, esta proporción aumente al 75% de dicho total, viviendo en solo un 15% de la superficie terrestre. En la franja costera se ubican también, la mayor parte de las tierras dedicadas a la agricultura, la industria, el transporte, acuicultura, comercio, turismo, recreación, entre otra multiplicidad de actividades que proveen empleo a más de mil millones de personas (Ecocostas, s.f).

El enfoque por ecosistemas como una metodología y un marco para la gestión integrada de los ecosistemas terrestres y acuáticos y de sus recursos, con miras a la conservación y utilización sostenible, es lo que Martínez Busch llama vector urbano.

La gestión de este vector, debe garantizar los servicios propios de los ecosistemas marinos y costeros de funcionamiento y mantenimiento, la promoción del conocimiento y la protección de la biodiversidad marina, la restauración de hábitats degradados y salvaguardar las áreas esenciales para la conservación y gestión de los recursos vivos y no vivos, lo que garantiza la prevención y el control de la contaminación, incluyendo el efecto de las actividades humanas realizadas en el medio terrestre, sobre el medio marino, el combate y la prevención de la introducción de especies no nativas y garantizar la supervisión general del estado de salud del medio ambiente marino.

En las propias palabras de su autor, el vector urbano se refiere a la interacción que existe entre el mar y la tierra; entre los terrenos de la playa

y el borde del mar, incluyendo a las aguas interiores marítimas y lacustres; canales y bahías interiores. En ese inmenso escenario, chocan las actividades del vector productivo con las del vector recreacional y turístico; y obviamente, también chocan con las del vector comunicacional. Muchos países y regiones, han unido esfuerzos con el fin de detener las consecuencias negativas de la acción del hombre en esta zona integrada, que técnicamente ha sido definida como una zona marino-costera.

Para administrar de mejor manera el área en mención, se ha concebido la Gestión Integrada del Área Costera -ICAM por sus siglas en inglés- la cual permite armonizar los esfuerzos de las instituciones involucradas en el uso sustentable, desarrollo y protección de las áreas marino-costeras y sus recursos. Para mencionar solo un ejemplo, hablaremos del proyecto SPINCAM, que significa *Southeast Pacific Data and Information Network in Support to Integrated Coastal Area Management*; que en castellano se traduce como la Red de Información y Datos del Pacífico Sudeste en Apoyo a la Gestión Integrada de Áreas Costeras. La primera fase del proyecto SPINCAM fue coordinada por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO (COI) y la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), cuyo propósito fue establecer un indicador de gestión integrada del área marino-costera a nivel nacional y regional en los países miembros de la Comisión - Colombia, Ecuador, Perú y Chile- a los que se suma Panamá, como miembro del Plan de Protección del Pacífico Sudeste (SPINCAM, s.f).

En cada uno de esos países se desarrollaron indicadores nacionales en forma individual, pero a nivel regional se establecieron cinco indicadores piloto que son:

- Áreas marinas y costeras protegidas
- Densidad de la población
- Gestión integrada de zonas marinas y costeras
- Calidad del agua
- Especies de interés comercial

En la actualidad se ejecuta la segunda fase del proyecto, cuyo objetivo general es:

Apoyar el desarrollo de herramientas de toma de decisiones e implementación de ICAM a través de una capacidad mejorada de la gestión

de datos e información, conocimientos, comunicación y trabajo en la red a nivel nacional y regional (Comisión Permanente del Pacífico Sur, 2015).

Con una población mundial en permanente crecimiento y que se asienta cada vez más, en mayores porcentajes en las orillas del mar para el desarrollo de sus actividades productivas, es fundamental que el vector urbano sea monitoreado, con el fin de que los tomadores de decisiones empleen los correctivos necesarios, al momento de permitir los nuevos asentamientos urbanos, causantes de los grandes males que aquejan a las zonas marino-costeras, cuyas consecuencias tarde o temprano, son trasladadas a los mares y los océanos.

### **Vector jurídico**

El vector jurídico del océano está expresado en función del Derecho Internacional Marítimo:

Un cuerpo normativo donde se identifican, comentan o analizan, según los casos, las normas del derecho del mar relativas al tráfico y circulación de naves, junto con las atinentes a la seguridad de la navegación y protección del medio marino que las desarrollan y complementan a las disposiciones internacionales reguladoras del mercado de transporte marítimo. Cuenta con diversas acepciones; así, tanto en los ámbitos académicos cuanto en los profesionales se asiste a denominaciones tales como derecho marítimo, derecho de la navegación marítima, derecho marítimo internacional, derecho comercial marítimo, derecho del mar, etc. (José Luis Gabalón García, 2012).

Las normas de derecho marítimo existentes en un determinado Estado constituyen un sector más del ordenamiento jurídico interno, que son frecuentemente utilizadas por los tratados. Esta es una constante aceptada mundialmente, al menos en los países de tradición cultural occidental, que dentro de cada ordenamiento o derecho interno se establece una primera distinción básica o *summa divisio* del derecho.

Una característica del derecho marítimo, es la elevada interrelación entre las normas de derecho privado y de derecho público de un Estado y una segunda característica importante, es la del creciente protagonismo del derecho internacional, que es consecuencia del alcance transnacional considerando la vecindad de las naciones que lógicamente atañe a la navegación por mar. El valor estratégico del mar requiere un elemento

ordenador del espacio y de la actividad marítima, que se expresa en la regulación de las relaciones internacionales en el medio marino y acuático y de su explotación, mediante normas claramente establecidas y aceptadas por los Estados participantes en la que se fijan deberes y derechos.

De aquí se deduce que debe existir una estrecha y absoluta coherencia entre las regulaciones de éste derecho y la magnitud de los intereses patrimoniales de la nación, ya que detrás de los aspectos propios de la soberanía, se encuentra la defensa de las actividades marítimas como la pesca o el negocio naviero del transporte marítimo entre otros. Es decir, dicho instrumento jurídico no sólo tiene un efecto legal internacional, sino que también, una incidencia directa en el desarrollo del espacio marítimo nacional.

La historia del derecho marítimo se remonta a la finalización de la Segunda Guerra Mundial, cuando surge con increíble rapidez un período de explotación económica del mar, que induce al desarrollo de una nueva etapa en el derecho internacional marítimo como una fuente de riqueza y subsistencia. La riqueza ictiológica del océano no es inagotable; la contaminación indiscriminada de las aguas acarrea el colapso del ecosistema mar, y además los Estados ribereños requieren afirmar su soberanía en las aguas. Se empieza a partir de esa fecha, a manifestar el deseo de conservar la riqueza marina mediante una explotación adecuada y racional de los recursos, con un éxito notable aunque no total.

Esfuerzos como las convenciones marítimas de Ginebra de 1958, la de Jamaica de 1982 -denominada Convención del Derecho del Mar- el Acuerdo de Naciones Unidas de 1994 relativo a la Zona y el de Nueva York de 1995 sobre las especies trans zonales, son algunas demostraciones fehacientes del interés que captó el tema marítimo después de la Segunda Guerra Mundial. En este contexto, la CONVEMAR es ante todo, un acuerdo político entre sus signatarios, que ha sido definida como un verdadero estatuto jurídico del Mar.

## **Vector del poder**

Resulta importante aclarar que el almirante Martínez Busch al referirse a este vector oceanopolítico, única y exclusivamente se circunscribe al poder naval y a la estrategia naval; es decir, de manera intencional deja a un lado al poder marítimo de los Estados, por lo tanto y con el fin de evitar confusiones

al lector, el nombre completo de este componente del sistema debería ser “vector del poder naval”.

Ahorabien, la época en que fueron presentados los vectores oceanopolíticos fue a mediados de la última década del siglo XX, aproximadamente hace 20 años atrás y el mundo ha cambiado bastante en el transcurso de este periodo, sin embargo de lo cual, los principios básicos de aplicación del poder naval se mantienen, gracias a la versatilidad de la triple connotación que lo caracteriza: a) para la seguridad marítima, b) la defensa nacional y c) el apoyo a la diplomacia del Estado.

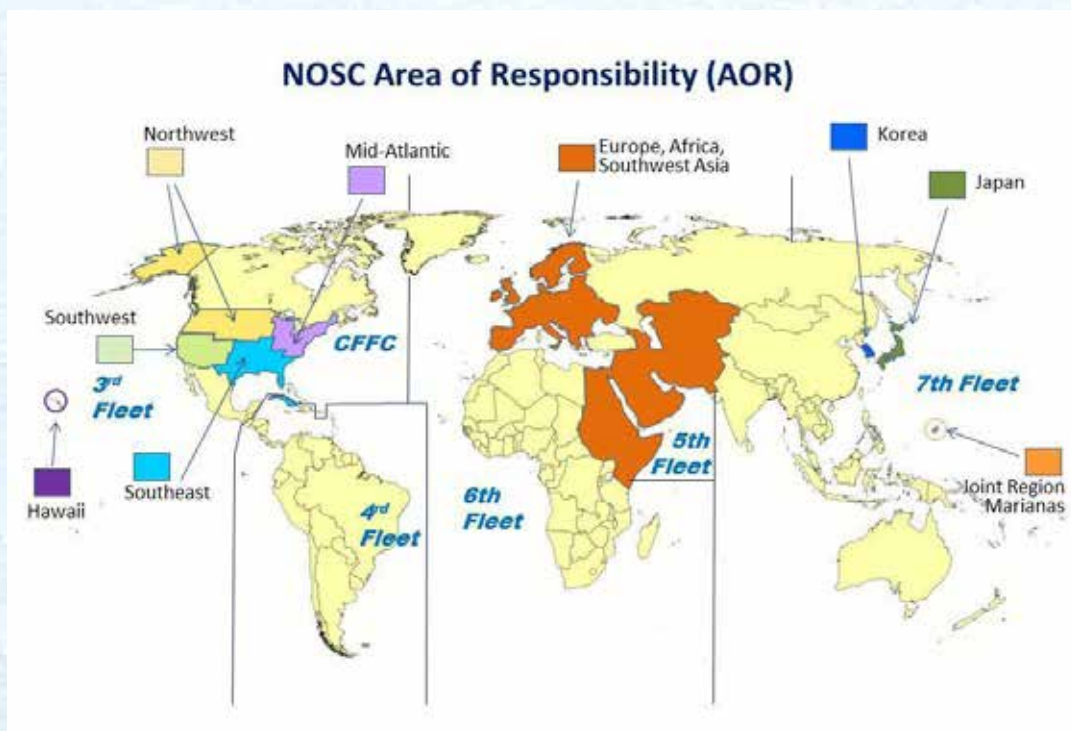


Figura 80. Distribución de las Flotas de EE.UU. en el mundo  
Fuente. <http://www.navsea.navy.mil>

A pesar de que la mayoría de los autores relaciona a la globalización con el desarrollo del *e-commerce* o comercio electrónico y el internet, no cabe la menor duda que el factor que ha incidido de manera mucho más decisiva en la globalización económica es el transporte marítimo. En efecto, la producción de la industria naval con buques cada vez más veloces y de mayor capacidad, es lo que ha permitido interconectar físicamente los más alejados puertos de origen y destino, en tiempos cada vez menores y a costos mucho más convenientes.

Esta situación a todas luces ventajosa para el comercio marítimo mundial, ha sido aprovechada por los piratas que estratégicamente ubicados, operan en las cercanías de las zonas de confluencia, como en el Cuerno de África por ejemplo y han ocasionado millonarias pérdidas tanto a armadores como a propietarios de la carga. Según Gustavo Jordán, existen cuatro posibles formas de efectuar ataques terroristas a los buques mercantes (Jordán, Globalización y los Nuevos Roles del Poder Naval en el Siglo XXI, 2005):

- Un ataque contra un buque individual
- El secuestro de un buque mercante con materiales peligrosos a bordo
- El secuestro de un buque de pasajeros
- El empleo de un buque mercante como arma para atacar a un puerto<sup>72</sup>

De acuerdo a lo anterior, resulta más que evidente que el mar, los buques mercantes y los puertos, continuarán siendo la columna vertebral del comercio mundial, razón por la cual, el poder naval de los Estados seguirá aumentando su importancia para poder neutralizar no solo las nuevas amenazas presentadas en contra del tráfico marítimo, como la piratería moderna, sino también para encontrarse en capacidad de enfrentar conflictos de alta intensidad, simétricos, cortos y muy violentos; así como también conflictos de baja intensidad, asimétricos y prolongados (Jordán, Globalización y los Nuevos Roles del Poder Naval en el Siglo XXI, 2005). Para corroborar lo antes dicho, veamos en la ilustración anterior, la distribución del poder naval de los Estados Unidos alrededor del mundo, con el fin de velar por sus intereses nacionales y tratar de mantener la estabilidad global.

En palabras del almirante Martínez Busch:

“El poder naval, junto a la estrategia naval, constituye la fuerza que protege la vida del sistema; asegura la vigencia del derecho y contribuye a la soberanía y cumplimiento de los objetivos del Estado en todo el ámbito de los espacios oceánicos”. (Martínez J. , 1996).

---

72 “El daño que puede generar la explosión de un súper tanquero cargado con petróleo, puede equivaler al estallido de una bomba atómica, con un círculo de destrucción aproximado de 50 kilómetros alrededor del puerto” (Jordán , 2005) .



## Grandes ecosistemas del mundo

Según Kenneth Sherman, miembro de la *National Oceanic and Atmospheric Administration* –NOAA por sus siglas en inglés- los grandes ecosistemas marinos del mundo pueden ser definidos de la siguiente manera “Regiones naturales del espacio costero-marino que abarca las aguas procedentes de las cuencas hidrográficas y los estuarios hasta el límite exterior de la plataforma continental y los márgenes de las corrientes marinas y masas de agua.”

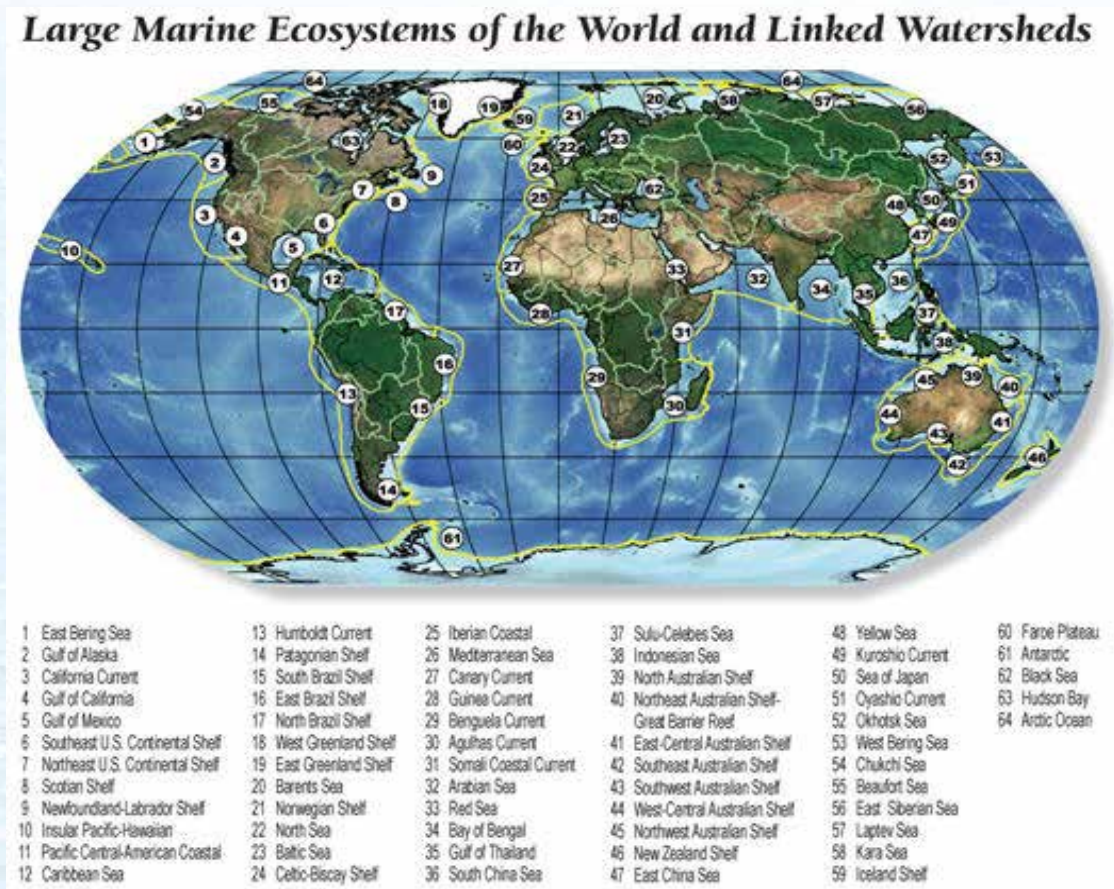


Figura 81. Grandes Ecosistemas Marinos del Mundo y Cuencas Vinculadas  
Fuente [9.http://lme.edc.uri.edu](http://lme.edc.uri.edu)

Como se puede apreciar en la ilustración anterior, de acuerdo con la NOAA, existen 64 Grandes Ecosistemas Marinos, donde se produce el 95% de la pesca mundial. Sus límites naturales se basan en cuatro criterios ecológicos: a) batimetría, b) hidrografía, c) productividad y d) relación de la cadena trófica. La gestión marina en los Grandes Ecosistemas Marinos es medida a través de los siguientes cinco indicadores:

- 1) Productividad
- 2) Pesca y las pesquerías
- 3) Contaminación y salud ambiental
- 4) Factores socioeconómicos
- 5) Gobernanza Marítima

Otro detalle que se puede apreciar en la ilustración, es que algunos de estos ecosistemas ocupan aguas que son compartidas por varios países; por lo tanto la responsabilidad de su protección y cuidado se encuentra compartida y necesariamente debe ser realizada de manera combinada, con el fin de obtener los mejores resultados.

Existe un creciente número de expertos en ciencias marinas, política, derecho, economía y gobernanza alrededor del mundo, que se encuentran empeñados en trazar una estrategia común que permita evaluar, administrar, recuperar y sostener los recursos de los GEM. El portal LME -Large Marine Ecosystems- proporciona toda la información necesaria con respecto a los GEM y sus proyectos involucrados.

El sistema de GEM ha sido desarrollado por la NOAA, para lograr identificar determinadas áreas oceánicas con propósitos de conservación. El objetivo es utilizar el concepto como una herramienta, que permita una gestión ecosistémica que proporcione una aproximación amigable para manejar los recursos dentro de áreas transnacionales, donde prevalezca la noción de la ecología. Lo anterior será realizado de acuerdo a lo establecido en el contexto internacional y guardando consistencia con el derecho internacional consuetudinario y la CONVEMAR.

La teoría de protección de los GEM está basada en la premisa de que las aguas oceánico-costeras han sido degradadas por las prácticas de pesca no sustentables, afectación del hábitat, contaminación toxica, contaminación por aerosoles y enfermedades emergentes, por lo tanto se requiere de acciones positivas, debidamente coordinadas por los gobiernos y la sociedad civil para mitigar esas amenazas, pero principalmente para recuperar las riquezas ictiológicas, restaurar los degradados hábitats y reducir la contaminación en el borde costero.

Aunque los GEM cubren únicamente los bordes costeros continentales, y de ninguna manera cubren los océanos profundos y las islas oceánicas, los 64 GEM alrededor del mundo producen el 95% del total de la pesca marina.

Desafortunadamente, la mayor parte de la contaminación oceánica, sobre explotación de recursos y alteración del ecosistema, ocurren también al interior de sus aguas.

## **El océano como modelo económico de desarrollo**

Durante muchos años se pensó que los recursos del mar eran imposibles de ser cuantificados, por lo tanto muy pocas autoridades e instituciones, se atrevían a brindar datos numéricos que intenten siquiera aproximarse a su valor. Siempre se hablaba de estimaciones realizadas de manera cualitativa, más que cuantitativa, hasta cuando el Fondo Mundial Para la Naturaleza -WWF por sus siglas en inglés- decidió tomar cartas en el asunto con el fin de que el mundo comprendiera de la manera más práctica que puede existir -en términos de dinero- que los recursos marinos no solo que son valiosos desde el punto de vista científico y turístico, sino también económico; y que por lo tanto, están sujetos a las variables comúnmente conocidas como el Producto Interno Bruto (PIB), desempleo, oferta/ demanda, inflación, etc.

De esta manera, el valor de los océanos del mundo dejó de ser incalculable y a partir de la fecha, todas las entidades ambientales, educativas, comerciales y muchas más, tienen a disposición estas estadísticas que son de gran relevancia, al momento de tomar decisiones en el campo específico en que cada una de ellas se desenvuelve con respecto a la salud del mar y de los océanos. Nada mejor que cuantificar en términos económicos, las ganancias o pérdidas, producidas por las acciones de los seres humanos contra los frágiles ecosistemas marinos, en los que se basa la economía del océano.

El informe “Reviviendo la Economía del Océano. La necesidad de actuar -2015” -patrocinado por la WWF- detalla que las aguas saladas representan un valor de 24 billones de dólares, calculado hacia el año 2014. La cifra hace referencia a todos los bienes y servicios que proveen los océanos del mundo y para realizar el cálculo, se tomó en cuenta las actividades productivas como la pesca, el comercio y otros bienes adyacentes, pero se dejó de lado, aquellas cifras que no provienen directamente de los mismos, como por ejemplo la energía eólica, el petróleo, el gas natural; así como también fueron marginados los valores de aquellos beneficios de carácter intangible, como por ejemplo el rol del océano en la regulación del clima, para mencionar tan solo uno (Hoegh-Guldberg O. , 2015).

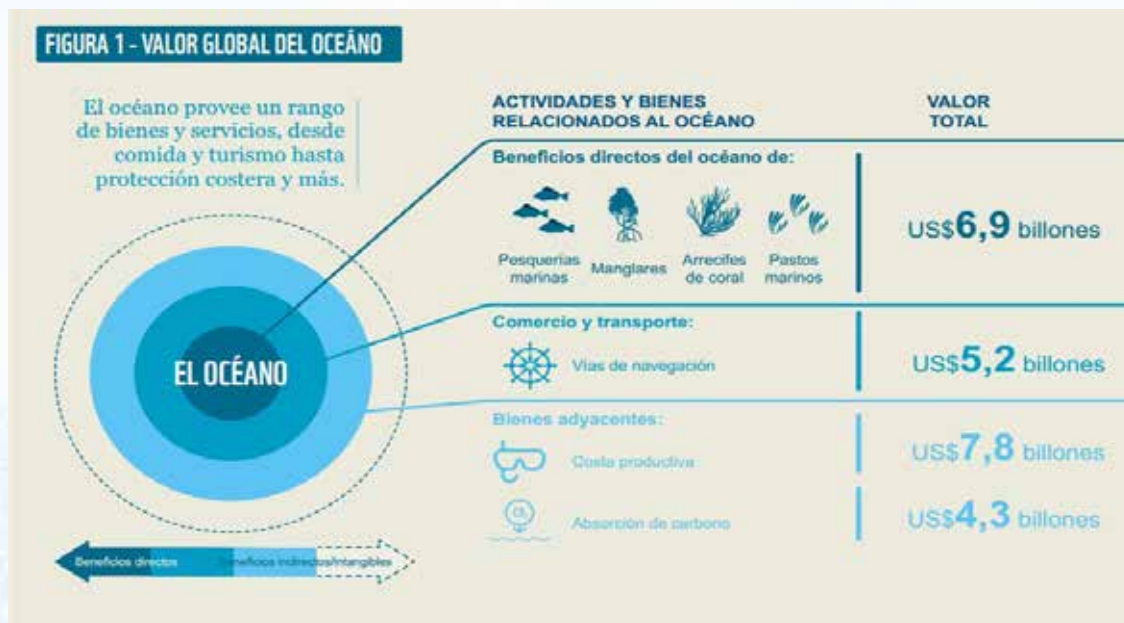


Figura 82. Valoración económica del océano  
 Fuente .Informe WWF, en <http://awsassets.wwf.es>

Es importante destacar que en la mencionada cuantificación y tal como se muestra en la ilustración anterior, en dicho valor se encuentran incluidos tanto los beneficios directos que representan 6.9 billones de dólares, los indirectos que suman 5.2 billones de dólares, así como los intangibles que totalizan más de 12 billones de dólares, es decir el 50% de la producción oceánica.

En cuanto a la medición de las variables macroeconómicas, se puede apreciar en la siguiente ilustración los PIB de los 13 países más desarrollados del mundo, y si se considerase al océano como un país, su ubicación sería realmente expectante. De acuerdo con el Informe, el valor de la economía del océano podría constituir la séptima economía más grande del mundo, con un valor anual de bienes y servicios que alcanza con facilidad los 2.5 billones de dólares, superando inclusive a las economías de países como Brasil, Italia y Rusia. Para efectos de la comparación, se considera el Producto Marino Bruto como el valor económico anual de los océanos, cuyo 70% depende de recursos oceánicos saludables, es decir depende de la salud de los ecosistemas; los que en términos económicos, vienen a representar a sus activos.

Como se anotó anteriormente, es muy posible que el valor real de los océanos, sea más alto aun que aquel presentado en la lámina, debido a que los servicios ecosistémicos claves, son muy difíciles de cuantificar.

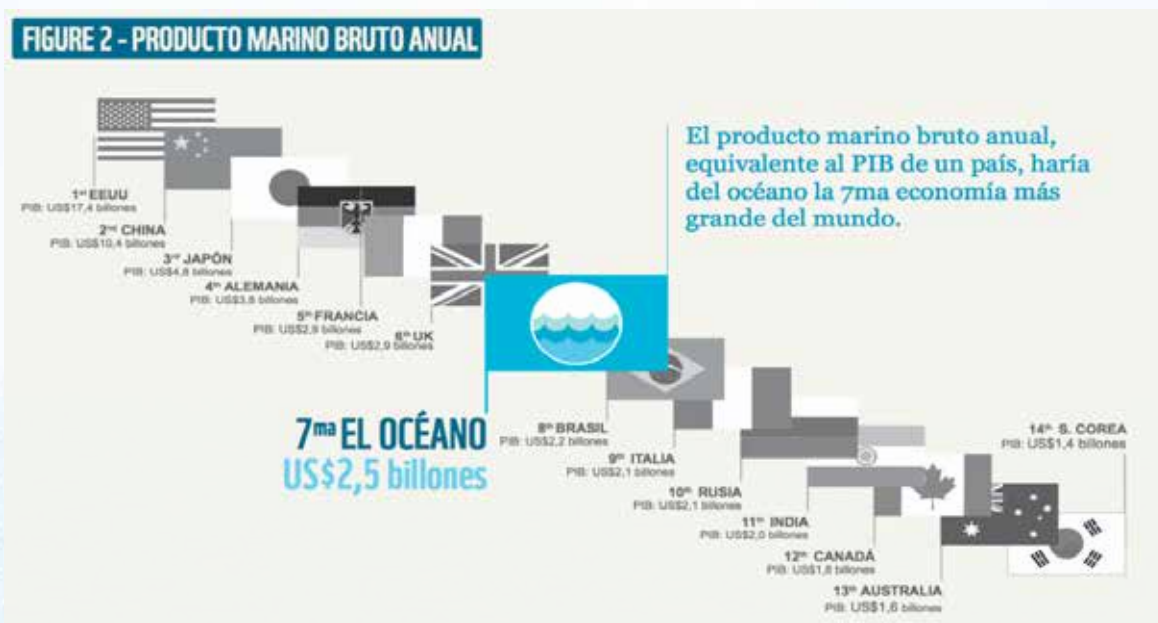


Figura 83. Producto Marino Bruto Anual Comparado  
Fuente. Informe WWF, en <http://awsassets.wwf.es>

Debido a las condiciones de sobre explotación, la contaminación, el calentamiento global, la acidez de las aguas y otros factores ambientales, según lo manifiesta la comunidad científica en el citado informe:

Estamos agotando nuestros activos oceánicos y empujaremos la economía del océano hacia números rojos si no respondemos ante esta crisis como una comunidad internacional. Un contable o presidente ejecutivo prudente no esperaría hasta el siguiente informe financiero para corregir el curso. Actuaría ahora (Hoegh-Guldberg O. , 2015) .

Tan solo para mencionar el tema de las pesquerías, es necesario considerar que el 61% de las especies están completamente explotadas, mientras que el 29% se encuentran sobre explotadas, lo que da un gran total de 90% de las poblaciones globales de peces extintas o en peligro de extinción. En cuanto se refiere al atún aleta azul del Pacífico, las estadísticas demuestran que ha disminuido en un 96% de los niveles, sin explotación.

En lo referente al declive de especies marinas, el Índice Planeta Vivo (IPV)<sup>73</sup>, reporta una disminución del 39% entre los años 1970 y 2010. Por su

<sup>73</sup> El Índice Planeta Vivo es un indicador del estado de la diversidad biológica global mide la biodiversidad recopilando los datos poblacionales de muchas especies de vertebrados y determinando el promedio de variación de la abundancia a través del tiempo. El IPV es comparable al índice bursátil, pero, en vez de medir la economía mundial, es un importante indicador de la condición ecológica del planeta (Collen et al., 2009).

parte, los hábitats marinos también atraviesan por declives muy alarmantes; así, la tasa de deforestación de los manglares excede entre 3 y 5 veces a la pérdida de bosques a nivel mundial; casi un tercio de los pastos marinos se han extinguido y el 50% de los arrecifes de coral, no existen más; y si continúa la tendencia, para el año 2050 habrán desaparecido en su totalidad. En definitiva, el colapso de las pesquerías, la destrucción de los manglares o la desaparición de los corales y praderas submarinas, son algunos de los crímenes ambientales que están acabando con la economía de los océanos, de la cual dependen millones de personas (WWF , 2016).

Según Eddy Araujo, biólogo ecuatoriano experto en ecosistemas marinos, la valoración de los océanos es un tema reciente que ayuda a que los actores involucrados tengan una idea de cuánto representa este recurso para establecer programas de conservación que se enfoquen también en el componente económico. Al dar una cifra económica, es fácil darse cuenta que conservar y mantener en óptimas condiciones los océanos “es un buen negocio” (García A. , 2015).

No es tarde para revertir todas estas anomalías; pero para conseguirlo, es necesario que las entidades públicas y privadas, nacionales e internacionales y los seres humanos en general, tomemos con seriedad la amenaza que representan todos los factores que amenazan a los océanos (WWF , 2016).

## **Estructuración de proyectos en espacios oceánicos**

En las aguas jurisdiccionales, la plataforma continental y los espacios costeros, se realizan diferentes tipos de actividades, razón por la que es necesario contribuir a la organización, desarrollo, fortalecimiento y consolidación de las ciencias y tecnologías relacionadas, que permitan obtener un manejo integral y un adecuado balance entre la conservación de los recursos naturales contenidos en dichos espacios y el desarrollo productivo.

De acuerdo con el listado proporcionado por el Foro de Investigaciones Marinas en Iberoamérica (MARINET), podemos mencionar a los siguientes proyectos de investigación oceanográficos, de acuerdo al grado de relevancia que revisten para la ciencia y la tecnología aplicadas al ambiente oceánico, costero y marino costero (Marinet, s.f). Cada proyecto incluye programas y planes de acción.

Costas: ingeniería, conservación, contaminación y monitorización

- Turismo y Sostenibilidad en el Manejo Integrado de la Zona Costera (MIZC), Herramientas estadísticas en el MIZC.
- Proyecto Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. COPUT: Puertos y Costas.
- Canarias por una costa viva.
- Índice de calidad ambiental en playas turísticas.
- Proyecto RAYO: Predicción del nivel del mar.
- Proyecto TRASEDVE: Transporte de Sedimentos en el Mediterráneo.
- Ingeniería de costas.
- Vertido de aguas residuales sin depurar al medio litoral.

Investigación de fondos marinos en márgenes continentales

- Proyecto MARSIBAL: Estudios geológicos y geofísicos integrados en márgenes y cuencas sedimentarias del sur de Iberia.
- Proyecto TASYO: Proyecto de geología marina en el golfo de Cádiz.
- Proyecto IGCP 396: Plataformas continentales en el cuaternario.

Circulación de corrientes en los océanos

- Proyecto CANIGO: El sistema marino en la región Canarias-Azores-Gibraltar.
- Programa FONDAP sobre Estudios Avanzados en el Sistema de Corrientes de Humboldt (SCH).

Desastres naturales

- Laboratorio de Desastres Naturales.

Fenómeno “El Niño”

- Problema actual de El Niño y la pesca.
- ENSO<sup>74</sup> y La Niña.
- Monitoreo de El Niño en Perú.
- Monitoreo de El Niño en Ecuador.
- Sistema de Monitoreo Oceánico Neptuno.
- Programa para el Estudio Regional del Fenómeno “El Niño” en el Pacífico

---

74 ENSO, por sus siglas en inglés significa: El Niño Southern Oscillation.

Sudeste (ERFEN).

- Boletín Alerta Climático (BAC).

Biodiversidad costera y oceánica

- Fito y bacterio plancton antártico mediante citometría de flujo.
- Proyecto biodiversidad costero- marino.

Ordenación pesquera

- Laboratorio de modelación bioeconómica de pesquerías.
- Proyecto COPEMED: Áreas marinas protegidas como herramientas de gestión pesquera en el Mediterráneo.
- Proyecto Bitácora: aula en el mar donde se realiza la enseñanza sobre la cultura del Mediterráneo.
- Pesquerías de México, pesquerías del océano Pacífico.
- Control satelital en tiempo real para pesca responsable.

Mamíferos marinos

- Proyecto EUBALAENA: investigación en la Patagonia Argentina sobre el efecto acústico en las aguas, mediante la Fundación ZONOTRIKIA.
- Proyecto MIROUNGA: estudio de la interacción de los elefantes marinos y los turistas.
- Proyecto Estancia San Lorenzo: para la protección de los pingüinos de Magallanes.

Investigación en la Antártida

- Proyecto MAR: Radiación Ultravioleta en la Antártida.
- HIDRODEC: Hidrotermalismo en la Antártida.
- SCAN 2000: Proyecto CICYT de investigación sobre los fondos oceánicos en el mar de Weddell y mar de Scotia. Límites de placas entre Scotia y Antártida.

Acuicultura

- El Camarón: Manjar devastador. Impacto social del cultivo de camarón.



## La Antártida

La Antártida o Antártica -como es denominada en Chile-, es conocida también como el continente blanco porque está constituido en un 95% de hielo; se encuentra ubicada en el círculo polar antártico, completamente rodeada por el océano Glacial Antártico -para aquellos que reconocen su existencia- mientras otros tantos, solo reconocen su vecindad con los océanos Pacífico y Atlántico. Algunos geógrafos también la denominan como el *sexto continente* de nuestro planeta.

Por su extensa superficie<sup>75</sup>, es el cuarto continente más grande del mundo y se encuentra deshabitado de manera casi permanente, con excepción de la presencia militar y científica de varios países que por una u otra razón, reivindican territorios en el mismo; algunos como Chile y Argentina, alegan cercanía geográfica; Gran Bretaña y España alegan descubrimiento; Australia y Estados Unidos alegan ocupación permanente. De hecho, estos países, a los que se suma Uruguay, son los únicos que mantienen bases antárticas de manera permanente y desde hace varias décadas, con el propósito de obtener los mayores beneficios del continente, en el mediano y largo plazo.



Figura 84. Vista de la Antártida desde el Espacio

Fuente. La imagen es una proyección ortogonal creada a partir del conjunto de datos satelitales Blue Marble de la NASA con una resolución de un kilómetro. Elaborada por Dave Pape en octubre del 2006. En <http://visibleearth.nasa.gov>

<sup>75</sup> Durante el invierno antártico, este continente alcanza el doble de su tamaño promedio, por efecto del congelamiento de las aguas que lo rodean. La superficie en verano es de 13.209,000 kilómetros<sup>2</sup> y en invierno llega a 30.000,000 kilómetros<sup>2</sup>.

Además, la Antártida es el continente más alto de la Tierra, el más frío y el más seco, pues prácticamente no contiene humedad. El promedio de espesor del hielo es de 2500 metros, llegando en algunas partes a bordear los 5 km, sobre algunos lugares de la roca antártica. Se calcula que este gigantesco manto de hielo tenga una superficie máxima de 30 millones de Km<sup>2</sup>, los cuales si se llegasen a derretir, provocarían un incremento del nivel del mar aproximado de entre 45 a 60 metros. También en el continente blanco se han registrado los vientos más fuertes de la historia, llegando a la velocidad de 327 km/h en 1972 (Oratlas, s.f).

### **Importancia estratégica de la Antártida**

La Antártida contiene cerca del 90% de la totalidad del agua dulce del mundo; sin embargo, debido al calentamiento global se calcula una pérdida de 152 kilómetros cúbicos de hielo anualmente, lo cual no tiene mayor incidencia en el aumento del nivel del mar, debido a que no se trata del derretimiento del hielo continental, sino más bien de aquel que lo circunda. Es más, si bien es cierto que en la parte occidental del continente existe pérdida de hielo, en la parte oriental, el aumento de hielo marino es muy superior a lo que sucede al otro extremo y los científicos aseveran que es la única parte del globo terráqueo donde el cuerpo de hielo se incrementa.

Igualmente, aseveran los científicos que, de continuar la tendencia de deshielo en la Antártica occidental durante los próximos años, el nivel de los océanos tendría un incremento tal, que bien podría producir efectos catastróficos como por ejemplo, contribuir aún más al calentamiento global por efecto de la evaporación del agua proveniente de los glaciares derretidos y produciendo drásticos cambios en el clima planetario; afectación de la vida marina, al disminuir la salinidad y aumentar la temperatura de las aguas; pero lo que es más grave, el derretimiento del manto continental antártico desde el año 2009 hasta la fecha, ha provocado cambios notables en el campo gravitacional de la Tierra. Recordemos que en la Antártida se encuentran tanto el polo sur geográfico, como el polo sur geomagnético de la Tierra, alrededor de los cuales los Estados Unidos, Rusia, Francia e Italia han construido sendas estaciones científicas.

En el área central de la Antártida, se encuentran instalados observatorios astronómicos que aprovechan la translucidez incomparable de los cielos

antárticos, producto de la sequedad absoluta que impide la formación de nubes; igual cosa sucede con la transparencia de los hielos antárticos en ciertos lugares cercanos al polo Sur.

Aunque su proceso de extracción resulte poco rentable y factible, debemos mencionar que en la Antártida existen importantes yacimientos minerales de uranio, cobre, oro, carbón e hidrocarburos, que mientras se encuentre en vigencia el Tratado Antártico, no serán susceptibles de explotación y comercialización. Los montes Transantárticos contienen aparentemente las reservas de carbón más grandes del mundo, así como también existen inmensas cantidades de hierro, antimonio, cromo, molibdeno y otros minerales, cuya explotación se encuentra explícitamente prohibida desde 1990.

## El Tratado Antártico

El Tratado Antártico es un instrumento jurídico de carácter internacional que fue firmado en Washington en 1959 y que entró en vigencia dos años más tarde; básicamente establece las reglas del juego para la gestión antártica, entre las que se dispone la utilización del continente con fines exclusivamente pacíficos, y a pesar de permitir el ingreso de personal y equipo militar, este únicamente lo puede hacer en apoyo de la investigación científica. De la misma manera, se abstiene de pronunciarse sobre reclamaciones territoriales presentadas con anterioridad al Tratado, como prohíbe también las reclamaciones que pudieran presentarse en forma posterior al mismo.

El Tratado claramente define el ámbito geográfico de su jurisdicción, delimitándolo a todos aquellos territorios ubicados al sur del paralelo 60° 00' 00" sur, excluyendo la alta mar. El Tratado queda abierto para que cualquier Estado miembro de las Naciones Unidas o no, pueda adherir con el consentimiento de todas las partes contratantes.

La secretaría del Tratado Antártico tiene su sede en Buenos Aires, Argentina y tiene dos clases de miembros: los consultivos -con voz, voto y veto en las decisiones- y los miembros no consultivos o adherentes -solo con voz- en las reuniones convocadas. Los miembros consultivos son los siguientes: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Corea del Sur, Ecuador, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, India, Italia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Suecia, Ucrania y Uruguay; un total de 28

países. Mientras tanto, son miembros no consultivos del Tratado: Austria, Bielorrusia, Canadá, República Checa, Colombia, Corea del Norte, Cuba, Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Grecia, Guatemala, Hungría, Mónaco, Papúa Nueva Guinea, Portugal, Rumania, Suiza, Turquía y Venezuela; en total 20 países (Secretaría del Tratado Antártico, s.f).

## Presencia antártica

Una gran parte de los países que son parte del Tratado Antártico, hace muchos años que han instalado y desarrollado estaciones científicas y bases militares en el continente blanco, la mayor parte de las cuales únicamente operan en forma estacional durante el verano antártico, es decir, cuando las inhóspitas condiciones climatológicas se degradan al punto más benevolente del año. Por esta razón, resulta evidente pensar que la mayoría de las bases se encuentren localizadas en el extremo norte del continente, es decir en aquella península que en forma de *ese*, se proyecta hacia América del Sur.

En Argentina instaló en el año 1904 la estación científica Orcadas, mientras que los Estados Unidos tienen la base de McMurdo, la cual es la de mayor tamaño de todas. En la actualidad 34 países desarrollan actividades científicas en este continente y de ellos 29 mantienen 80 bases, según consta en la imagen siguiente.

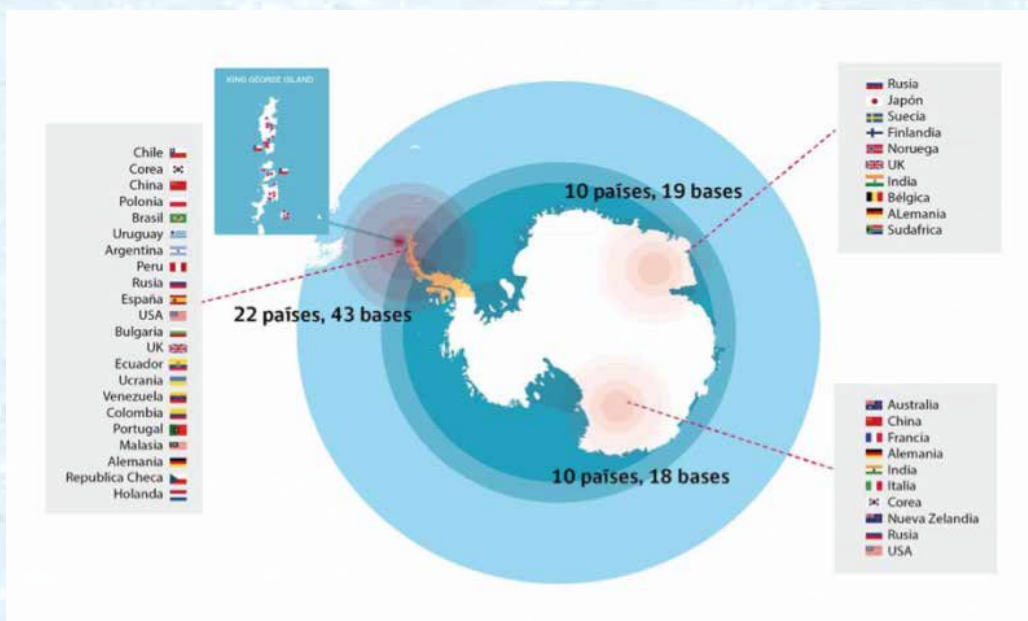


Figura 85. Bases en el Continente Antártico

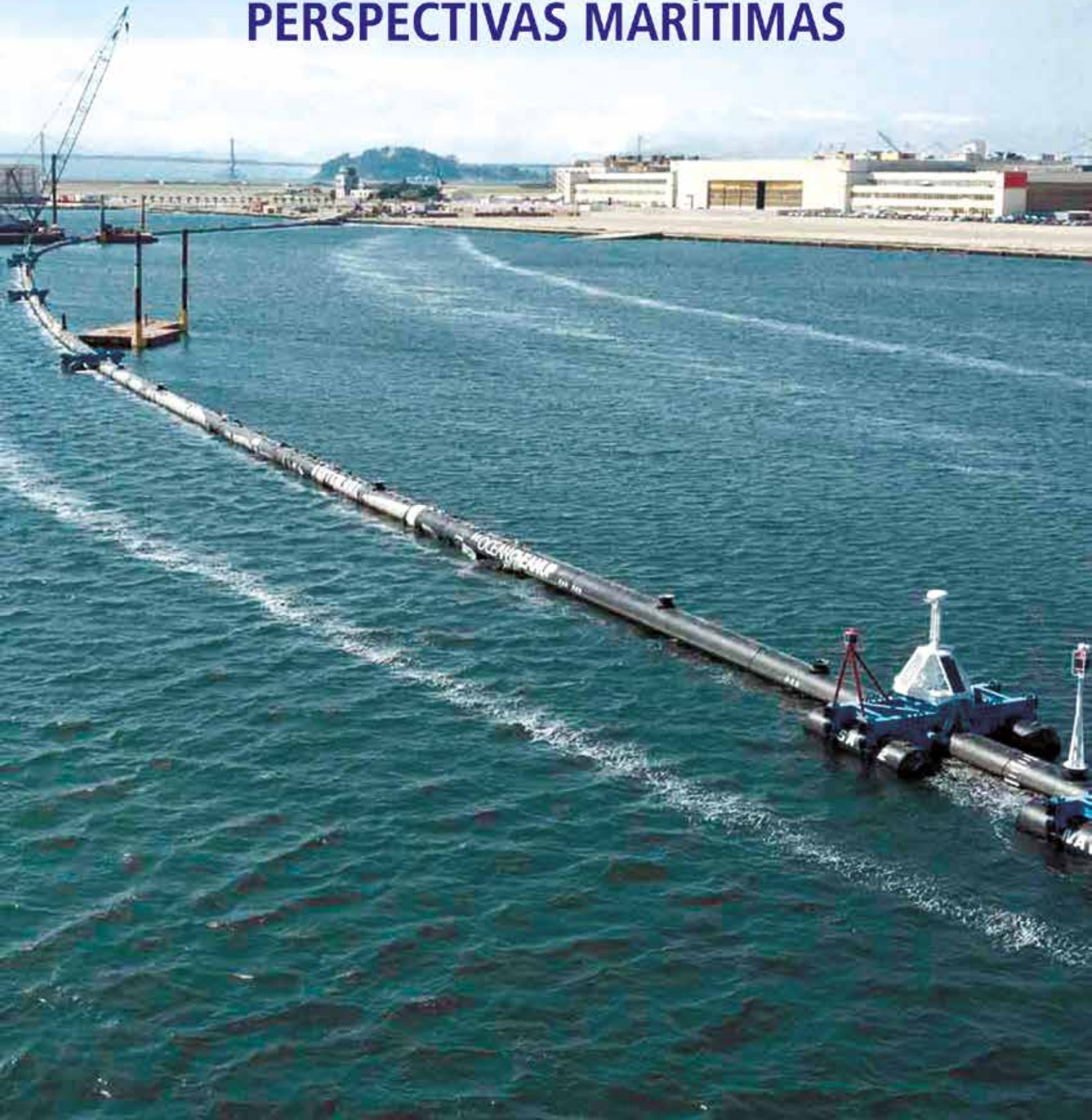
Fuente: <http://www.inach.cl>

De todos estos, según la misma fuente hay siete países, que reivindican sus derechos territoriales en la Antártida; así Argentina reclama casi un millón de kilómetros cuadrados, le siguen Chile, Francia, Reino Unido, Noruega, Australia y Nueva Zelanda.

En la actualidad, permanecen aproximadamente 1000 personas durante el invierno, mientras que en el verano este número se multiplica y probablemente llegue a las 10.000 personas, que efectúan labores científicas, de mantenimiento y reparaciones en sus respectivas bases y estaciones. Un fenómeno desde el punto de vista demográfico, es el creciente número de turistas que visitan el continente blanco a bordo de buques de pasajeros, adecuados expresamente para enfrentar las duras condiciones climatológicas (Oratlas, s.f).

# CAPÍTULO 7

## PERSPECTIVAS MARÍTIMAS



## Aspectos a considerar

Tan solo hace diez años, los científicos no hubieran soñado que las ciencias del mar pudieran alcanzar -en un periodo tan corto- el desarrollo que han logrado hasta el momento actual. Cuando se considera el futuro del estudio de los océanos, se debe pensar en la ciencia y la tecnología en conjunto, ya que la primera ha alcanzado logros que el hombre no imaginaba, como el haber descendido a las partes más profundas del océano, atravesar el océano Ártico sumergidos o en superficie a través de la fractura del hielo polar, y vivir durante semanas bajo el mar, intentando extraer minerales del lecho oceánico.

Sin embargo, todavía queda mucho por hacer, sobre todo en el campo de la tecnología marítima, cuyo estudio está pendiente para el futuro.

Para las ciencias del mar, la década de los sesenta en el siglo anterior, representó la transición entre el sistema de observación y descripción del “explorador” o del “naturalista”, al del ámbito más preciso del “investigador científico”, ya fuera geólogo, físico, químico o biólogo. En épocas pasadas, cada expedición tenía como objetivo principal, presentar como resultado el descubrimiento de una nueva montaña submarina, la identificación de una nueva especie de organismo marino o el rastreo de otra corriente oceánica.

Actualmente, en la investigación de las ciencias del mar se presentan teorías, se establecen preguntas fundamentales sobre la dinámica de los océanos y se buscan las respuestas mensurables que establezcan nuevos conocimientos básicos de estas ciencias. Los científicos cada día dedican más energía e ingenio, para lograr que los océanos se utilicen en la forma más sabia posible, administrando adecuadamente sus recursos. En los últimos años, los estudiosos de los océanos han logrado avances significativos en la oceanografía geológica, física, química y biológica, presentando sus resultados a la comunidad mundial, con el fin de discutirlos y así poderlos aprovechar en beneficio de la especie humana.

Por otra parte la Comisión Océano Mundial, grupo independiente de alto nivel establecido para emitir recomendaciones para la reforma de la gobernanza y gestión de la alta mar, considera que la iniciativa francesa sobre la gestión sostenida en ese inmenso espacio, que representa casi la mitad de nuestro planeta, reúne condiciones para contribuir a que las problemáticas

del océano reciban la atención que merecen. Según Simon Reddy, Secretario Ejecutivo de la Comisión, *“es cada vez más evidente que las fallas en la gobernanza de las aguas internacionales conlleven graves consecuencias en la economía, la seguridad alimentaria, la piratería, la seguridad y los derechos humanos, así como en el medio ambiente”* (Comisión Océano Mundial, 2014).

El objetivo de la Comisión consiste en tomar medidas concretas para cambiar la situación actual, porque determina que la alta mar constituye el futuro de la humanidad, razón por la que considera de vital importancia, involucrar a todos los sectores de la sociedad. En efecto, siendo que las aguas jurisdiccionales se encuentran bastante normadas, reguladas y reglamentadas, de acuerdo a lo que establece la CONVEMAR, indudablemente lo que queda son las tareas pendientes en la alta mar. Su régimen de gobernanza no ha evolucionado a pesar de la progresión del conocimiento científico contemporáneo en temas como el cambio climático y la sobrepesca, ni con el desarrollo de nuevas tecnologías de extracción (Comisión Océano Mundial, 2014).

## **Transporte marítimo y corredores bioceánicos**

El océano ha sido utilizado desde hace muchos siglos como medio a través del cual se realiza el transporte marítimo, pero en los últimos años ha adquirido dimensiones gigantescas. Los océanos y los mares no solo separan los continentes, sino que al ser un medio natural de gran utilidad para el transporte de grandes cargamentos, vinculan y entrelazan de forma efectiva unos países con otros, mediante un tráfico incesante que crece cada vez más (UNCTAD, 2015).

Dentro de este contexto, los corredores bioceánicos son definidos como *“puentes terrestres a través de un continente que unen mercados de continentes distantes, separados por océanos”* (Ensinck, 2006). En esta forma de transporte, la tierra desempeña el papel de puente para la conexión interoceánica, transformando a los espacios terrestres, en verdaderos portaviones en el mar. También se los conoce como corredores bioceánicos intercontinentales, a aquellos que permiten que la carga proveniente desde el Asia vía océano Pacífico, transite por el corredor terrestre continental americano y retome la vía marítima en el océano Atlántico, para arribar a las costas de Europa; o viceversa, para transitar desde Europa hasta Asia.



Para mencionar un ejemplo, citemos a los puentes terrestres en los Estados Unidos, que se inauguraron a finales del siglo XIX y fueron materializados por los ferrocarriles construidos entre 1890 y 1930, con una densa red horizontal y vertical, que conecta los puertos del Pacífico con los puertos del Atlántico. A partir de 1984 esos ferrocarriles comenzaron a llevar en escala creciente, contenedores marítimos en “doble altura” (*double stack trains*), bajando el costo del transporte por pie cúbico en un 60%; eso cambió la lógica del flujo de cargas de Asia a Estados Unidos.

Anteriormente, los puertos del Atlántico eran los más importantes, pero los puentes terrestres produjeron un fuerte crecimiento de los puertos del Pacífico. En la actualidad, se utiliza el puerto que brinda el menor costo total en la cadena logística de origen a destino, debiendo aclarar que los puentes terrestres norteamericanos, no llevan cargas de puertos en el Pacífico a puertos en el Atlántico o viceversa; es decir, no se descargan mercaderías en un puerto en el Pacífico, para llevarlas a un puerto en el Atlántico y trasbordarlas a otro buque, para seguir su viaje por el otro océano, como algunos piensan equivocadamente en Sudamérica; sino, que son puertos de embarque de carga nacional hacia el interior del país, o desde el interior para los otros continentes.

El mayor volumen del transporte marítimo mundial en la actualidad, se encuentra principalmente en el hemisferio norte, en donde ya existen varios corredores bioceánicos atravesando Norteamérica y Europa, lo que hace presumir que los corredores bioceánicos del hemisferio sur, posiblemente vayan a ser limitados al tránsito entre los países ubicados bajo la línea ecuatorial (Meléndez, 2011).

Actualmente, el mayor tránsito marítimo entre el Atlántico y el Pacífico se concentra en el canal de Panamá, el cual ha sido ampliado, para permitir el paso de buques de mayor capacidad; esto permite que las cargas no tengan que ser desembarcadas a tierra, por lo tanto, los desplazamientos de la misma son menores, disminuyendo con ello, el riesgo de la manipulación y sobre todo el tiempo, que se traduce en el costo del transporte.

Por su parte, los corredores bioceánicos terrestres en América del Sur, están limitados al transporte de carga desde el interior del continente hacia alguno de los océanos Pacífico o Atlántico; sobre todo desde los países que producen grandes cantidades de carga para transportarla a los continentes

opuestos: en el caso de Brasil y Argentina hacia el Pacífico; y de Chile y Perú hacia el Atlántico, lo cual conlleva grandes complicaciones en cuanto a riesgo, volumen de carga, tiempo de transporte, precio y todos los demás inconvenientes que evita el Canal de Panamá, conforme lo mencionamos anteriormente.

Para poner en contexto la teoría de los corredores bioceánicos, recordemos que en los años 80 y 90, Brasil llevó su frontera agrícola al norte de la meseta del Mato Grosso, en el centro del subcontinente, tratando de encontrar una mejor salida para la nueva producción masiva. Fue así como surgió la idea de “copiar” el modelo estadounidense que se describió anteriormente; y hacer un puente terrestre sudamericano, razón por la que se empezó a hablar de un corredor bioceánico.

Por otra parte, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) lanzó una gran cantidad de “proyectos de corredores bioceánicos”, con obras faraónicas y sin los debidos estudios de factibilidad, provocando fuertes reacciones por parte de algunas Organizaciones No Gubernamentales, razón por la que el IIRSA, se vio obligado a hablar menos de corredores bioceánicos y más de corredores de integración.

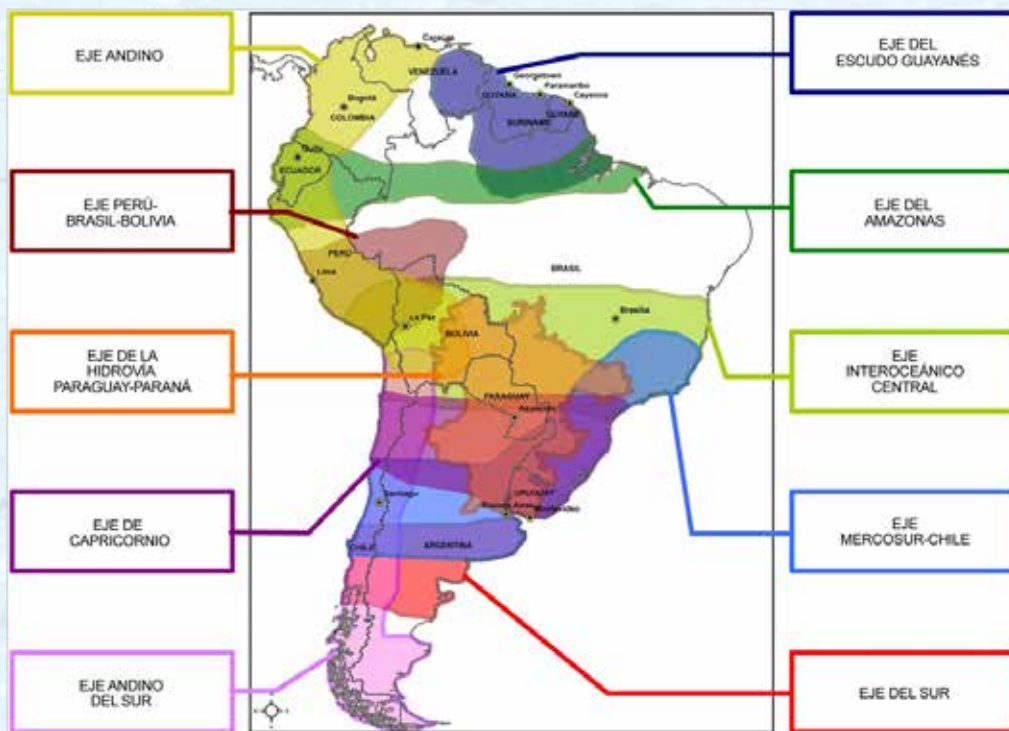


Figura 86. Ejes de Integración y Desarrollo del IIRSA  
Fuente . <https://americapolitica.files.wordpress.com>

Al momento ya existen proyectos que han materializado estos corredores, como podemos ver en la siguiente ilustración, en la que el tráfico marítimo arribado desde el océano Atlántico a Puerto Suárez en Brasil, es conectado con una serie de vías de comunicación terrestres –carreteras y ferrocarriles– que cruzan el sur brasileño y atraviesan la mediterránea Bolivia, para finalmente desembocar en los puertos peruanos de Matarani o Ilo; o en su defecto, en los puertos chilenos de Arica o Iquique, según sea la decisión soberana del gobierno boliviano.

Antes de continuar, es conveniente analizar la situación de la subregión de manera integral, para determinar si estos ambiciosos proyectos ameritan o no, las grandes inversiones económicas que demandan para su puesta en marcha. En primer lugar empecemos diciendo que Sudamérica es después de Australia, la región con menos tráfico de trasbordo. En la actualidad, el movimiento total de contenedores y el porcentaje del tráfico de trasbordo en Sudamérica es de sólo 0.5% del tráfico portuario de trasbordo del mundo.

Los fundamentos para un puerto pivote son su ubicación y el volumen de carga de su *hinterland* (tierra interna). Para poder convertirse en pivote, un puerto tiene que contar con amplias conexiones de transporte terrestre, estar ubicado en un lugar donde se conectan o cruzan rutas marítimas, o contar con altos volúmenes de carga que se generan en el entorno cercano del puerto. Ninguna de estas condiciones se da en el oeste sudamericano, en la misma medida en que se da en puertos pivotes ya existentes en el mundo.

En el comercio con América del Norte, los países del Pacífico -por su ubicación geográfica- tienen una ventaja a sobre los del Atlántico. Esto se debe a las distancias marítimas y también a que los servicios que conectan la costa sudamericana del Pacífico con Europa o Asia, en gran parte pasan automáticamente por puertos norteamericanos. Un desvío por Los Ángeles, durante un viaje desde Chile, Colombia, Ecuador o Perú hacia Japón, Hong Kong o Singapur, implica solamente un aumento comprendido entre un 1% y 5% de la distancia recorrida. De la misma manera, la ubicación geográfica pone en desventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Europa. Las distancias desde puertos de la misma latitud en el este de Sudamérica son mucho menores y los barcos no tienen que pasar por el canal de Panamá.

Los servicios que salen de la costa oeste, tienen la ventaja de poder conectarse en Los Ángeles con servicios que conectan América del Norte y

Asia, lo que les permite aprovechar los mayores barcos y frecuencias en esta ruta. En otras palabras, la única ventaja de los puertos de Chile, Ecuador y Perú en el comercio con Asia, es justamente la posibilidad de conectarse con un centro de transbordo fuera de Sudamérica.

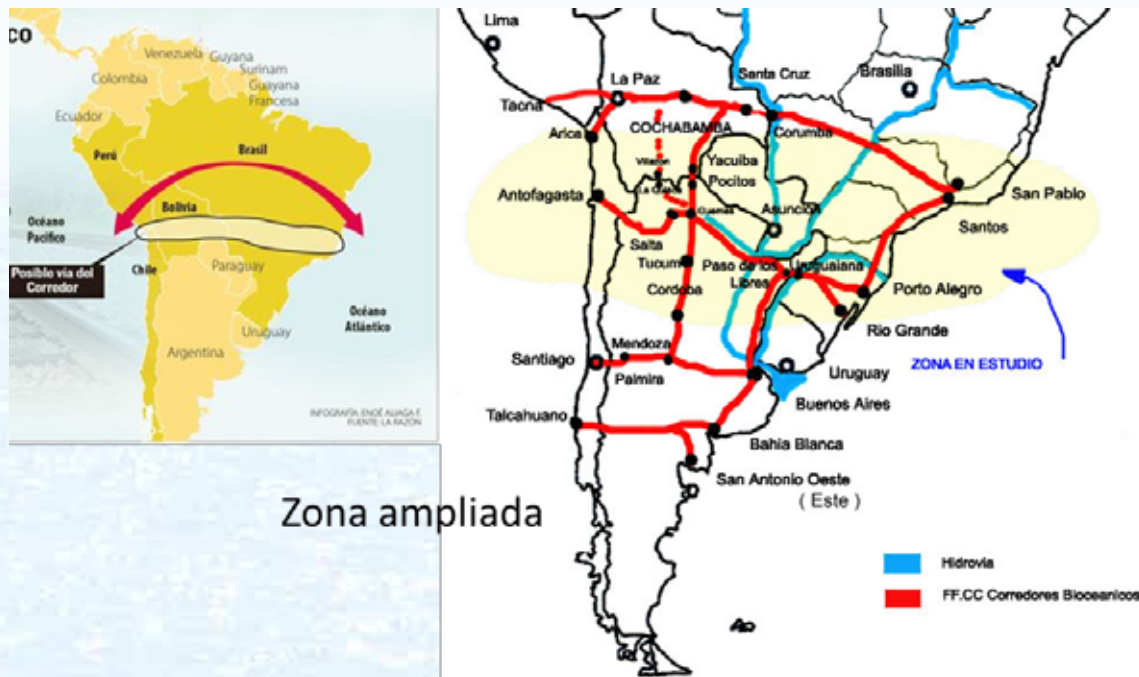


Figura 87. Corredor Bioceánico que une Brasil con Perú y Chile  
Fuente: <http://www.la-razon.com>

El *hinterland* de los puertos del Pacífico sudamericano está restringido por la Cordillera de los Andes, provocando un impacto negativo de la cordillera sobre el comercio bilateral equivalente a una distancia de varios miles de kilómetros de terreno llano (Hoffmann, 2000). Por ejemplo: un viaje desde España a Japón, utilizando la vía Manta-Manaus, en línea de aire tiene una longitud de 13674 MN o 25.275 Km, con trasbordo en Fortaleza, Manaus, El Coca (camión), Manta, pasando por tres países. En cambio, por Panamá es de 12644 MN o 23400 Km, sin realizar ningún trasbordo. Es decir, el beneficio de los corredores bioceánicos es demasiado bajo, en relación a la inversión que se necesita realizar para habilitarlos.

## La temperatura del mar y sus consecuencias

Un aceptable nivel de equilibrio en la temperatura de los mares y océanos, permite el suministro de los nutrientes suficientes para la vida de los

ecosistemas marinos, la circulación de los vientos y las corrientes oceánicas, la composición química de los mares y océanos; así como su desequilibrio afecta a la distribución de alimentos, ciclos de reproducción, migración de animales, en un ambiente donde millones de especies -incluida la especie humana- dependen del mar para su subsistencia diaria. Al presentarse un aumento en la temperatura del mar por el cambio climático, es evidente que habrá un gran y directo impacto en la vida marina. Sin embargo, estudios científicos consideran que los organismos marinos pueden responder de mejor forma a los cambios climáticos, que sus similares terrestres; así, a medida que el mar se calienta, las plantas marinas y los animales se desplazan hacia los polos, afectando por lo tanto a los ecosistemas tanto marinos como terrestres.

Las principales consecuencias que podrían presentarse en el medio marino, debido al aumento de la temperatura del mar son: decoloración de los corales, aumento del nivel del mar, acidificación de los océanos, alteraciones en el metabolismo de la vida marina y clima tormentoso.

Un estudio elaborado por un grupo de investigadores de la Universidad de Colorado y publicado en la Revista *Nature*, concluye que “... la Tierra está absorbiendo una cantidad significativamente mayor de CO<sub>2</sub> cada año y que el total se ha duplicado en el último medio siglo” (El Universo, 2012).

Pese a ello y a que los bosques, pero principalmente los océanos continúan actuando como sumideros de carbono, el CO<sub>2</sub> presente en la atmósfera no ha dejado de crecer en los últimos años, debido al incumplimiento del protocolo de Kyoto por parte de los países más industrializados. El estudio afirma que de ninguna manera ha disminuido la capacidad de la Tierra para absorber el dióxido de carbono, sino que las emisiones procedentes de los combustibles fósiles, se han cuadruplicado desde 1960. El biogeoquímico A. Ballantyne, autor principal del artículo, afirma: “Nuestros resultados sugieren que, probablemente, el calentamiento global sería mucho mayor si la Tierra no hubiese continuado absorbiendo alrededor de la mitad del CO<sub>2</sub> que se emite a la atmósfera” (El Universo, 2012).

Los océanos en particular son los principales responsables de absorber CO<sub>2</sub>, gracias a la labor del plancton, los corales y los peces, convirtiéndose en sumideros de carbón o sumideros de CO<sub>2</sub>. En términos generales, un sumidero de carbono o sumidero de CO<sub>2</sub> es un depósito natural o artificial

de carbono, que absorbe el carbono de la atmósfera y contribuye a reducir la cantidad de CO<sub>2</sub> del aire (Fernández, 2012). Anteriormente, los principales sumideros eran los procesos biológicos de producción de carbón, petróleo, gas natural, los hidratos de metano y las rocas calizas. Hoy en día, son los océanos y ciertos medios vegetales como los bosques en formación.

Siendo que la retención de carbono es el proceso de extracción del carbono o del CO<sub>2</sub> de la atmósfera y almacenarlo en un depósito, la fotosíntesis es el principal mecanismo de retención de carbono. Las bacterias fotosintéticas, las plantas y la cadena alimentaria, son consideradas como sumideros de carbono, sin embargo un sumidero de carbono no tiene por objeto reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, sino de disminuir su concentración en la atmósfera. Así, los océanos son los principales sumideros naturales de carbono global, mediante la asimilación a través del plancton, los corales y los peces, y luego transformado en rocas sedimentarias o biogénicas, que absorben alrededor del 50% de carbono emitido a la atmósfera (bajo forma de carbono disuelto o mineral). El problema es que según el estudio, el 50% de los corales de las aguas cálidas hoy en día están enfermos o muertos, provocando la acidificación de los océanos.

Cuando el nivel de CO<sub>2</sub> aumente de manera crítica en la atmósfera, aumentará también la acidez del agua de mar, provocando la desastrosa acidificación de los océanos, que con seguridad, podrían matar al plancton que capta el carbono y contribuyendo de manera nefasta, al calentamiento global (Fernández, 2012).

## La navegación por el océano Ártico

Dentro de las perspectivas marítimas mundiales, específicamente en lo que refiere al transporte marítimo, es imposible dejar de mencionar lo que será en el futuro no muy lejano, una importante realidad: la navegación comercial a través del océano Ártico -el espacio acuático más frío del planeta- lugar en el cual, únicamente pueden sobrevivir las especies que hayan logrado adaptarse a sus extremadamente bajas temperaturas. Una de esas especies es la humana; pues, a pesar de la hostilidad de su clima, el territorio bañado por las aguas del océano Ártico, ha sido habitado desde hace aproximadamente 20 mil años por los esquimales, una raza de seres humanos excepcionalmente adaptados física y fisiológicamente, para soportar las inclemencias de su geografía.

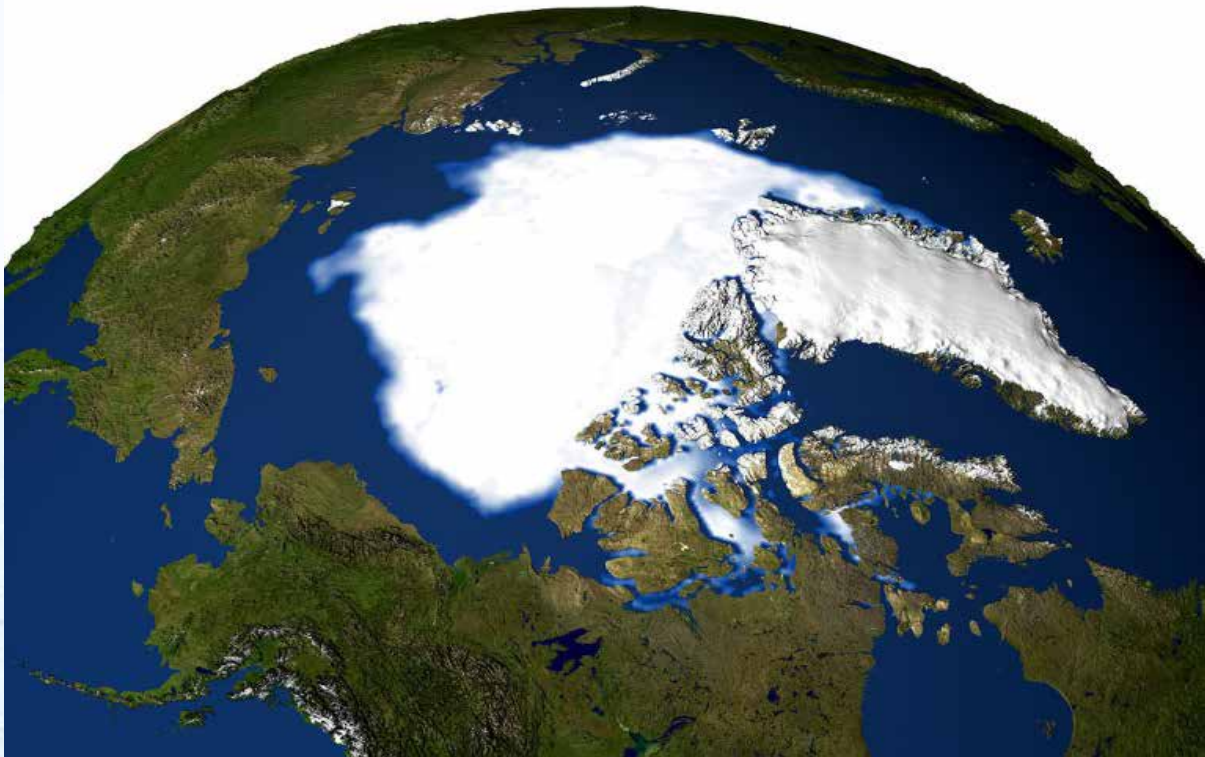


Figura 88. Banquisa de Hielo del Océano Ártico  
Fuente. <http://www.navegar.com>.

El océano Ártico comprende un área superior a los 14 millones de kilómetros cuadrados, por lo tanto, es el más pequeño y menos profundo de los océanos, pero aun así, su superficie es equivalente a 1.5 veces la del territorio de los Estados Unidos (Geoenciclopedia, s.f). Alrededor del casquete polar, se encuentran las regiones septentrionales de Alaska, Canadá, Noruega, Islandia, Rusia y Groenlandia, en las cuales penetra a través del mar de Barents, el mar de Beaufort, el mar de Chukchi, el mar de Groenlandia, el mar de Kara, el mar de Laptev, el mar Blanco, el mar de Siberia, entre otros. Está comunicado con el océano Pacífico a través del estrecho de Bering; mientras que con el océano Atlántico se conecta mediante el mar de Groenlandia y el mar de Labrador.

Como se puede apreciar en la ilustración que se presenta a continuación, el centro del océano Ártico es equidistante a todos los países que lo rodean, motivo por el cual, es disputado por Estados Unidos, Canadá, Rusia, Noruega y Dinamarca.



Figura 89. Países con acceso al Océano Ártico

Fuente .Enciclopedia Britannica Inc. (2012). Tomado de: <http://media.web.britannica.com>

El océano Ártico es también, el de menor salinidad de todos los océanos, debido a la escasa evaporación y la afluencia de agua dulce. Durante el verano, los casquetes de hielo se ven rodeados de agua, pero durante el invierno el tamaño logra duplicarse con facilidad. Casi la totalidad de las islas en el área, se encuentran cubiertas de hielo, pero sorprendentemente en regiones como Alaska, está presente la tundra. Así mismo, durante el invierno las condiciones climatológicas son mucho más estables, mientras que el verano se caracteriza por frecuentes ciclones y tormentas de nieve.

Estimaciones recientes, dan cuenta que en el área comprendida dentro del círculo polar Ártico, podría encontrarse una reserva superior al 25% de los yacimientos de petróleo y gas natural del mundo, que bien podría pertenecer a los ocho países miembros de esta privilegiada comunidad<sup>76</sup>.

En cuanto a la navegación, la mayor parte del año, puede ser calificada de peligrosa por la presencia de icebergs, principalmente durante los

<sup>76</sup> Existen 8 países de 3 continentes, que comparten el mundo ártico: Estados Unidos y Canadá (América), Groenlandia (Dinamarca) –colonia danesa- en las proximidades de Norteamérica; Finlandia, Noruega, Islandia y Suecia (Europa) y Rusia (Asia).



meses de marzo y abril, cuando el hielo cubre una extensa superficie del océano, sin embargo de lo cual, no se debe desconocer que bajo ciertas condiciones, representa el enlace marítimo ideal entre los extremos oriental y occidental de Rusia, a través de la ruta del mar del Norte, por lo que en algún momento podría facilitar la conexión entre Asia y Europa, a través de una ruta completamente distinta a la actual. Por su parte Alaska, Canadá y Groenlandia están enlazados por el llamado pasaje Noroeste, como se puede apreciar en la siguiente ilustración.



Figura 90. Rutas de Navegación y Recursos Naturales en el Océano Ártico  
Fuente 103. *Coast Guard Compass*. <http://coastguard.dodlive.mil>

Es de vital importancia destacar las consecuencias del cambio climático en esta región del planeta, donde parece estar causando un impacto verdaderamente desastroso, que como se anotó anteriormente, podría desaparecer del mapa a algunas regiones continentales y modificar para siempre el perfil costanero de algunos países. En efecto, debido al calentamiento global de los últimos años, la capa de hielo que circunda el polo norte, se ha venido contrayendo a una velocidad alarmante.

De acuerdo a los datos registrados, al mes de septiembre de 1979 el casquete polar ártico ocupaba aproximadamente 8 millones de kilómetros

cuadrados en el verano<sup>77</sup>, cifra que se mantuvo estable hasta el año 2000 y llegó a un mínimo histórico de 4.2 millones de km<sup>2</sup> en el verano del 2007. Para el 2012 cayó aún más cuando llegó a 3.4 millones de Km<sup>2</sup> (Nuevas Rutas de Navegación Abiertas por el Deshielo Ártico, 2014). “Afortunadamente” se produjo una recuperación en el siguiente año, cuando apenas superó los 5 millones de km<sup>2</sup>. La predicción más conservadora es que para el año 2030, habrá desaparecido completamente la capa de hielo del Ártico y este se habrá convertido en un océano totalmente abierto a la navegación, lo cual – independientemente del desastre climático- habrá cambiando la realidad del transporte marítimo mundial para siempre<sup>78</sup>, pues desde ahora, ya se está explotando la reducción de la superficie de hielo para crear nuevas rutas de navegación comercial, así como también para la explotación de los recursos vivos y no vivos dentro del círculo polar Ártico.

Los pronósticos realizados por Greenpeace y otras organizaciones involucradas, dicen que el promedio al cual se descongela el océano Ártico, tiene una razón del 8% anual por lo que para el año 2040 será perfectamente posible navegar a través de las rutas árticas sin la necesidad de acompañamiento de buques rompehielos. Esto redundará en una significativa reducción de los costos de los fletes, no solo por haberse reducido las distancias y por ende los tiempos de la carga en el mar, sino porque también, habrán sido eliminados los costos de cruce por los canales de Panamá o Suez; así como también por la disminución y eliminación de costos en seguridad, pues a diferencia de lo que sucede en la actualidad, las rutas no atravesarán angostos pasos forzados, donde pueden actuar los piratas.

Los deshielos en el océano Ártico están dejando al descubierto nuevas islas sobre cuyas tierras se encuentran vastos recursos minerales y petrolíferos; desde ya estos recursos están siendo explotados y comercializados con muy poco o ningún control. A diferencia de la Antártida, no existe un tratado que proteja al Ártico (a pesar de la existencia de un Código Polar desde el

---

77 Las mediciones de la capa de hielo se las realiza cuando finaliza el verano (septiembre) y los efectos del calor han llegado a su máximo, para poder utilizarlas como líneas de base para medir la mínima cantidad de hielo existente dentro del círculo ártico.

78 “La capa de hielo ártico contribuye a disminuir el calentamiento del planeta, cuya temperatura se ha incrementado en 0,8 °C en los últimos años según el Panel Intergubernamental del Cambio Climático. La radiación solar se refleja en la superficie del hielo haciendo un efecto espejo y remitiéndola al exterior, por lo que la eliminación de la banquisa permite que esa radiación llegue al mar, provocando un mayor calentamiento” (Diego J. , 2014).

2011) que proteja los recursos vivos y minerales allí descubiertos que han despertado la ambición de grandes empresas transnacionales y de los propios Estados inmersos dentro del círculo polar ártico.

## **El sistema de rutas trans ártico**

Aprovechar las facilidades ocasionadas por el retroceso de las capas de hielo permitirá establecer nuevas rutas comerciales que alivien el actual congestionamiento producido en los puntos focales correspondiente a los canales de Suez y de Panamá y, al mismo tiempo, reducir el costo del transporte entre ambos continentes, ya que se reducirá también el costo por combustible y el número de días de permanencia en la mar (Cambio Climático, 2005).

Este fenómeno natural causado por el cambio climático está volviendo cada vez más cercana la posibilidad de hacer realidad el sueño de los navegantes de los siglos XVIII y XIX de conectar por vía marítima, y en forma directa, a los países del hemisferio norte.

Sin embargo, existen todavía algunos obstáculos de distinta índole que deben ser superados antes de que la nueva ruta marítima del norte, convierta en realidad la máxima aspiración de los armadores y las empresas marítimas mundiales. Dentro de los obstáculos más importantes para la implementación se destaca el riesgo que significa navegar entre escombros de hielo, puesto que el derretimiento del cual se está hablando, no implica la total desaparición de los grandes bloques congelados que representan un grave peligro para los cascos y la maquinaria de los buques navegando entre ellos.

Otro problema representa la falta absoluta de infraestructura portuaria en la región, lo que incluye un déficit en las comunicaciones satelitales y la indisponibilidad de mapas geográficos del área, lo cual sumado a la niebla casi permanente, las bajas temperaturas y la duración de los extensos días polares, son factores contribuyentes a la inseguridad de la navegación dentro del círculo polar ártico.

De igual manera, es necesario mencionar el costo que significa dotar a los buques de las capacidades suficientes para navegar con seguridad entre los icebergs, específicamente el reforzamiento de los cascos, lo cual los vuelve mucho más pesados y por ende menos veloces para navegar en otras latitudes. Este punto hace referencia a la eventualidad de que el deshielo que

estamos atestiguando sea solo un ciclo, lo que significaría que el océano tarde o temprano volvería a congelarse, haciendo imposible la navegación entre sus aguas, con lo cual los buques así construidos caerían en la obsolescencia para ser utilizados en otras rutas marítimas (Trauthwein, s.f). A decir de Felix H. Tschudi, especialista en navegación comercial:

El ahorro relativo que supondría usar la Ruta del Mar del Norte depende del estado general del mercado del transporte de mercancías. Para cargas de gran valor en mercados con altos costes de flete, como el gas natural licuado (GNL), el coste adicional que supone reforzar el barco para el hielo tiene sentido. El principal factor a tener en cuenta es el ahorro de tiempo, que incide directamente en un ahorro del combustible y del fletamento. (Trauthwein, s.f)

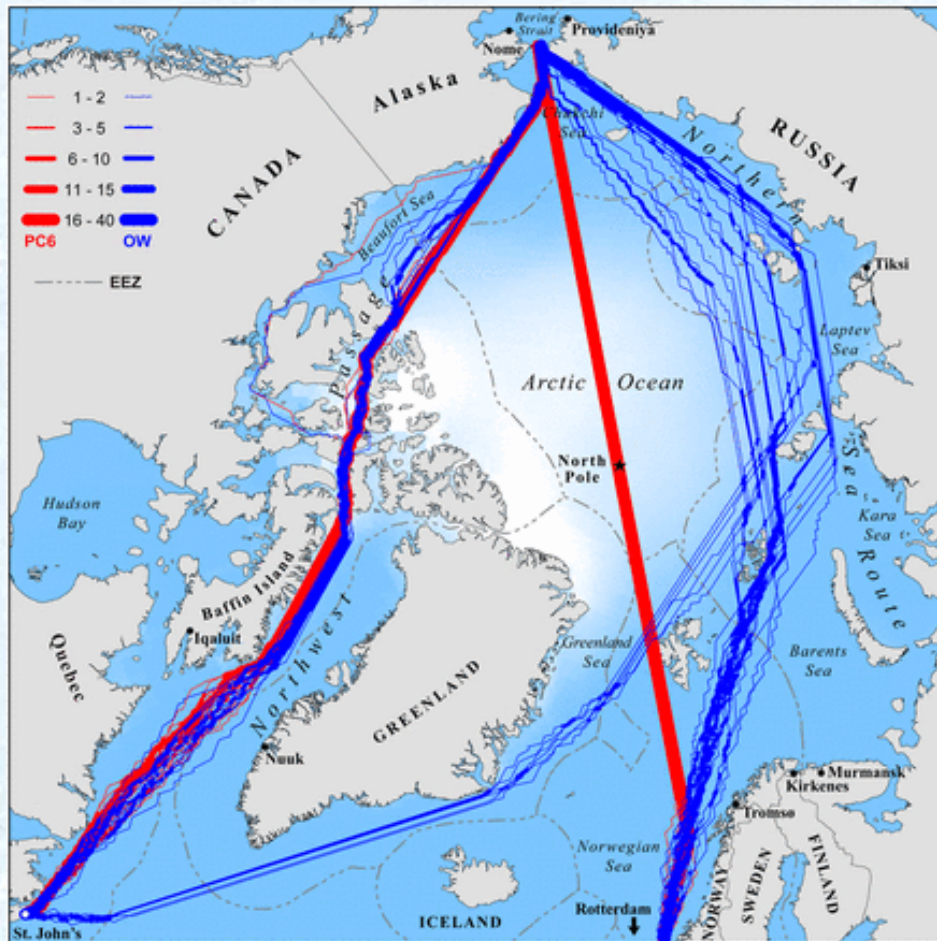


Figura 91. Vista Superior del Océano Ártico

Fuente. Laurence C. Smith, and Scott R. Stephenson PNAS 2013; *National Academy of Sciences*. En: <http://www.pnas.org/content>

En el mapa anterior las líneas rojas indican las rutas trans árticas más rápidas y disponibles para barcos Clase Polar (PC6), las líneas azules indican las rutas rápidas y disponibles para barcos comunes (OW).

Según la *Polar Shipping Routes Global* si continúa la tendencia de derretimiento del hielo registrada en los últimos años, a corto plazo grandes sectores comprendidos dentro del círculo ártico podrían ser utilizados para una navegación segura, por lo menos durante los meses que dure el verano, dando lugar a la creación de un sistema de rutas trans ártico. Básicamente, el sistema está compuesto por 4 rutas principales que se desplazan a través del extremo norte de los continentes europeo, asiático y americano.

La **ruta del norte o ruta siberiana** a lo largo de la costa ártica de Rusia. Es la primera ruta marítima que estaría libre de hielo y reduciría la duración de un viaje entre el este asiático y Europa occidental entre 10 y 15 días con relación a si se lo hiciera atravesando el canal de Suez. Esta estará bajo el control ruso el cual ha exigido la utilización de remolcadores rompehielos. Esta ruta permite enlazar el puerto holandés de Rotterdam con Yokohama en el Japón, sin cruzar el congestionado canal de Suez. El ahorro que genera es muy superior a la ruta canadiense, pues para un trayecto desde Hamburgo a Tokio la distancia disminuye en un considerable 40% (Diego J. , 2014).

El **paso Noroeste o ruta canadiense** atravesando la porción canadiense del océano Ártico, podría ser realidad hacia el 2020, haciendo posible una travesía de 13600 kilómetros (7 555 millas náuticas) entre el este asiático y Europa occidental, frente a la ruta de 24000 kilómetros (13,333 millas náuticas) que utiliza el canal de Panamá. Esta ruta permitirá reducir en un 20% la distancia y en 8 días la duración del tránsito, en comparación con la ruta que actualmente atraviesa el canal de Panamá<sup>79</sup>.

---

79 “La compañía armadora del Nordic Orion, un carguero de casco reforzado para hielos que realizó la ruta en el verano de 2013, aseguró que ahorraron cuatro días de viaje y pudieron cargar quince mil toneladas más que si hubieran pasado por el canal de Panamá, limitado en calado. El ahorro para la naviera fue de cuatrocientos mil dólares” (Diego J. P., 2014).



Figura 92. Paso Noroeste o Ruta Canadiense  
Fuente . <http://www.navegar.com>

El **punto Ártico** que uniría el puerto ruso de Murmansk o el puerto noruego de Narvik con el puerto canadiense de Churchill podría ser usado principalmente para el comercio granelero.

La **ruta Transpolar** podría utilizar la parte central del Ártico para unir directamente el estrecho de Bering y el océano Atlántico de Murmansk.



Figura 93. Sistemas de Rutas Trans Ártico  
Fuente. Polar Shipping Routes Global (s.f). The geography of transport system. <https://people.hofstra.edu>

De acuerdo con la misma fuente, a continuación se presenta una tabla comparativa de las distancias desde Rotterdam hacia los puertos de Yokohama, Shanghai y Vancouver utilizando las nuevas rutas del Ártico, lo que permite observar las sustanciales diferencias en distancias que se producirían en caso de una apertura de dichas rutas de navegación, frente a un deshielo del océano, aunque sea de carácter temporal.

**Tabla 9.**

Distancias comparativas utilizando las nuevas rutas del Ártico

TRAYECTO	RUTA ACTUAL (km)	RUTA ÁRTICO (km)	PUNTO FOCAL
▪ Rotterdam-Yokohama	20,600	Ruta del Norte	Canal de Suez
▪ Rotterdam-Shanghai	19,300	14,875	Canal de Suez
▪ Rotterdam-Vancouver	16,400	12,850	Canal de Panamá

Nota. Fuente: Elaboración propia (2015), adaptado de *Polar Shipping Routes Global*

De acuerdo a los datos recolectados hasta el 2010 por la *Polar Shipping Routes Global*, se conoce que la mayor parte de las rutas de navegación del Ártico solo estuvieron libres de hielo durante un aproximado de 30 días, lo cual hace poco rentable la inversión de una compañía naviera, puesto que lo que se busca es un servicio regular y consistente a lo largo de todo el año.

Otro factor a considerar por las compañías navieras es la actividad económica muy limitada existente alrededor del círculo ártico, lo cual hace que la actividad del transporte marítimo únicamente sea factible en servicios de puerto a puerto, enlazando directamente un puerto productor de recursos con un puerto de destino, lo cual podría llegar a suceder si es que los hidrocarburos y minerales extraídos alrededor del Ártico alcanzan mayores cantidades a las actuales.

Es necesario mencionar que a futuro podrían suscitarse conflictos interestatales en relación a los nuevos puntos focales que podrían surgir por el deshielo del Ártico, como por ejemplo un litigio entre Canadá y Estados Unidos para determinar si el paso Noroeste corresponde a una vía marítima

libre, donde se aplica el derecho a la libre navegación, o si se trata de un estrecho en aguas canadienses que podría dar lugar al pago de peaje. Este escenario se torna relevante, toda vez que se ha iniciado la construcción del canal de Nicaragua y en junio del 2016 se entregó la monumental obra de ampliación del canal de Panamá.

## Puntos focales del planeta

De acuerdo a la distribución final de tierra y agua sobre el planeta, surgieron puntos del perfil costanero de muy peculiares características, capaces de encerrar porciones de agua dentro de las cuales se encuentran puertos que reciben carga, cuya importancia resulta estratégica para los países a quienes pertenecen, por lo tanto el tránsito a través de ellos está revestido de un carácter vital. En la actualidad, ese concepto que en alguna de sus muchas traducciones también se lo puede encontrar como “puntos geográficos estratégicos”, “cuello de botella del transporte marítimo” o “puntos de estrangulamiento”, ha sido trasladado a diversos ámbitos, pero de manera especial al transporte de petróleo y gas natural, no sin dejar de mencionar su aplicación al transporte de mercancías en general.



Figura 94. Puntos Focales del Comercio Marítimo Mundial  
Fuente. *Geographic choke points* en: <http://elbadil.com>

En estrategia naval se los denomina como puntos focales o *choke points*. Un punto focal es un accidente costanero, como un estrecho por ejemplo,



a través del cual está obligada a pasar una fuerza armada para alcanzar un objetivo. Uno de los ejemplos más antiguos lo constituye el paso de las Termópilas y su defensa a cargo del Rey Leónidas, durante la invasión de Jerjes I de Persia. Otro ejemplo correspondiente a la época de la colonia, lo constituye el mar Caribe, a través del cual se transportaban hasta España, las riquezas extraídas de Perú, el actual Ecuador y Colombia, las cuales atraían a piratas y bucaneros ingleses y franceses.

Los puntos focales del comercio marítimo mundial fueron definidos por primera vez a comienzos del siglo XX, por John Fisher, Primer Lord del Almirantazgo durante 1904-1910 y 1914-1915, y un defensor del colonialismo británico, con el propósito de orientar el diseño del poderío naval del reino, con las capacidades suficientes para defender los intereses de la corona en las colonias británicas. Estos puntos focales son los que constan en la tabla siguiente:

**Tabla 10**  
Puntos Focales del Comercio Marítimo

Puntos focales del comercio marítimo mundial	Estrecho de Ormuz entre Omán e Irán, a la entrada del golfo Pérsico.
	Estrecho de Malaca, entre Malasia e Indonesia.
	Pasaje Bab-el-Mandeb, desde el mar Árabe hasta el mar Rojo.
	Canal de Panamá, que conecta los océanos Pacífico y Atlántico.
	Canal de Suez, que conecta el mar Rojo con el mar Mediterráneo.
	Estrechos de Turquía o el Bósforo, que une al mar Negro con el mar Mediterráneo (Egipto).
	Estrecho de Gibraltar (España, Gibraltar y Marruecos).
	Cabo de Hornos (Chile).
	Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica).

Nota. Fuente: Elaboración propia (2015) en base a: (Breverton, 2010)

Es importante destacar que a lo largo de la historia y hasta en la actualidad, estos puntos han sido escenarios de múltiples confrontaciones con mucha

variabilidad dentro del espectro de violencia generada, ya sea por fuerzas navales beligerantes, como por actores no estatales -como los piratas- que actúan en pleno siglo XXI en el golfo de Somalia. El mapa de la figura 92 permite apreciar con puntos negros la presencia de actividades piratas, las cuales se concentran principalmente en los puntos focales de Asia y África.

Evidentemente, de todo el tráfico marítimo mundial, el transporte del petróleo es el que mayor importancia reviste, dadas sus características -y hasta ahora irremplazables- para producir la energía necesaria para el normal desenvolvimiento de la industria, principalmente de los países desarrollados, los cuales demandan formidables cantidades de hidrocarburos provenientes de todas partes del mundo.

Los conflictos ocurridos en Libia y Siria y de manera general en el norte de África, durante los últimos años, inciden de alguna manera en la seguridad del transporte marítimo del petróleo a nivel mundial, razón por la cual la Organización de Naciones Unidas (ONU) ha tomado cartas en el asunto (Hernández, 2011).

De esta manera, los mercados de hidrocarburos dependen de rutas confiables para poder abastecer a sus consumidores. Tanto es así, que de acuerdo a datos proporcionados por la *United States Energy Information Administration* (EIA), cerca del 63% de la producción mundial de petróleo del 2013, se transportó a través de vías marítimas. Por lo antes dicho, podemos aseverar sin temor a equivocarnos que el bloqueo de un punto focal, aunque sea de forma temporal, podría conducir a un incremento sustancial de los costos de energía a nivel mundial. Otro problema que enfrentan los puntos focales, es la vulnerabilidad que representan para los buques tanqueros que los transitan, y eventualmente los ponen a merced de los piratas, ataques terroristas y peligros a la navegación que los pueden conducir a desastrosos derrames de combustibles, e inclusive a crisis políticas que fácilmente podrían derivar en conflictos y guerras.

En el siguiente mapa podemos apreciar la importancia de los puntos focales del planeta en función de la cantidad de petróleo, expresada en millones de barriles diarios que cruzan a través de ellos, donde se destacan de manera muy evidente el estrecho de Ormuz y el estrecho de Malaca, que sumados sirven para el transporte y comercialización del 57% del petróleo del mundo. De la misma manera, se pueden visualizar las rutas seguidas

por los buques petroleros, las cuales unen los puertos de origen y destino más importantes de los cinco continentes habitados del planeta. Una de las conclusiones que a simple vista se puede obtener del gráfico es que la libertad de tránsito a través de estos puntos, por los cuales transita más de la mitad del petróleo del mundo, reviste una importancia de carácter vital para la seguridad energética a nivel planetario.

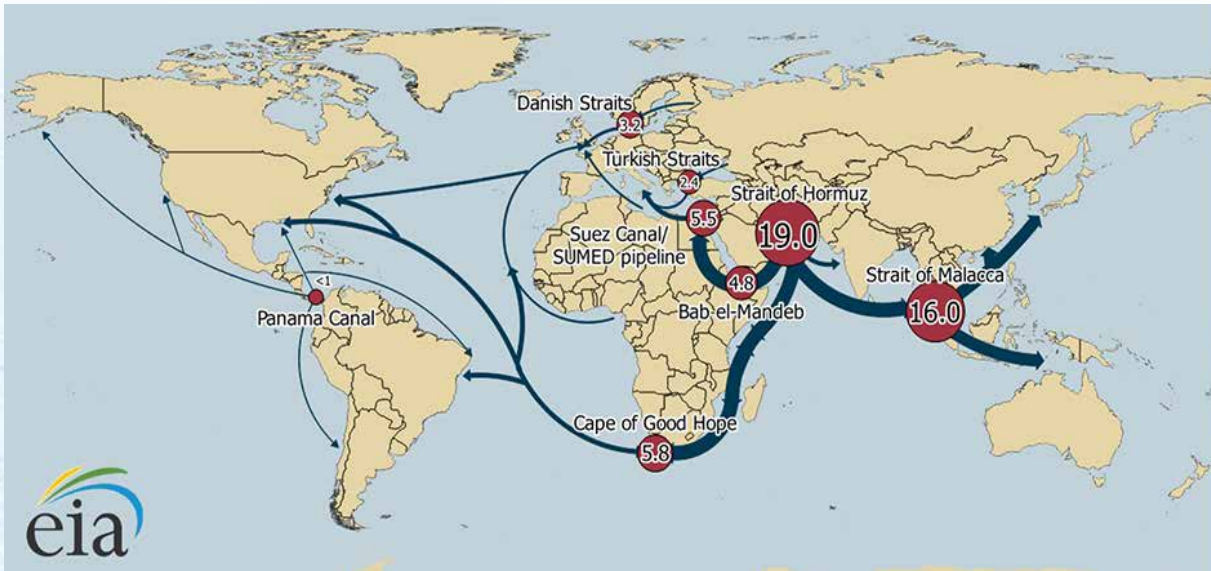


Figura 95 Movimiento Marítimo Diario de Petróleo y sus Derribados de Petróleo (2016)  
 Fuente. Los círculos representan millones de barriles por día transportados por cada punto focal. Las flechas son las rutas marítimas de petróleo. Tomado de: (U.S. Energy Information Administration , 2017a)

Si bien es cierto los datos anteriores corresponden al año 2016, debido a la situación mundial en cuanto a producción y consumo de petróleo, es muy probable que estos porcentajes hayan crecido aunque sea de forma muy ligera, ratificando la importancia que tienen los puntos focales en el transporte por vía marítima de todos los productos en general, pero en especial de aquellos que se revisten de carácter estratégico a nivel global, como lo son los hidrocarburos.

El estrecho de Ormuz conecta el golfo Pérsico con el golfo de Omán y el mar Arábigo; en la costa norte se encuentra Irán, una de los principales productores de petróleo del mundo. El estrecho tiene una anchura aproximada entre 60 y 100 km y por el transita aproximadamente el 20% de petróleo del mundo y casi el 35% que se comercializa por vía marítima. En el 2016 cerca de 18.5 millones de barriles de petróleo y sus derivados, por

día, se movilizaron a través del estrecho de Ormuz (U.S. Energy Information Administration , 2017a).

El estrecho de Malaca conecta el océano Índico con el mar de China del sur y el océano Pacífico. Constituye la ruta marítima más corta entre los exportadores de África y el golfo Pérsico con los consumidores asiáticos. A fines del 2016, a través del estrecho se movilizaron alrededor de 16.0 millones de barriles de petróleo diarios (U.S. Energy Information Administration , 2017a).

El estrecho Bab el-Mandeb conecta el Cuerno de África con el Medio Oriente y constituye un enlace estratégico entre el mar Mediterráneo y el océano Índico. Debido a la piratería desarrollada últimamente frente a las costas de Yemen, las rutas marítimas se han vuelto peligrosas y vulnerables a sus ataques en la última década.

A lo largo del tiempo, la importancia de Panamá y el oleoducto transpanameño han disminuido en el comercio mundial de hidrocarburos. Lo primero sucede porque muchos de los superpetroleros son demasiado grandes como para navegar a través del canal de Panamá; y lo segundo se debe a la caída en la producción del petróleo de Alaska, que ha causado que disminuyan los volúmenes de petróleo que se transportan a través del oleoducto. Sin embargo, la ampliación del canal que se inauguró en el 2016, permite el tránsito de buques con mayor capacidad de carga, incluyendo a los tanqueros de gas natural licuado.

El canal de Suez y el oleoducto SUMED localizado en Egipto, constituyen rutas estratégicas para el transporte del petróleo y gas natural desde el golfo Pérsico hacia Europa y Norteamérica. En la eventualidad del bloqueo del canal de Suez, los buques petroleros se verían obligados a bordear el cabo de Buena Esperanza en África, con lo cual el trayecto sería incrementado en más de 6000 millas, produciendo una importante alteración de los precios del petróleo.

Los estrechos daneses y turcos son claves en las exportaciones de petróleo desde Rusia hacia Europa y otros países euroasiáticos, incluyendo Azerbaiyán y Kazakstán.

El estrecho del Bósforo separa la parte europea de Turquía de su parte asiática, conectando el mar de Mamara con el mar Negro, constituyéndose en un punto focal importante para el comercio por vía marítima. Sus 17 millas

de longitud permiten el suministro de petróleo proveniente del mar Caspio a los países del Mediterráneo (Hernández, 2011).

Resulta claro pensar que existan rutas alternativas en casos de que por alguna razón se produjese el cierre de los puntos de choque, pero con el consecuente aumento de costos de transporte y seguro, que son trasladados a los consumidores de energía, originando con ello la consabida inestabilidad en los precios para su aprovisionamiento. Por otro lado, el incremento en la producción de crudo por parte de los Estados Unidos está cambiando los patrones del comercio a través de dichos puntos, ya que históricamente las refinerías norteamericanas han sido las mayores consumidoras del petróleo extraído de África, específicamente de Nigeria, Argelia y Angola. En la actualidad los Estados Unidos cada día importa menos crudo africano, el cual está siendo exportado al Asia a través del estrecho de Malaca (United States Energy Information Administration, s.f).

El siguiente gráfico permite apreciar de manera muy clara, la importancia de cada uno de los puntos de choque en relación al transporte marítimo de petróleo durante el año 2016.

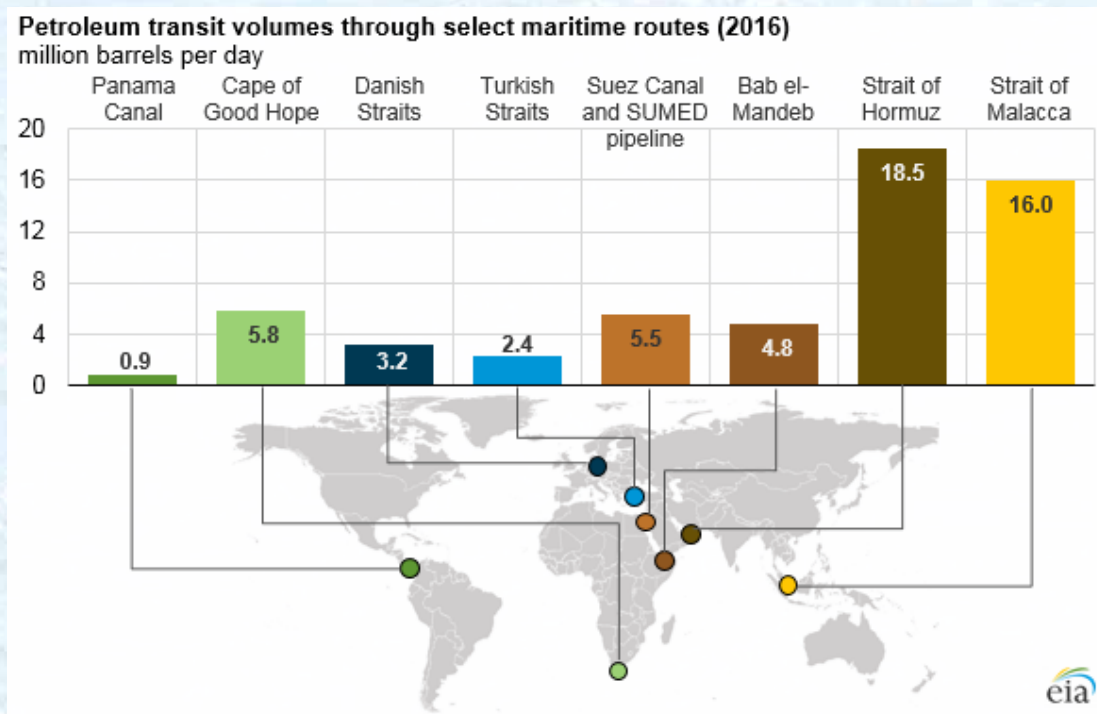


Figura 96. Transporte mundial de petróleo a través de los puntos focales (2016)  
Fuente. *World Oil Transit Chokepoints* en: (U.S. Energy Information Administration, 2017).

# CAPÍTULO 8

## CULTURA MARÍTIMA



## La educación como base del desarrollo marítimo nacional

Dentro del contexto marino costero, es mandatorio establecer un sistema de educación marítima, que permita que los mares y zonas costeras sean conocidos no solo en su realidad geográfica, histórica y cultural, sino igualmente en la gran variedad de posibilidades productivas y de actividades económicas, para que dicho espacio sea considerado realmente como una alternativa de desarrollo. Creemos firmemente que si se quiere hacer de cualquier país, una nación marítima, habrá que invertir en un gigantesco programa de educación marítima a nivel nacional.

Consecuente con lo anterior, es necesario incluir de alguna manera, los asuntos marítimos de forma transversal, en todos los niveles y modalidades del sistema de educación nacional, promoviendo programas de formación técnica, tecnológica y profesional en cuestiones oceánicas, impulsando el desarrollo de competencias científicas relacionadas con el mar, así como también, estimulando programas de maestrías de investigación y doctorados relacionados con dichas temáticas.

Por otra parte, es importante establecer de manera muy clara las diferencias, pero también la interrelación, que existe entre tres términos muy utilizados en el manejo de estos temas: la conciencia marítima, la educación marítima y la cultura marítima. En palabras del Vicealmirante Pablo Emilio Romero Rojas, Director General Marítimo de Colombia, “a través de la educación se genera la cultura marítima y, en su interacción, en su dinamismo, los ciudadanos se apropian del medio marítimo y hacen suya la conciencia marítima” (Dirección General Marítima, 2015). Sostiene además, que solo cuando se tiene conciencia marítima, es posible mirar al mar como fuente de trabajo, desarrollo y prosperidad. Según la acepción ecuatoriana, la conciencia marítima es la piedra angular de toda la estructura del desarrollo nacional marítimo; constituye la capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, desde el punto de vista de su supervivencia, desarrollo, bienestar y seguridad (DIGEIM, 2014). A esta trilogía de términos, últimamente se ha sumado un cuarto: la llamada *vocación marítima* a la cual nos referiremos más adelante.

La presente investigación trata de constituir un aporte académico a la creación de una oceanopolítica de carácter nacional, que gracias a la educación marítima, permita entender con mayor precisión el ámbito marino y ocupar los espacios acuáticos, con criterios técnicos sobre la utilización del mar y sus recursos, contribuyendo de esta manera a alcanzar de manera sustentable, el desarrollo del país. De igual forma, se intenta enfocar la gran importancia de los proyectos que son factibles de implementar en sus espacios y a través de los cuales, se hace realidad la incorporación de los territorios marítimos o maritorios al desarrollo nacional, creando así la cultura marítima, que finalmente desembocará en el fomento y promoción de una conciencia marítima, de la cual deben empoderarse la mayor parte de los habitantes de un país -para no ser absolutistas o pecar de optimistas- al aseverar que dicha conciencia, debe ser la esencia misma, de la totalidad de los ocupantes de este planeta.

Por lo antes dicho, es necesario iniciar una aproximación para definir en base a tales conocimientos y experiencias, una oceanopolítica propia para cada Estado y plasmarla en documentos de carácter oficial, que deben ser analizados, difundidos y debatidos permanentemente a nivel nacional, en los diferentes órganos de poder del Estado; pero desde el punto de vista académico, el sustento de dichos debates, debe encontrar un fuerte asidero en la educación y la cultura marítima, que debe ser provista por las universidades de cada país.

## **Educación marítima**

Desde los albores mismos de la historia universal, el mar ha sido distinguido como aquel espacio del globo terráqueo desde donde las grandes potencias marítimas han proyectado su poder político, económico y militar, con el fin de obtener la preponderancia mundial sobre aquellos Estados que han subestimado la importancia de este elemento de la naturaleza, como instrumento del bienestar de sus pueblos.

De hecho, en muchas ocasiones se atribuye el retraso de algunos países a su incapacidad de mirar al mar con la objetividad necesaria para poder explotarlo en su favor y para proyectar su presencia sobre otras naciones menos favorecidas, creando vacíos de poder que han sido ampliamente aprovechados por las potencias marítimas mundiales. En un mundo



donde los recursos naturales escasean cada vez más sobre los territorios continentales y donde la población mundial crece en forma acelerada, gracias a los avances de la ciencia y la medicina, resulta evidente la preocupación existente por preservar las riquezas contenidas en la gigantesca masa de agua y en los fondos marinos, mediante la generación de políticas de carácter supranacional que deben ser acatadas por los gobiernos de los países, con el fin de alcanzar una utilización racional y sustentable de dichos recursos naturales; y simultáneamente, adelantar la investigación científica, en base de lo cual, se podrá en primer lugar, paliar las crisis de alimentos para esta y las futuras generaciones; y, en segundo lugar, propender a una repartición justa y equitativa de los beneficios obtenidos de las materias primas que nos proporciona el mar.

Los fundamentos para llegar a una situación ideal como la mencionada anteriormente, los podemos encontrar como siempre en los antecedentes históricos del desarrollo a nivel mundial, regional y nacional, que señalan como requisito indispensable para alcanzar tales objetivos, a la educación marítima, a la cual trataremos de analizar cronológicamente.

La primera versión de la existencia de una escuela náutica, se la atribuye a Portugal y a su rey Enrique El Navegante, de quien se dice fuera el creador de la llamada Escuela de Sagres, allá por el año 1418, la cual además habría contado con un astillero y un observatorio astronómico, en torno a los cuales se habrían formado los primeros navegantes que impulsaron la gloria de Portugal, como potencia marítima de la época<sup>80</sup>. Sin embargo, en vista de no haber encontrado restos arqueológicos que demuestren la existencia de estas instalaciones, los propios historiadores lusos han negado su veracidad.

Después del descubrimiento y colonización del llamado Nuevo Mundo, la formación de pilotos de naves para la ruta trasatlántica se convirtió en un problema de estado (García M. , 2009). Como existía la prohibición legal de que extranjeros conformaran las tripulaciones, la escasez de gente de mar hizo que se crearan escuelas náuticas como la del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, que laboró durante más de 250 años, formando innumerables generaciones de tripulantes preparados para el cruce atlántico.

---

80 Algunos historiadores opinan que en Sagres, Jafudá construyó astrolabios, cuadrantes y agujas náuticas para los navegantes portugueses. La preocupación científica se advierte en el hecho de que en 1426 los portugueses descubrieron y estudiaron la corriente de Canarias y las experiencias que le decidió a adoptar la carabela como navío más adecuado para las expediciones. Recuperado de: <http://www.mgar.net/sagres.htm>

Esta educación náutica, se comenzó a formalizar de manera paralela a los descubrimientos geográficos que se realizaron, así como a los nuevos inventos y al desarrollo tecnológico en la ciencia de la navegación. De esta manera llegamos al siglo XVIII, con un intenso tráfico comercial y de guerra, entre la España continental y sus ricas colonias en América del Sur, lo que generó la necesidad de instruir cada vez más y más gente de mar, capacitada para que pudiera realizar las navegaciones hacia ultramar con precisión y profesionalismo; y, debidamente preparada, no solo para sobrevivir a las duras condiciones del Atlántico, sino también a las constantes arremetidas por parte de los piratas ingleses, franceses y holandeses.

Dentro de este contexto, es necesario mencionar el más representativo de los modelos de educación marítima del siglo XVIII -la Academia de Guardiamarinas de Cádiz- lugar donde desde el año 1717, con un modelo académico muy exigente, se enseñaba cálculo, trigonometría, astronomía y náutica (García M. , 2009). Todo este auge en la educación marítima, se debió a la expansión del comercio español en ultramar y los contenidos programáticos al poco tiempo, tuvieron un repunte en cuanto a sus exigencias académicas, en el sentido de que se estableció un programa de dos años de duración, donde matemáticas y náutica fueron las materias principales, utilizando los mejores textos de la época y presentándose a rigurosos exámenes de graduación, ante un selecto tribunal.

El desarrollo de la industria y la tecnología entre los siglos XVIII y XX, provocó que las corrientes educativas en todos los niveles cambiaran y muchas familias campesinas, empezaran a enviar a sus hijos, a centros de educación religiosos y laicos, más para mejorar su nivel de vida, que como preocupación de adquirir nuevos conocimientos. Sin embargo, aunque la educación de la época todavía privilegiaba la forma antigua, es decir le daba prioridad a la filosofía, astronomía, retórica, gramática y matemáticas, poco a poco la necesidad generada puntualmente por el comercio y por las demandas de la guerra, hizo que de manera gradual y especialmente en los países de naturaleza marítima, se fuera incluyendo la enseñanza sobre las ciencias del mar.

De esta forma y mediante el Real Decreto del 2 de noviembre de 1906, se fundó en España, lo que podría considerarse como la primera estación científico-marina de la época, que fue bautizada como la Estación Marítima de Baleares, cuyas funciones fueron las siguientes (Baratas, 1992):

- Prestar servicios de animales vivos para las prácticas.
- Instruir en los problemas de Biología Marina a los estudiantes.
- Realizar las investigaciones oceanográficas y las experiencias de cultivo de animales marinos.

Posteriormente, la Estación de Baleares fue reubicada en la Bahía de Palma.

## Investigación científica

En el campo de la investigación científica, diremos que fue a partir de la Revolución Francesa que se intensificaron los estudios de la temperatura del mar, para conocer sobre la existencia de seres vivos en aguas oceánicas; es así como se efectuaron expediciones a diversos lugares del mundo, en especial hacia aquellos espacios donde las aguas bordean entre los 1280 y 1650 metros de profundidad, demostrando que en esos lugares el agua se encuentra cerca del punto de congelación.

Durante el siglo XIX, el deseo del hombre por descubrir las relaciones vitales que conectan al ser humano con el ambiente marino, llevó a que Charles Darwin, en calidad de científico naturalista, formara parte de una circunnavegación a bordo del buque inglés Beagle, visitando las costas de Tenerife, Cabo Verde, Brasil, Argentina y Chile; así como también las islas Galápagos, Tahití, Nueva Zelanda, Tasmania, Maldivas, Mauricio, Santa Elena, Ascensión y Azores (Cifuentes , Torres-García Pilar, & Frías , 1997).

Estos recorridos le permitieron recoger un abundante y variadísimo material, así como realizar observaciones, fundamentalmente de la fauna y flora, tanto actual como fósil, al igual que estudios sobre geología y mineralogía. Todo esto constituyó la base de su ulterior actividad científica, cuyos resultados significaron una aportación para la oceanografía, la biología y la ciencia en general (Cifuentes , Torres-García Pilar, & Frías , 1997).

Por su parte, la Real Armada Británica entre 1839 y 1843 realizó varios cruceros al océano Antártico, los cuales tuvieron resultados significativos, pues les permitió explorar grandes profundidades, en las que sorprendentemente para la fecha, descubrieron seres vivos; estos estudios fueron los primeros que se realizaron en esta zona, motivo por el cual resaltamos su importancia. De esta manera, fue durante este siglo que se llegó a determinar que en las

grandes profundidades oceánicas, existe vida marina, lo que a su vez generó el nacimiento de la ciencia denominada biología marina moderna. Edward Forbes, naturalista inglés, uno de los fundadores de la oceanografía biológica: “Cuando se demostró que el abismo contenía en realidad seres vivientes, se abrió un nuevo campo de investigación, puesto que los hombres de ciencia no comprendían el hecho de que existiera vida en un lugar carente de luz y calor” (Cifuentes , Torres-García Pilar, & Frías , 1997).

De esta manera, el gobierno británico se adelantó en lo referente a la producción investigativa del medio acuático, logrando descubrir 4717 nuevas especies marinas (Cifuentes , Torres-García Pilar, & Frías , 1997) y de igual manera, importantes datos físicos del océano, lo que llegó a representar uno de los mejores y más importantes aportes científicos de la época, pues los datos recolectados se constituyeron en la base para la creación de la oceanografía.

Al mismo tiempo, los Estados Unidos de América contribuyeron con varios estudios científicos del océano Pacífico, como aquellos realizados por John Murray, con las muestras de los fondos marinos, lo que generó la base de la oceanografía geológica.

Durante el siglo XIX, el Príncipe Alberto I de Mónaco (1848-1922), contribuyó en innumerables estudios sobre las corrientes oceánicas y junto con renombrados cartógrafos, trazó el primer mapa batimétrico de los océanos. También colaboró para lograr una mejor captura de peces, a través de un sistema de luces eléctricas submarinas para atraer además, a otros tipos de especies; creó el Museo Oceanográfico de Mónaco y fundó el Instituto de Oceanografía de París. “Uno de los mayores servicios prestados a la oceanografía de esta época fueron los de C.R. Dittmar, quien definió las principales sales que forman el agua del mar, iniciando con esto, la oceanografía química” (Cifuentes , Torres-García Pilar, & Frías , 1997).

Por otra parte, la revolución industrial del siglo XIX trajo consigo la explotación de más recursos de la tierra para intentar satisfacer la demanda de la población, por lo que estos se volvieron insuficientes, generando una nueva visión destinada a extraer los beneficios del mar, para compensar las necesidades de los Estados.

Posteriormente, al comenzar el siglo XX las investigaciones oceanográficas se intensificaron y proliferaron los centros de investigación en la materia,

demostrando con ello que la oceanografía es una ciencia con amplio futuro, caracterizada por un altísimo dinamismo y que presenta un desarrollo constante.

De esta manera, surgieron importantes entidades de investigación científico marina, como las siguientes:

- Instituto Scripps de Oceanografía y el Instituto Oceanográfico de Woods Hole en Estados Unidos
- Instituto Federal de Investigación Pesquera en Alemania
- Centro Oceanográfico de Moscú, en Rusia
- Instituto Español de Oceanografía, en España
- Centro de Investigación Pesquera en Japón y el
- Instituto de Ciencias del Mar y Limnología<sup>81</sup> en México, entre otros.

También nacieron varias agrupaciones internacionales coordinadoras de las ciencias marinas, como el Consejo Internacional de Asociaciones Científicas, que tiene un Comité Especial de Investigaciones Oceanográficas, encargado de coordinar el trabajo de las diferentes disciplinas científicas interesadas en la investigación marina y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), compuesta por gobiernos que toman parte activa en programas conjuntos, con el patrocinio de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Estas instituciones, además de coordinar esfuerzos, apoyan económicamente a la investigación oceanográfica (Cifuentes , Torres-García Pilar, & Frías , 1997).

## Desarrollo tecnológico

En el campo tecnológico, el siglo XIX constituyó una época en la que se establecieron las bases de la fisiología para el buceo, ya que se resolvió el problema de proporcionar aire al buzo, mediante el desarrollo de las escafandras en sus diferentes versiones y trajes confeccionados con material sintético de neopreno a mediados del siglo XX, cuyo fin fue mantener la temperatura del cuerpo a pesar de las bajas temperaturas.

Los alemanes entre 1925 y 1940, determinaron que el fondo marino se caracteriza por no ser plano, sino que presenta montañas y valles, mesetas

---

81 Rama de la ecología que estudia los aspectos del conocimiento relacionado con las aguas no marinas

y cañones; de hecho, durante la Segunda Guerra Mundial, el estudio de los océanos revistió vital importancia para los fines bélicos y surgieron instrumentos más precisos para estudios del mar.

Ante la necesidad del hombre de adentrarse cada vez más profundo en el mar, surgieron ideas de emplear naves de acero sumergibles, lo cual permitió el nacimiento de la tecnología submarina. Durante este siglo tuvieron un notorio desarrollo los medios como la batisfera en 1930, el batiscafo en 1948, el submarino autónomo Alvin en 1965. Pero el submarino no solo fue empleado para la ejecución de investigaciones, sino también con fines militares, como un sistema de armas estratégico y ofensivo, en especial durante la Segunda Guerra Mundial.

Posteriormente, con el avance de la tecnología surgen nuevos sistemas para la navegación submarina, así como la fabricación de modelos cada vez más autónomos y con capacidad de sumergirse a mayores profundidades, para la investigación del suelo marino. De igual manera, se produjo una revolución en el diseño de aparatos propulsores eléctricos como los torpedos con fines bélicos y los que se emplean para un desplazamiento más rápido del hombre en el mar.

Ya en el año de 1964, la tecnología permitió colocar frente a las Bermudas y a 58 metros de profundidad, una instalación sumergible, la cual estuvo ocupada por cuatro buzos durante 10 días, con fines científicos en beneficio de la humanidad (Cifuentes, Torres-García, & Frías, La revolución de la técnica en la investigación submarina, 1997). Durante el siglo XX, toman especial atención los estudios científicos sistemáticos sobre el medio marino y sus recursos, para comprender al océano como parte del mundo y para utilizarlo inteligentemente en beneficio de la humanidad. Para ello, el estudio se auxilia de ciencias exactas y naturales: física, química, matemáticas, geología y biología. Aunque el conocimiento científico de los océanos es aún incipiente, la cantidad de datos con los que se cuenta es tan grande, que es imposible que una sola ciencia los englobe, constituyéndose las llamadas ciencias del mar, las cuales vienen a sustituir a la oceanografía u oceanología, considerada hasta hace poco como la única ciencia del mar.

Las cuatro ciencias básicas que forman las ciencias del mar son: la oceanografía geológica, la oceanografía química, la oceanografía física y la oceanografía biológica. También se han desarrollado ciencias aplicadas

y tecnologías tales como ingeniería marina, geofísica marina, meteorología marina, antropología submarina, bioquímica marina, farmacología marina, minería marina, electrónica marina hidroacuática y tecnología de alimentos del mar, entre otras (Cifuentes, Torres-García, & Frías, Las ciencias del mar y el estudio actual de los océanos, 1997).

Veamos a continuación una definición aproximada de cada una de estas ciencias, de acuerdo a la misma fuente:

- a) “La oceanografía geológica o geología marina es aquella que estudia la parte sólida de la superficie terrestre, cubierta por el agua del mar, con el fin de entender la naturaleza y el desarrollo de las cuencas oceánicas y los cambios que han ocurrido desde que se formó el planeta. También estudia el origen de las islas y la evolución de zonas costeras.”
- b) “La oceanografía química que estudia la gran variedad de los elementos, compuestos y reacciones químicas que se presentan en el agua del mar, así como su relación con la contaminación.”
- c) “La oceanografía física que se ocupa de los movimientos de las aguas oceánicas con todos los fenómenos que las acompañan (oleaje, mareas, corrientes, etcétera), así como de la relación del océano con la atmosfera. También con base en la física, diseña aparatos oceanográficos y de navegación.”
- d) “La oceanografía biológica o biología marina estudia todo lo relacionado con los organismos que habitan en los mares: características, distribución, cadenas de alimentación, reproducción, relación con el medio ambiente, comportamiento, etcétera. También trata lo referente a la interacción del hombre con los recursos vivos del mar (Cifuentes, Torres-García, & Frías, Las ciencias del mar y el estudio actual de los océanos, 1997).”

Como una rama de la economía y para fortalecer el aprovechamiento de los recursos del mar, se ha creado la llamada ciencia pesquera, en la que intervienen una serie de disciplinas tales como la oceanografía pesquera, la biología pesquera, la ingeniería pesquera y la socio economía pesquera (Cifuentes, Torres-García, & Frías, Las ciencias del mar y el estudio actual de los océanos, 1997).

En esta misma línea, diremos que fue bien entrado el siglo XX cuando el hombre hace conciencia de temas como: contaminación, preservación

del ambiente marino costero y la enorme influencia que tiene el océano sobre el clima de la tierra y la vida humana como la conocemos, el efecto de las corrientes oceánicas, etc. Y todo esto se produce por la explosión de información, que se genera en el siglo pasado, que si se compara cronológicamente, constituye más del 80% de toda la ciencia descubierta o inventada por el hombre. Estamos hablando de la revolución de la física, el descubrimiento de la electricidad, el uso de nuevos sistemas de transporte, la aviación, el submarino, las telecomunicaciones, la energía nuclear, el desarrollo de las computadoras, el ciberespacio, entre muchas otras. De esta manera, cada país de acuerdo a su propia realidad, fue perfeccionando el concepto de la educación marítima, o educación náutica, como también es conocida, para obtener de ella la formación académica adecuada, que le permita contar con hombres y mujeres, debidamente capacitados para satisfacer sus necesidades.

El tema de la educación marítima es de tal importancia en la actualidad, que el propio Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) declaró “La educación y formación marítima” como el tema del Día Marítimo Mundial 2015<sup>82</sup>. Una de las cosas más importantes mencionadas por dicho funcionario en su alocución mundial, fue aquella en la que se refiere a la educación marítima e indica claramente, que no solo es importante para la industria del transporte marítimo, sino también de que exista educación y formación marítima en cantidad y calidad suficiente para satisfacer las necesidades actuales y futuras del sector marítimo en general.

Koji Sekimizu, Secretario General de la OMI afirma:

El convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y sus enmiendas 2010 (Convenio STCW) y el Código de Formación del mismo, se ha fijado como punto de referencia internacional para la formación y educación de la gente de mar. Si bien el cumplimiento de sus normas es esencial para servir a bordo de los buques, las habilidades y competencias de la gente de mar, y de hecho, el elemento humano en tierra, sólo puede ser sustentada adecuadamente, si las mismas se actualizan y mantienen a través de una educación y la formación marítima eficaz (International Maritime Organization, 2015).

---

<sup>82</sup> La efemérides se celebró, en la sede central de Londres y en todo el mundo, la última semana de septiembre de 2015.



Al respecto de la educación marítima, el almirante chileno Jorge Martínez Busch aporta con el siguiente pensamiento (Martínez, 1992):

El mar no es un ambiente fácil al hombre y, precisamente por no serlo, para adentrarse en él es necesario conocerlo bien. Esto solo es posible lograrlo a través del estudio y aprendizaje de destrezas particulares y del desarrollo de técnicas especializadas, en un marco profundo de sentido de solidaridad, donde la formación valórica del hombre es fundamental.



Figura 97. Logo de la OMI con el tema del Día Marítimo Mundial 2015  
Fuente. <http://www.cinu.mx>

De hecho, en su clase magistral dictada con motivo de la iniciación del mes del mar el 8 de mayo de 1992, Martínez Busch presentó a los asistentes lo que llamó un Modelo de Educación para el Mar, en el cual enfatizó y con mucha razón, que no es suficiente enseñar acerca del mar, sino que es necesario que la gente vaya y lo conozca de cerca. En Chile, al igual que en gran parte de los países de la región, para la mayoría de sus habitantes – incluyendo a los tomadores de decisiones- la única aproximación que tienen al mar, consiste en la visita de algún fin de semana a una playa cercana; si queremos decisiones razonadas que lo incorporen al desarrollo nacional, es necesario que la gente se adentre en el mar, pierda de vista todo vestigio de tierra y entonces será cuando exista una mejor comprensión del medio marino. En el mencionado modelo se establece como objetivos generales a los siguientes (Martínez, 1992):

Los objetivos de la educación para el mar deben ser orientados hacia dos vertientes. La primera referida a aquellos objetivos vinculados con la educación parvularia, básica y media, destinados a crear conciencia marítima

en todos los chilenos. La segunda, referida a la educación superior, cuyos objetivos deben ser orientados a potenciar capacidades de quienes – en esa etapa- se desempeñará en actividades especializadas relacionadas con el mar.

Evidentemente, de estos objetivos de carácter general, se desprenden objetivos específicos para cada una de esas dos “vertientes” de la educación; y en su propuesta, continúa hasta llegar a describir los propósitos que se persiguen, los temas a ser enseñados y las asignaturas en las que deberá intervenir.

Resulta interesante, la propuesta realizada en cuanto a los objetivos establecidos para la enseñanza de la educación superior en el ámbito marítimo, pues el almirante chileno describe la necesidad de “formar profesional, artística y científicamente, en el más alto nivel académico, al sector más capaz de la sociedad” (Martinez, 1992), ya que con justificadas razones, concibe que es en este nivel en donde van a encontrarse a los tomadores de decisiones presentes y futuros, de la gestión marítima en todos los campos y desde todas las perspectivas que pueden atañer al desarrollo nacional.

De manera acertada, también asevera que la realidad marítima en la actualidad, ha dejado rezagados a los planes y programas de estudio, motivo por el cual es necesario y urgente, que en la formación profesional general, sean incorporadas las asignaturas que tengan relación con el desarrollo de proyectos, que puedan ser de beneficio para la actividad productiva proveniente del mar. De manera complementaria, destaca en la educación superior, la importancia de la investigación científica en el ámbito marino y costero, en tantos y cuantos aspectos permita la imaginación del ser humano.

La metodología propuesta consiste en que durante la educación parvularia, el niño se familiarice con el medio marino, a través de actividades lúdicas compatibles con su edad, para que en la educación básica, de a poco, vaya adentrándose en el conocimiento científico y tecnológico de los temas relacionados con el mar, que le permitan avizorar en forma objetiva la dependencia del hombre con el medio marino, desde un punto de vista sistémico. La educación media, debe enfocarse en fortalecer la conciencia marítima desde un punto de vista científico, de tal suerte que los estudiantes puedan apreciar con claridad, las potencialidades que ofrece el mar para su país, en el aspecto económico, social y cultural. Posterior a ello, propone

Martínez Busch, que durante la educación superior se concentre la atención en el desarrollo de proyectos de investigación científica, en los cuales sea factible integrar la realidad marítima de Chile con otras disciplinas del quehacer nacional.

En cuanto tiene relación al posgrado en educación marítima, según el citado autor existirían dos grandes posibilidades para los profesionales de tercer nivel: aquellos que opten por la realización de una maestría para la investigación de aspectos específicos y la otra consiste en un doctorado, para quienes deseen incursionar en el desarrollo de nuevas teorías que contribuyan de manera directa a la consecución de los grandes objetivos nacionales.

Otro segmento de la población estudiantil y tal vez el más importante al menos por número, lo constituye aquel que opta por la Educación Media Técnico Profesional, la misma que “tiene por objeto formar especialistas que se desempeñarán a nivel técnico como mano de obra calificada, y por lo tanto es la que ofrece el mayor número de plazas de trabajo del mercado marítimo” (Martínez, 1992). Este tipo de educación, principalmente se encuentra dirigida a la formación de técnicos pesqueros, técnicos en procesamiento de alimentos marinos, acuicultura y marinos mercantes. El campo sin embargo, es mucho más amplio y conforme se desarrolla la tecnología, crece cada día más, razón por la que se vuelve necesario impulsar otras áreas como mecánica naval, refrigeración, construcción de estructuras metálicas, electrónica aplicada, entre tantas otras.

Resulta más que obvio, que tan solo un pequeño porcentaje de la población estudiantil que reciba esta preparación académica, sean quienes se especialicen como hombres o mujeres de mar, o que opten por carreras cuyas competencias profesionales, demanden un conocimiento especializado de los temas marítimos, ya sea por vocación, oportunidades de estudios o facilidades de índole ocupacional; pero en ningún caso este esfuerzo caerá en el vacío, pues aquella mayoría que elija otras opciones -distintas a las carreras del mar- habrán obtenido un valioso conocimiento que podrá ser aplicado de manera transversal, en cualquier ámbito que se desempeñen, dentro de una nación eminentemente marítima, como lo es Chile.

Es interesante también, la reflexión que hace el autor sobre la imperiosa necesidad de capacitación que se cierne sobre el magisterio, pues reconoce que en su país -y probablemente en todos los países de la región- un programa

educacional de esta naturaleza, estaría condenado al fracaso si no cuenta con la cantidad y calidad de docentes necesarios para hacerlo una realidad.

Finalmente diremos que como conclusión de su clase magistral, Martínez Busch avizora que el niño y el adolescente, que en sus niveles educativos correspondientes, recibieron las bases para una adecuada conciencia marítima, arriben a la educación superior con un conocimiento tal, de la dependencia del medio marino, que les permita pasar del simple pensamiento a la vigorosa acción, es decir al aprovechamiento sustentable de todos los beneficios que le puede proporcionar el medio marino e incorporarlos al desarrollo nacional, lo que en definitiva es el objetivo que persigue la oceanopolítica.

Desde el punto de vista académico, la oceanopolítica es una disciplina que logra amalgamar los conocimientos relativos al mar y su entorno, de una forma integral e integrada de todas las aristas desde las cuales puede ser analizado y estudiado, con el fin de asegurar su uso efectivo. Desde el punto de vista ocupacional, el perfil de un oceanopolítico bien podría ser definido por sus competencias para coordinar, planificar, articular y ejecutar, todas las actividades relativas a los intereses marítimos de la nación.

En Chile al igual que en muchos otros países de la región y del mundo, actualmente existen cientos de universidades, institutos profesionales y centros de formación técnica, tanto públicos como privados, que dedican gran parte de su esfuerzo académico a la preparación de miles de hombres y mujeres, en lo que respecta a la educación marítima. Sin embargo, un factor importante a considerar es el número de egresados que pueden ser absorbidos por el mercado ocupacional y las capacidades adquiridas en las aulas, en vista que el vertiginoso desarrollo científico y tecnológico de la humanidad, se ve reflejado en el aspecto marítimo con una trascendencia tal, que probablemente no se encuentre en ningún otro. Tan solo para citar un ejemplo, mencionaremos la sistematización de los equipos y sistemas de abordaje, que desde hace años, ya ha provocado una reducción sustancial en cuanto al número de personas encargadas de su operación y mantenimiento, pero al mismo tiempo, ha incrementado la demanda de sus capacidades, conocimientos, destrezas y habilidades, para satisfacer los requerimientos impuestos por un vertiginoso desarrollo tecnológico.

Según la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile (DIRECTEMAR)

La educación marítima regula el proceso de acreditación y funcionamiento de las instituciones educacionales y Organismos Técnicos de Capacitación (OTEC) que imparten cursos de Formación, Capacitación, Gestión y Entrenamiento para postulantes a título de Oficial y Tripulantes de la Marina Mercante Nacional, y para personas que optan al Permiso de Seguridad para Trabajadores Portuarios y otros cursos del ámbito marítimo portuario. Además regula los procesos de examinación para postulantes a título de Oficial de Naves Especiales de Pesca y la Evaluación de Competencia para postulantes a título de Oficial o Tripulante de la Marina Mercante (DIRECTEMAR, s.f).

En Chile el fomento y desarrollo de la cultura y la conciencia marítima, es una tarea que ha sido cultivada por la Armada desde hace muchos años, en la que ha ejercido un liderazgo indiscutible, producto del cual han surgido pensadores de la talla de Díaz Buseta, Horacio Justiniano, Solís Oyarzún, José Toribio Merino, Martínez Busch, entre otros tantos, que podrían considerarse como los gestores de la oceanopolítica chilena. Dentro de ese amplio espectro que significa la Armada de Chile, existe una institución que ha sido clave para el fortalecimiento de la educación, la cultura y la conciencia marítima nacional; la que además, ha contribuido significativamente al diseño y desarrollo del pensamiento geopolítico y oceanopolítico del país, que es la Academia de Guerra Naval.

A partir de la década de los setenta, la Academia de Guerra Naval de Chile implementa una renovación de su pensamiento estratégico tradicional e incorpora nuevas teorías de autores extranjeros como James Cable, Ken Booth y Geoffrey Till, entre otros, principalmente por el trabajo de los profesores Horacio Justiniano y Eri Solís Oyarzún (Valenzuela, 2011). La importancia de esta innovación doctrinaria, tiene repercusiones tan grandes como el cambio de la denominación de Estrategia Naval por Estrategia Marítima, para incorporar en el concepto al Poder Marítimo Nacional, el cual se define de la siguiente manera (Valenzuela, 2011):

Poder Marítimo Nacional es la capacidad de Chile de ejercer influencia política, económica y militar a través del uso del mar, capacidades que se alcanzan cuando concurren en el esfuerzo todas las fuerzas militares, como también las componentes política y económica, mediante la formulación de una estrategia de carácter nacional como una tarea ineludible para desarrollar y mantener los objetivos nacionales.

Otra de las importantísimas tareas cumplidas con éxito por la Academia de Guerra Naval de Chile, consiste en la creación de un pensamiento geopolítico propio, evidentemente marcado por un claro influjo marítimo, lo que no podría ser de otra manera, dadas las características geográficas del país. Ese pensamiento geopolítico, llevó a Chile a empoderarse de los espacios oceánicos circundantes a la isla de Pascua y al archipiélago Juan Fernández, así como también a ocupar los espacios antárticos, lo que constituye un verdadero reto a las potencias marítimas, puesto que "... los Estados los consideraban territorios de carácter anacionales por no ser su soberanía reconocida por el derecho internacional". (Valenzuela, 2011).



Figura 98. Almirante Jorge Martínez Busch y su teoría del mar presencial  
Fuente. <http://4.bp.blogspot.com> y <http://www.circulonaval.com>

Este inmenso espacio acuático que abarca aproximadamente 18 millones de km<sup>2</sup> de extensión, es denominado mar presencial, de acuerdo a la teoría planteada por el almirante Martínez Busch cuando se desempeñaba como Comandante en Jefe de la Armada, entre los años 1990 y 1991. En definitiva, podemos aseverar que el producto intelectual de la Academia de Guerra Naval, ha permitido que Chile extienda sus fronteras marítimas sobre la alta mar en el océano Pacífico y garantice su presencia soberana en el continente antártico.

Habíamos mencionado en los primeros párrafos, que en los albores de la educación náutica, España había tenido un rol importante en la educación marítima; pues veamos que sucede en la actualidad con ese país en lo relacionado con el tema, en donde la formación académica universitaria se imparte en siete centros ubicados en País Vasco, Cantabria, Oviedo, La Coruña, Cádiz, La Laguna y Cataluña. Los títulos que se imparten son grados en náutica, transporte marítimo, ingeniería marina, ingeniería náutica, tecnologías marinas e ingeniería radioeléctrica. En lo que se refiere a las titulaciones de máster, se ofertan en todas las escuelas o facultades mencionadas, con una duración de dos cuatrimestres, con excepción de las universidades de La Laguna, Cádiz y Cataluña, cuyas maestrías se obtienen en un periodo de tres cuatrimestres<sup>83</sup>.

Por otra parte, el liderazgo de la educación marítima en Colombia, lo viene ejerciendo desde hace 46 años la Comisión Colombiana del Océano (CCO)<sup>84</sup>, quien a su vez comparte esa obligación con la Dirección General Marítima (DIMAR) para el manejo de ciertos temas específicos. La primera es una institución del más alto nivel, que la encabeza el Vicepresidente de la República, de tal suerte de garantizar el cumplimiento a cabalidad de las políticas emitidas, por parte de todos los estamentos del gobierno nacional, mientras que la segunda es la autoridad marítima y la entidad rectora de los intereses marítimos colombianos.

De acuerdo a la visión propuesta por la CCO para el Simposio SENALMAR-COLACMAR 2015 -que se transcribe a continuación- podemos advertir claramente la aspiración de Colombia de convertirse en una potencia media oceánica, así como también, el énfasis en reconocer que el factor clave de éxito para conseguirlo será a través de la educación marítima:

Es necesario reconocer que la educación marítima es el factor de cambio y desarrollo que permitirá en el futuro el cumplimiento de los demás intereses marítimos, avanzando en el fortalecimiento institucional de ciertos

---

83 "Para alcanzar las titulaciones competenciales más altas de la carrera de náutica, capitán y jefe, y poder ejercer profesionalmente, además de al menos cinco años de estudios académicos y haber obtenido los obligatorios certificados de especialidad o suficiencia, los aspirantes tienen que justificar una experiencia de no menos de 48 meses de embarque" (Gil, 2015).

84 La CCO tiene como función principal la de "proponer al Gobierno Nacional la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, para su Administración y Desarrollo Sostenible, efectuando la coordinación interinstitucional e intersectorial necesaria, siguiendo las directrices del Señor Presidente de la República" (Ministerio de Defensa Nacional, 2000).

campos de poder (económico, político, militar y ambiental) y contribuyendo a la consolidación de una visión integral de desarrollo marítimo, orientada a convertir el país en el largo plazo en una potencia media oceánica. En función de lo anterior, se establece que la educación y cultura marítima se constituyen en el medio por el cual, los ciudadanos se apropian del entorno marítimo en pro de la consolidación de una conciencia marítima, que será finalmente el motor de desarrollo de los sectores que ejecutan actividades marítimas en beneficio de la población.

En la actualidad, existen variadas carreras de pregrado y posgrado que se imparten en distintas Universidades de Colombia, las cuales de manera directa o indirecta, obedecen a un plan que consta en la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC)<sup>85</sup>.

### **Cultura marítima comparada**

Hasta la actualidad, los conocimientos y experiencias adquiridas en los temas marítimos, nos han llegado desde diferentes lugares del mundo -principalmente desde España, Gran Bretaña, Chile, Colombia y Estados Unidos- países cuya situación geográfica determinada por su condición de bioceánicos, la longitud de su litoral, la insularidad de su territorio y/o la vastedad de los espacios oceánicos que los rodean, distan considerablemente de las características del Ecuador, para mencionar tan solo un ejemplo comparativo. ¿Es posible que países tan disímiles como los mencionados, puedan compartir una misma cultura marítima? Eso depende de la acepción que sobre el término cultura marítima adoptemos para el presente ensayo.

Pero, ¿qué es la cultura marítima de un país?, ¿Es su nivel de educación marítima, o es su conciencia marítima?, ¿Es su historia marítima reflejada a lo largo de su existencia como Estado, o es una compleja mezcla de todos los conceptos mencionados?

---

<sup>85</sup> La oferta académica se encuentra en la página de la Comisión Colombiana del Océano, en: <http://www.cco.gov.co/oferta-academica.html>





Figura 99. Líneas de Costa Comparadas  
 Fuente: <https://upload.wikimedia.org>

## España

Entre los países de la Unión Europea y el Reino Unido, España es pionero en el fomento y desarrollo de la cultura marítima, mediante la ejecución de estudios coordinados en Ciencias del mar, con perfil multi e inter disciplinario entre las diferentes universidades nacionales y extranjeras, gracias a su vasta experiencia en la conversión de programas académicos, de acuerdo con el Sistema Europeo de Transferencias de Créditos (ECTS).

Eugenio Arraiza propone una metodología de análisis para estudiar la cultura marítima del País Vasco<sup>86</sup>. El autor empieza por reconocer que la historia misma de su país, hubiese sido absolutamente distinta sin el mar, puesto que desde la prehistoria, este importante elemento de la naturaleza, fue pieza vital en la conformación y el desarrollo de su pueblo. Usualmente, esta es una percepción que es compartida por todos los Estados que gozan

<sup>86</sup> El País Vasco es una comunidad autónoma perteneciente a España

de una condición marítima y aunque nunca la hayan aprovechado en su verdadera magnitud, siempre la consideran como la pieza fundamental en su formación y desarrollo. Arraiza considera conveniente que para enfocar la cultura marítima vasca, se deben sistematizar los datos de acuerdo a las siguientes disciplinas:

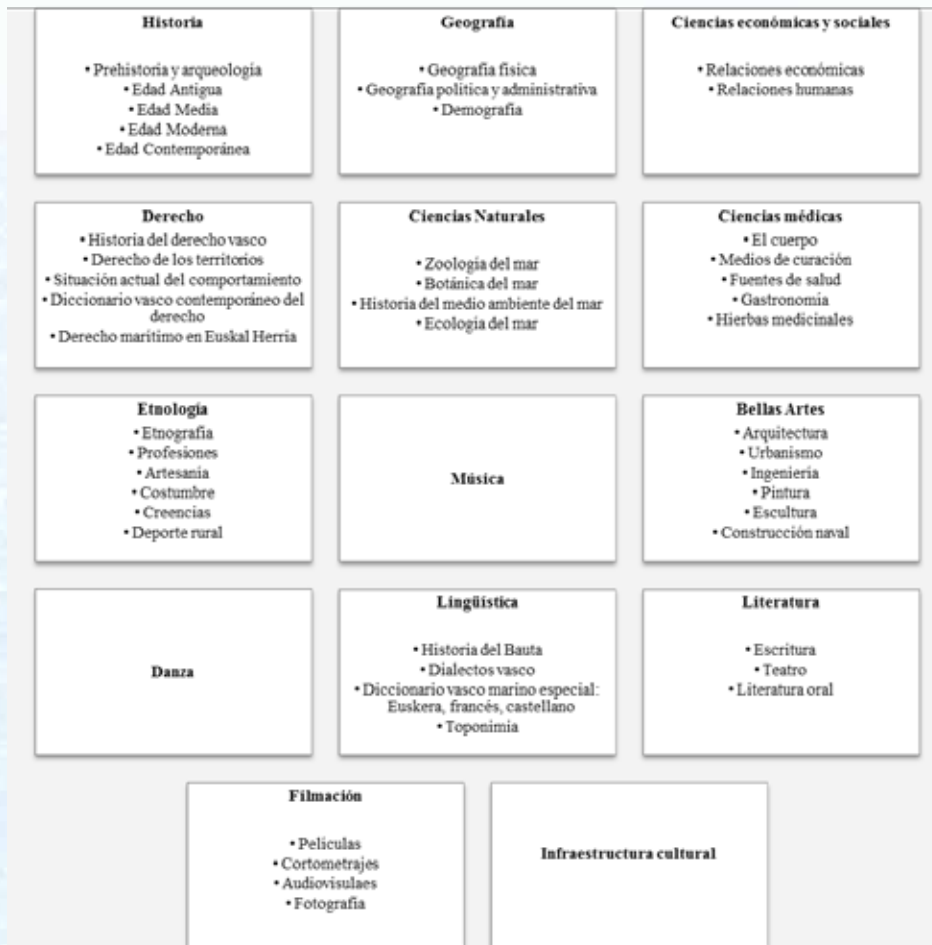


Figura 100. Enfoques Disciplinarios de la Cultura Marítima  
Fuente. Elaboración propia a partir de (Arraiza, 2002)

Eugenio Arraiza (2002), establece como conclusión que;

Después de este recorrido por las disciplinas y áreas del conocimiento, creo que podemos concluir que los vascos tenemos un apartado de “Cultura marítima” importante y, en consecuencia, susceptible de profundización antropológica. Con sus luces y sombras, relieves y vacíos. No hay muchos vacíos. No me parece tan peligroso el vacío en sí, como el riesgo que ofrece de ser ocupado con un mal relleno (pág. 370).

## Colombia

Existen países en América Latina que tienen una geografía marítima realmente privilegiada, como por ejemplo Colombia, que es un país bioceánico, con más de 3000 km de costas, ubicado en las proximidades de uno de los pasos interoceánicos más importantes del mundo –el Canal de Panamá– y con una reserva marina natural que complementa la extraordinaria posición de la que goza en el continente sudamericano. Para hacer frente a semejante reto, hace 46 años este país creó la Comisión Colombiana del Océano (CCO), que es la encargada de planificar y coordinar las actividades de las entidades adscritas, para que se constituyan en referentes en la construcción de una cultura marítima, que convierta a Colombia en el mediano plazo, en una potencia media.

En efecto, como se vio anteriormente, la CCO es la encargada -entre otras tareas muy importantes- de rescatar, fomentar y desarrollar la cultura marítima nacional, a través de “estrategias culturales y educativas que faciliten el acceso al conocimiento de los temas marítimos y que permitan reconocer la existencia de la cultura marítima y la importancia de los mares en el desarrollo sostenible de Colombia”. (Ministerio de Educación , s.f).

De esta manera, Colombia ha logrado posicionar el fomento y desarrollo de la cultura marítima en el más alto nivel, pues la CCO es la encargada de difundir la Política Nacional Oceánica y de los Espacios Costeros (PNOEC), por medio de la cual, se logró incluir el tema marítimo en todos los niveles de educación formal del país, de tal suerte que en el corto y mediano plazo, se logre convertir a la cultura marítima, en parte de la identidad nacional de la mayoría de los colombianos, independientemente del lugar en donde se encuentren asentados. (Ministerio de Educación , s.f).

Otra muestra del gran impulso al desarrollo de la cultura marítima constituye la alianza académica entre el Instituto para el Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología de Colombia (COLCIENCIAS) y las Universidades de Antioquia, Cartagena, Magdalena y la Universidad Nacional, para la realización de un Programa Interuniversitario de Maestría en Ciencias del Mar, con el objetivo de efectuar investigaciones en el océano y los territorios marino costeros, desde todas las perspectivas posibles, con el apoyo de la Facultad de Ciencias Marinas y Ambientales de la Universidad de Cádiz. Desde el 2015, funciona dicho Programa con énfasis en Gestión Integrada de

## Zonas Costeras, Ingeniería de Costas y Saneamiento del Litoral, Pesquerías y Oceanografía.



Figura 101. Colombia, país bioceánico con vocación marítima  
Fuente. Comisión Colombiana del Océano, en: <http://www.cco.gov.co>

Como se puede apreciar, en Colombia existe un valioso interés por desarrollar actividades de investigación y docencia en temas relacionados con las áreas marinas y costeras, iniciativa que desde hace mucho tiempo ha sido llevada a cabo, en forma puntual para cada uno de los temas específicos, por un sinnúmero de instituciones educativas de gran nivel. Sin embargo, desde el año 2005 y bajo el liderazgo de la CCO, unieron dichos esfuerzos las Universidades Nacional de Colombia, de Antioquia, de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, del Magdalena, del Valle, del Norte y el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR), para poner en vigencia -a partir del año 2010- el Programa en Red de Doctorado en Ciencias del Mar, el cual cuenta

con las siguientes áreas temáticas: oceanografía; sociedad, economía y política; aprovechamiento de recursos marinos y ambientales.

Conforme a la normativa educacional colombiana, el Doctorado corresponde al ámbito de la Ciencia y tiene un enfoque holístico, integrado e integrador, por lo que el proceso de investigación tiene los siguientes componentes básicos: científico, ecosistémico, cultural y desarrollo sostenible, lo que permite a los especialistas, desenvolverse sin los límites impuestos de manera individual por cada una de sus áreas y más bien, tienden al aprendizaje interdisciplinario (Arias, s.f). Antes de entrar a repasar algunos de los proyectos que son factibles de ejecutar en los espacios oceánicos, brevemente veamos el concepto y aplicación de la vocación marítima, pues dichos proyectos obedecen a una fuerte dependencia del ser humano con el mar, originada por la componente marítima de la conciencia nacional; pero también se relacionan fuertemente con la educación marítima y la cultura marítima, a las que hemos dedicado varias páginas de este ensayo.

Según el escritor chileno Manuel Luis Rodríguez, quien aparentemente hubiera tomado la posta dejada por el almirante Martínez Busch en ese país, en los temas de oceanopolítica, existe una muy clara relación entre los conceptos antes vistos, con la vocación y la conciencia marítima.

Textualmente asevera que “en la base de la cultura de los pueblos que viven junto al mar, y de las naciones que tienen una vocación marítima (real o potencial) se encuentra la conciencia marítima” (Rodríguez M. , 2011).

En la actualidad, resulta muy claro que la conciencia nacional<sup>87</sup> es un concepto globalizador que incluye por supuesto a la conciencia marítima; pero esto no siempre fue así, pues la conciencia nacional es un concepto generado teóricamente a partir del surgimiento del estado-nación, pero que en la práctica no se consolidó, sino hasta mediados del siglo XVIII; mientras que varios siglos antes, la conciencia marítima -entendida como el grado de valoración que dan los pueblos a su dependencia del océano- ya existía. Dicho de una manera resumida, la conciencia marítima empezó a existir miles de años antes de que exista la conciencia nacional.

“... uno de los puntos de encuentro entre la conciencia marítima y la conciencia nacional en las democracias modernas, es el *espíritu de*

---

87 “La conciencia nacional como elemento de cohesión de una colectividad política constituye una exigencia fundamental para los teóricos del Estado-Nación. De hecho estos teóricos afirman que es un elemento que no puede darse sino en la Edad Contemporánea” (Sorauren, s.f.).

*Defensa*, entendido como una manifestación de la conciencia cívica, que valora positivamente el patriotismo nacional como contribución eficaz a la paz, la seguridad y el desarrollo” (Rodríguez M. , 2011).

Desde el surgimiento del estado-nación, se creó una relación indestructible entre este y el mar, pues a pesar de la dialéctica de las teorías del *mare liberum* y *mare clausum* que no se resolvió hasta algunos siglos después, existió siempre entre ambos conceptos, una asociación espacial al amparo de la soberanía y la integridad territorial del Estado, muy difícil de separar.

Cuando el autor en mención, intenta encontrar respuestas a sus preguntas sobre las causas que motivan a un pueblo a lanzarse a la conquista del mar, lo hace de la siguiente manera:

¿Cuál es la motivación profunda que impulsa a un pueblo hacia el mar? ¿La condición insular, una densa población y la necesidad económica? Los ejemplos de Japón o Gran Bretaña en la época moderna, parecen confirmar este aserto.

¿O es la condición costera, acompañada por un territorio agrícola limitado, y la necesidad económica consiguiente de buscar recursos y alimento? Los ejemplos de Grecia en la Antigüedad, y de Holanda o de Noruega en la época actual, parecen confirmar esta alternativa. Pero cada uno de los ejemplos señalados, tiene su contrapartida, su “contra-ejemplo” (Rodríguez M. , 2011).

Al revisar la evolución histórica de los países citados por Rodríguez en el párrafo anterior, podemos apreciar que aquellos pueblos marítimos de la antigüedad, se convirtieron en las naciones marítimas de la modernidad, porque su ancestral conciencia marítima, de una manera muy natural, se fusionó en un solo cuerpo con la conciencia nacional, brindándoles un sentido de pertenencia e identidad, que los ha ligado y los seguirá ligando por siempre con el mar.

Estos conceptos de conciencia, pertenencia e identidad marítima, tienen efectos muy marcados en los pobladores que viven en las ciudades a orillas del mar, que los vuelven diferentes de aquellos individuos que disfrutan de una conciencia mediterránea, o si se quiere terrestre, continental o hasta rural. “No se trata solamente de las perspectivas y los horizontes físicos, que se ofrecen a la simple mirada del ser humano, sino que es sobre todo, una disposición subconsciente hacia una u otra forma de “aprehender el espacio” geográfico” (Rodríguez M. , 2011).

Para que la vocación marítima de un pueblo, pueda ser percibida y practicada en un nivel local, nacional o regional, está supuesta a contener varios -sino todos- los componentes que Manuel Rodríguez propone:

- Sentido de pertenencia y de apropiación material de los espacios marítimos.
- Sentido simbólico de identidad con el mar como espacio de trabajo, de creación artística, de navegación y de desarrollo de la personalidad y las profesiones individuales.
- Cohesión del grupo humano para integrar los espacios marítimos en su propio imaginario colectivo.
- Propósito de utilización del mar como recurso y ámbito de proyección del poder.

En este aspecto del análisis, se establece también que la vocación marítima de los pueblos, es uno de los fundamentos de la voluntad de un estado-nación para convertirse en una potencia marítima, situándose dentro de la esfera simbólica, cultural e ideológica de los grupos humanos. En las propias palabras del autor, la vocación marítima de un pueblo está representada por “una inclinación natural, espontánea de la población de un país para valerse del mar como recurso y como espacio de expresión de su voluntad cohesionada como Estado y como nación” (Rodríguez M. , 2011).

Para finalizar este tema, vamos a concluir diciendo que la motivación que mueve a los pueblos -costeros o no- a desarrollar una vocación marinera, está dada por una caprichosa combinación de las necesidades de subsistencia, carencias propias del territorio interior, inclinación ancestral cultural hacia el mar; y condiciones favorables de navegación junto al borde costero.

# Poder marítimo





# **Poder marítimo versus poder terrestre. Una discusión desde la perspectiva geopolítica**

Galo Cruz

## **Una referencia inicial**

El pensamiento geopolítico se presenta en la historia humana en cuatro momentos diferenciales: 1) la etapa conocida como de los precursores y que va desde la Antigüedad griega hasta el precursor fundamental que fue el antropólogo alemán Friedrich Ratzel (1844-1904), el mismo que con su concepción del Estado orgánico, el espacio vital y sus leyes de nacimiento, desarrollo y muerte de los estados dio luz al apareamiento de la geopolítica formal; 2) la geopolítica imperial que va desde el surgimiento de este vocablo en la persona del filósofo sueco Rudolf Kjellen (1864-1922) hasta la teoría de las panregiones y el pensamiento de Karl Haushofer (1869-1946); 3) la geopolítica de la Guerra Fría que incorpora a todos los pensadores que trataron de explicar y dar luz a la relación del ser humano, el espacio y poder en tiempos de bipolaridad y 4) La geopolítica de la Posguerra Fría que va desde la caída del Muro de Berlín (1989) hasta la actualidad.

Durante las diferentes etapas del pensamiento geopolítico siempre se puso en escena el papel mar como elemento distintivo e incluso concluyente en la disputa del poder, todo esto en torno a las perspectivas que el ser humano y las sociedades tenían para alcanzar y lograr el poder y también como espacio de desarrollo e incluso, supervivencia. En este sentido la discusión sobre el papel del océano y del espacio terrestre y aéreo en esta problemática, parecería secundaria, toda vez que estos espacios - a los cuales se sumaron el espacio exterior y el ciberespacio- se deben complementar para la búsqueda de los intereses de los pueblos y para su legítima defensa.

A continuación se pondrá en escena algunos criterios en torno a la discusión sobre la relación entre el océano y el espacio terrestre, entre el poder marítimo y el poder terrestre en los diferentes momentos del pensamiento geopolítico.

## La discusión mar- tierra en el pensamiento geopolítico imperial.

Cuando el almirante Taylor Mahan (1840-1914) puso su perspectiva del poder marítimo en el escenario mundial, el geopoder era dilucidado entre los grandes imperios del mundo y la ciencia y tecnología propiciaba importantes avances en el transporte marítimo; su planteamiento era claro: abandonar el poder continental y el aislamiento norteamericano y desarrollar el poder marítimo ya que adquiriendo el poder en el mar, se asumía que se podría lograr el dominio del mundo. La posición de Mahan es claramente determinista y sostiene que el adquirir el poder naval es indispensable para dominar el mar y esto solo pueden conseguir ciertas naciones; para ello se requiere unir factores físicos y humanos (Conde, 1997).

Para este historiador y geoestratega norteamericano, el mar es una inmensa planicie en la cual el hombre podrá moverse en todas direcciones y en el crecimiento del poder naval debe participar una flota de guerra, flota mercante u el comercio; además, el poder naval puede verse afectado por las siguientes características: “1. Situación geográfica. 2. Configuración física 3. Extensión territorial. 4. Número de habitantes. 5. Carácter de estos habitantes. 6. Clase de Gobierno incluyendo las Instituciones nacionales que haya” (Mahan, 2013).

Mahan influyó decisivamente en las posteriores generaciones de políticos y estrategas, en especial en su país y en Gran Bretaña. Junto con el vicealmirante británico Philip Colomb representaron el punto más alto del pensamiento marítimo, relievando siempre el imperativo del dominio del mar y por este medio, el dominio del mundo. La contribución de Mahan fue inmediata e importante, no solo en la praxis, en la disputa del poder regional y mundial, sino también en las academias y centros de estudios navales; sin embargo, algo sus críticos concluyen que el mar es importante, pero no determinante en la existencia y proyección de poder de los estados.

Sir Hartford Mackinder (1861-1947), en contraposición con Mahan, plantea su teoría de Poder Terrestre, también de carácter determinista y que considera que quien domine la “tierra corazón”<sup>88</sup> dominará Eurasia y quien domine esta “isla del mundo” dominará el planeta; si bien considera la importancia de los mares, afirma que el poder político se resuelve en el

---

88 El heartland o tierra corazón es el gran espacio ruso- asiático que incluye además a la Europa Oriental.

continente, con el dominio de las masas terrestres y este poder terrestre se acrecienta con el poder marítimo (Conde, 1997). Esta teoría ha sido criticada por su carácter estática y determinista.

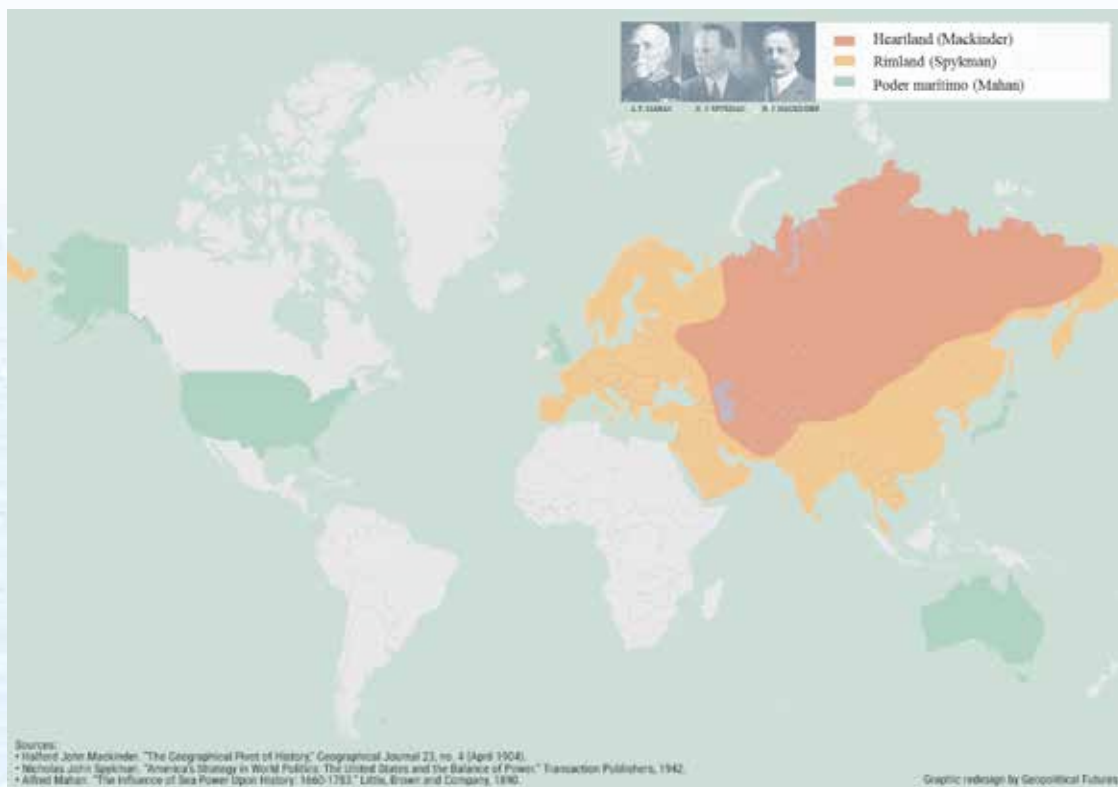


Figura 102. Mapa Comparativo de las Teorías Geopolíticas de Mahan, Mackinder y Spykman  
Fuente: Adaptado de (Geopolitical Futures, 2018) en: <https://geopoliticalfutures.com>

Karl Haushofer (1869-1946) es el teórico del espacio vital, del no estatismo de fronteras y fundamentalmente de haber planteado una división del mundo en panregiones, obedeciendo a criterios geoeconómicos, siendo un adelantado a su época y simplificando, a través de este escenario la correlación de fuerzas en el política internacional; estas zonas geoeconómicas tenía como líder a una potencia industrial hegemónica y serían: 1) Panamérica liderado por EE.UU., 2) Paneuropa y África lideradas por Alemania; 3) Panrusia con Rusia como potencia hegemónica y 4) la Coprosperidad de la Gran Asia, liderada por Japón (Marini, 1985). Esta concepción en la que tiene un papel importante la autarquía, reduce las posibilidades para el comercio marítimo mundial.

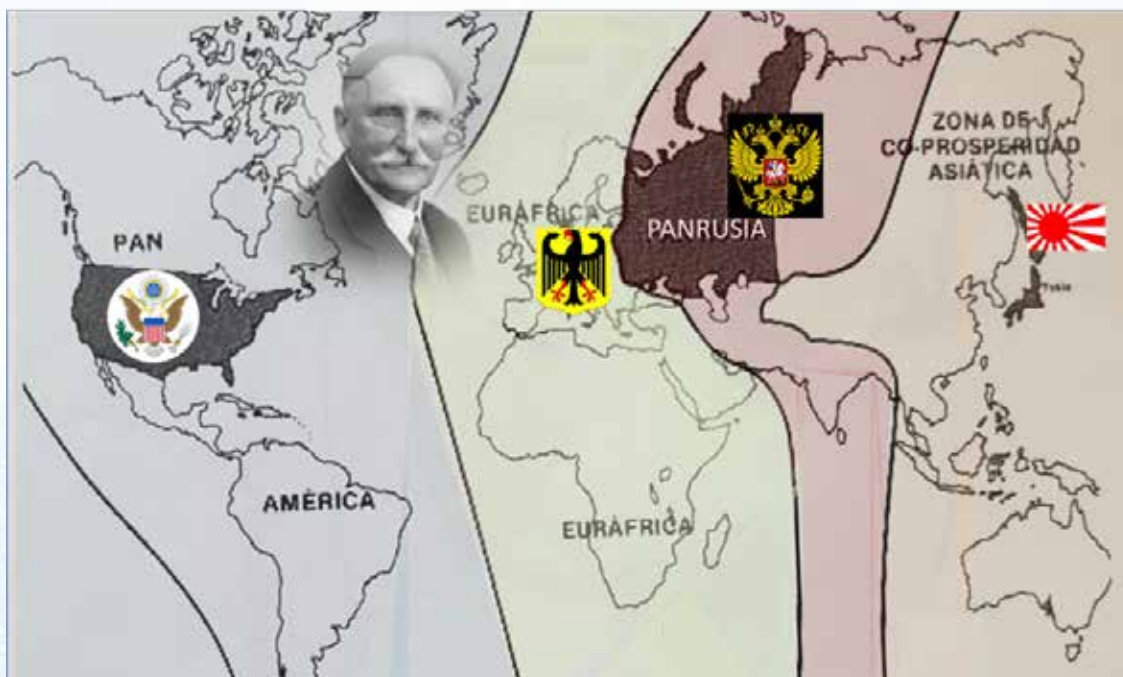


Figura 103. Haushofer y la Teoría de las Panregiones

Fuente: Adaptado de: <https://userscontent2.emaze.com> y <http://euro-synergies.hautetfort.com>

Para este pensador alemán, el suelo es el poder y por eso su afirmación de que los grandes estados son los que marcarán el futuro. Asigna un papel fundamental al poder continental, relegando al poder marítimo a un plano secundario; el mar es fundamental en la medida en que es la real frontera natural de los estados; el resto son líneas flexibles (Conde, 1997). La crítica a su doctrina estriba en el imponderable racial y determinista, favoreciendo el reparto del mundo en grandes imperios. Su pensamiento representa, posiblemente, el punto culminante de la geopolítica imperial.

## Discusión clave en los finales de la Segunda Guerra Mundial

Cuando en junio de 1944, en momentos en que se preparaba el desembarco de Normandía, durante la segunda guerra mundial, el líder británico Sir Winston Churchill durante una reunión mantenida con el general Charles de Gaulle, líder francés, le aseguraba que “cada vez que Gran Bretaña tenga que decidir entre Europa y el mar abierto, decidirá siempre el mar abierto” (Garton Ash, 2010); esta frase resumía dos certezas de la historia británica; los ingleses cuando apostaron por el mar fueron la primera potencia del planeta; en cambio, cuando se interesaron en Europa continental, si bien

salieron triunfales de múltiples guerras, esto significó en cambio un declive estratégico, incluso con serias complicaciones políticas y económicas<sup>89</sup>. La otra realidad era que la prioridad oceánica británica tenía que ver con el privilegio de la alianza atlántica, apostando por su pariente cercano, los Estados Unidos de Norteamérica.

La antes citada expresión de Churchill, enfrentaba a quien fuera Primer Lord del Almirantazgo británico<sup>90</sup> y por tanto estaba dotado de un claro pensamiento marítimo, con un gran estadista y estratega francés, partidario de la defensa a ultranza de su territorio nacional, el general De Gaulle. Con esta referencia se facilita una mejor aproximación a la reciente discusión entre lo geopolítico y oceanopolítico.



Figura 104. Winston Churchill y Charles de Gaulle en París, luego de la Victoria  
Fuente: Arxiu La Vanguardia en: <http://www.lavanguardia.com>

Churchill era preclaro y muy pragmático en sus pensamientos, sobre la base de una perspectiva realista; deploraba las posiciones defensivas y tenía

<sup>89</sup> El mismo Winston Churchill, una vez que se erigía como uno de los líderes del mundo, como triunfador de la segunda guerra mundial, sufrió un fracaso político cuando perdió abrumadoramente las elecciones a manos del laborista Clement Attlee en julio de 1945.

<sup>90</sup> Winston Churchill se desempeñó como Primer Lord del Almirantazgo y en su juventud se desempeñó en las campañas de África como Teniente de Caballería.

una notable capacidad de adaptación a las circunstancias. Como decisor político en asuntos del mar, era partidario de asignar los presupuestos necesarios para asegurar la superioridad británica en los mares y al finalizar la primera guerra mundial “la *Royal Navy* había visto incrementados sus efectivos en 706 unidades; buques que suponían un desplazamiento añadido de 913.800tm” (Morales, 2017). Otro hecho trascendental fue cuando en 1911 decidió que la flota británica ya no use carbón y que el combustible de allí en adelante debía ser el petróleo y con esto los navíos eran más veloces que los de sus rivales y además, era mayor la capacidad de almacenamiento (Valle, 2014). Su posición representaba el poder marítimo como fundamento del poder mundial.

El pensamiento político de Charles de Gaulle incidió en los geopolíticos y estrategias franceses de la segunda mitad del siglo XX; sus elementos centrales se orientaban a la independencia y disuasión, para evitar un nuevo colapso francés y allí adquiere una gran notoriedad el arma nuclear. En este sentido se concibió una «santuarización» del territorio francés y para ello se debía contar con una fuerza nuclear defensiva<sup>91</sup>. “La *force de frappe*<sup>92</sup>, capaz de hacer invulnerable el territorio francés basándose en la Estrategia de la disuasión por respuesta nuclear masiva a cualquier ataque a dicho territorio. Para ello, la *force de frappe* debería ser totalmente francesa” (Villalba, 2003). Junto con el alemán Konrad Adenauer y a despecho de las superpotencias mundiales, los dos viejos visionarios emprendieron la construcción de la unidad europea<sup>93</sup>.

## La discusión durante la Guerra Fría.

Si bien Nicholas Spykman (1893-1943) estructuró las bases de su pensamiento geopolítico en los años de la Segunda Guerra Mundial, la profundidad y realismo de sus ideas configuraron el escenario geopolítico

---

91 El arsenal nuclear francés es el tercero en el mundo, luego de Rusia y EE.UU., consta de 300 cabezas nucleares distribuidas de la siguiente manera: en cuanto al componente naval, cuenta con 240 cabezas nucleares distribuidas en 48 submarinos. La Fuerza Aérea dispone de 40 misiles aire-tierra ASMPA de una sola cabeza termonuclear de hasta 300 kt. En aviones Mirage 2000N K3 y Rafale F3 (Sarro, 2015)

92 Concebida como Fuerza de Choque o Fuerza de disuasión nuclear de Francia, para ello cuentan como arma fundamental sus submarinos nucleares.

93 El canciller alemán Adenauer tuvo como prioridad la reconciliación con Francia. “Junto con el Presidente francés, Charles de Gaulle, marcó un punto de inflexión en la historia: en 1963, (...), Alemania y Francia, firmaron un tratado de amistad que fue un verdadero hito en el camino hacia la integración europea” (Unión Europea, s.f.).

de gran parte de la posterior Guerra Fría. En concordancia con su origen académico, consideró que el campo de acción de la geopolítica se inscribe en las relaciones internacionales. Una de sus preocupaciones se orientaba a la alianza inicial que debía darse entre el poder terrestre, dominado por la URSS y el poder marítimo detentado por los EE.UU. y Gran Bretaña, para así neutralizar a Alemania. Su propuesta geopolítica se fundamentaba en que “las tierras costeras de Eurasia o Rimland constituían, en lugar del heartland, la clave del control del mundo debido a sus poblaciones, sus ricos recursos y su utilización de líneas marítimas interiores” (Delgado, 2004).

Spykman, padre de la escuela geopolítica norteamericana, relievaa la importancia de la mitad norte del mundo, en la misma que se encuentran las grandes masas terrestres y los centros del poder desde las perspectivas económica, militar y política, por sobre el sur del mundo en el cual se dispersa lo terrestre, tiene menor valor estratégico y por ello carecen de importancia. En su escenario geopolítico de la posguerra, coloca como una de las alternativas al nuevo orden, “la hegemonía anglo norteamericana, con la participación del Japón: Se formaría un frente continental encabezado por una geocracia<sup>94</sup>” (Marini, 1985).

Saul B. Cohen (1925- ) geógrafo norteamericano que en la década de los años 60 puso en escena su teoría de jerarquía espacial global; en este sentido se establece cuatro niveles: 1) en el primer nivel divide al mundo en dos grandes regiones geoestratégicas que son coincidentes con la disputa de los poderes marítimo y continental: el Mundo Marítimo dependiente del comercio y en el que se encuentran cuatro regiones geopolíticas y el Mundo Continental Eurasiático que abarca dos regiones geopolíticas; 2) en un segundo nivel se sitúan las regiones geopolíticas, la mayoría de estas son parte de las regiones geoestratégicas; 3) el tercero comprende los estados-nación según su poder en el sistema mundial y 4) en el cuarto nivel se encuentran unidades subnacionales (Portillo, 2004) .

---

94 Se considera a la geocracia como el gobierno global

**Tabla 11**

**Regiones Geopolíticas y Geoestratégicas según Samuel Cohen**

División del mundo según Saul B Cohen	
Regiones geoestratégicas	Regiones geopolíticas
1. Mundo Marítimo dependiente del comercio	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angloamérica y el Caribe</li> <li>▪ Europa marítima y Magreb</li> <li>▪ Asia extracostera y Oceanía</li> <li>▪ Suramérica</li> </ul>
2. Mundo Continental Eurasiático	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tierra Corazón Rusa y Europa Oriental</li> <li>▪ Este de Asia</li> </ul>

Nota. Fuente: Elaboración propia sobre la base de (Conde, 1997)

Cohen establece la importancia de Medio Oriente y el Sudeste Asiático, como un espacio al que denominó como “cinturas fragmentadas”. La situación o el destino político y estratégico de estas regiones en las que chocaban las dos grandes zonas geoestratégicas era de interés vital para el Mundo Marítimo dependiente del comercio y por tanto, para la disputa del poder mundial (de Pezarat, 2012).

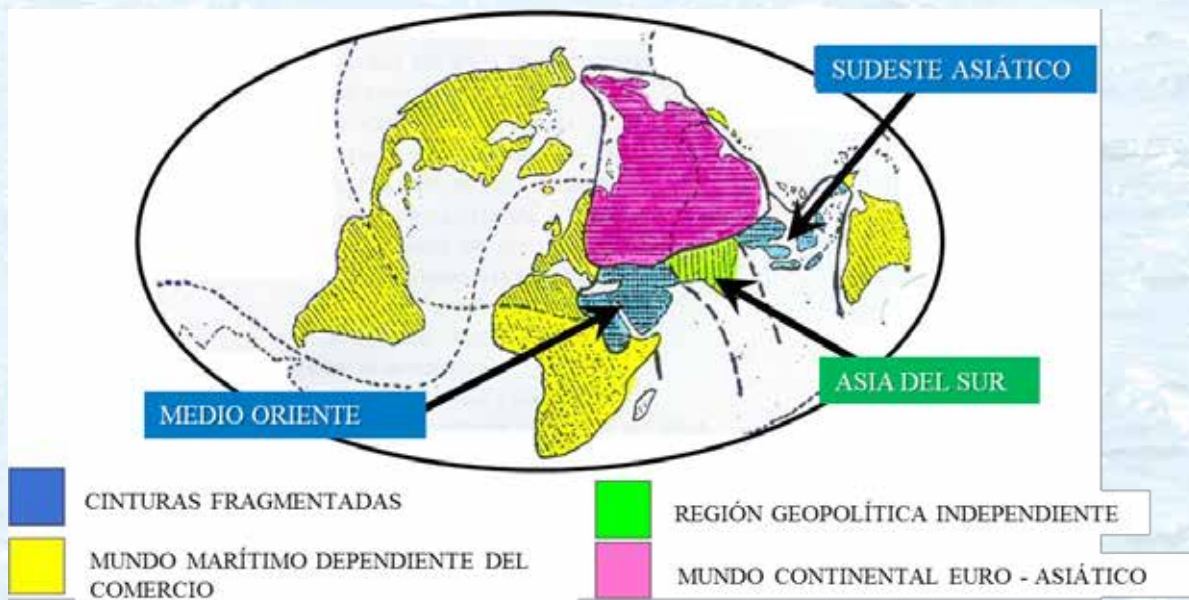


Figura 105. Las Regiones Geoestratégicas y Cinturas Fragmentadas según S.B. Cohen  
Fuente: Adaptado de (Dias Sequeira, 2014)



## La discusión en la Posguerra Fría.

Luego de ese dramático “*game change*”<sup>95</sup> mundial, sucedido a partir de los años 1989 con la Caída del Muro de Berlín, reunificación alemana (1990) e implosión de la URSS (1991) y por tanto el fin del mundo bipolar, las teorías y doctrinas geopolíticas que trataron de explicar el nuevo orden mundial se concentraron en aspectos geoculturales y geoeconómicos producidos por la aceleración globalizadora, a la vez que nuevas guerras y por tanto nuevas amenazas perturban el escenario geopolítico. En este contexto, los conflictos híbridos hacían su aparición y el propio orden internacional entró en una etapa de reconfiguración y por tanto de definiciones.

Para los principales geopolíticos de este momento de la historia humana que se lo ha llegado a bautizar con diferentes nombre: posmodernidad, edad posindustrial, pos guerra fría, edad del conocimiento, del riesgo y otros, la discusión mar- tierra no parecería ser lo fundamental y así es como la teoría del Choque de Civilizaciones de Samuel Huntington (1927-2008) , la del Gran Tablero Mundial de Zbigniew Brzezinski (1928- 2017), se orientaron a otros ejes prioritarios referidos por los espacios y luchas civilizatorias y por el control de Eurasia como botín geopolítico para el ganador de la Guerra Fría.

Henry Kissinger, posiblemente el mayor analista geopolítico de los últimos años, define al momento actual cuando afirma que: “En el mundo de la geopolítica, el orden establecido y proclamado como universal por los países occidentales se encuentra en un punto de inflexión [...] El resultado no es simplemente una unipolaridad de poder, sino un mundo de realidades contradictorias” (Kissinger, 2016).

Lo nuevo, en esta permanente discusión del mar versus tierra, es la concepción oceanopolítica surgida a partir de las ideas del Martínez Bush<sup>96</sup> (1936-2011), situando al espacio oceánico como el verdadero espacio de crecimiento y desarrollo del Estado; en ese sentido en el Pacífico Sur, Chile presenta su mar Presencial, el Perú con el mar de Grau y Ecuador con el

---

95 Los *game change* son acontecimientos que inciden decisivamente en el escenario mundial, toda vez que “cambian las reglas del juego, modifican equilibrios de poder o representan virajes de tal magnitud que vuelven obsoletos los anteriores esquemas de análisis y actuación” (Lacalle, 2017).

96 El almirante Jorge Martínez Bush fue Agregado Naval en la Embajada de Chile en Ecuador, Comandante en Jefe de la Armada chilena Comandante en Jefe de la Armada, entre 1990 y 1997. Senador institucional 1998- 2006, Doctor Honoris causa de la Universidad Marítima Mundial. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile , s.f.)

mar Equinoccial, según el gráfico No. 106. Esta nueva perspectiva ya ha sido abordada en las anteriores páginas y constituye el tema fundamental de esta obra; en tal virtud, no se ahondará en más explicaciones.

Se podría decir que la geopolítica y oceanopolítica son concepciones que obligan a un debate sobre temas trascendentales, decisivos y que van más allá de ideologías, intereses coyunturales y otras variables; lo que sí es evidente, es la necesidad que tiene los estados y organizaciones de involucrarse en estas perspectivas para actuar favorablemente en un mundo convulso, inestable y muy complejo.

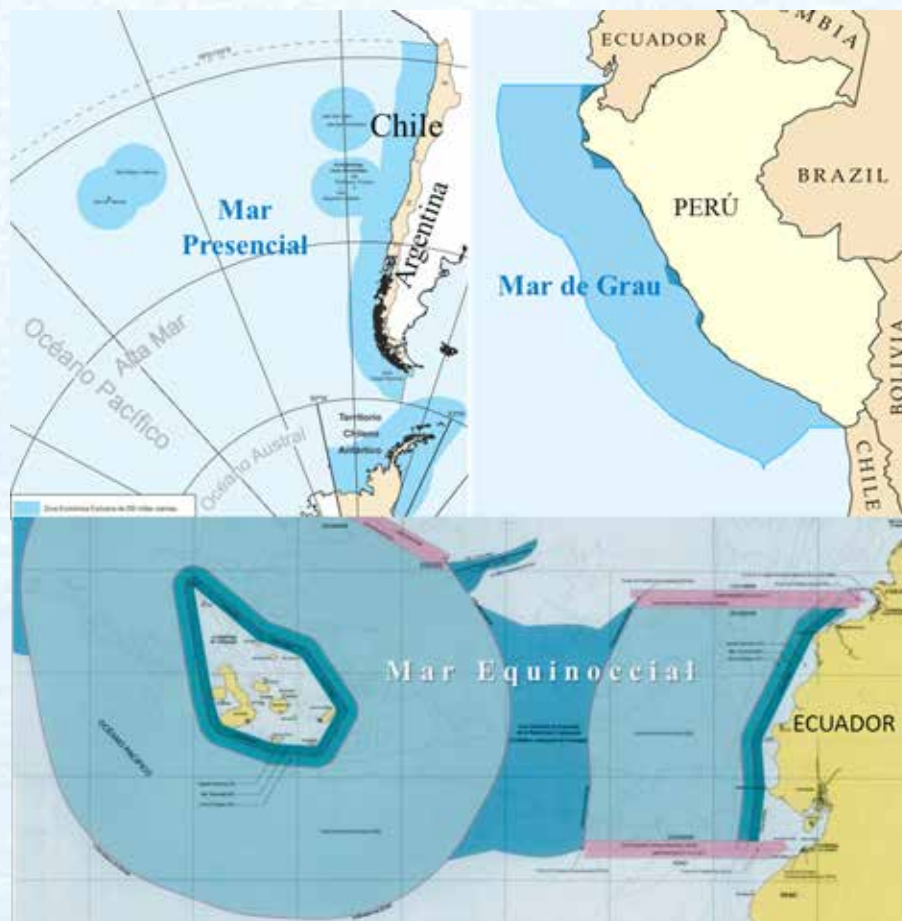


Figura 106. Perspectivas oceanopolíticas: Mar Interior, Mar de Grau y Mar Equinoccial.  
Fuentes: Adaptado de Comité Nacional Oceanográfico de Chile en: <http://www.cona.cl>, *Political Geography Now* 2014 en: <http://cienciageografica.carpetapedagogica.com> y <https://marequinoccial.files.wordpress.com>

Ante la complejidad e incertidumbre que nos rodea, ante la necesidad de aprovechar las capacidades nacionales y la posición geográfica y

geoestratégica en la que estamos inmersos, para fortalecer la cooperación regional y participar favorablemente en un mundo globalizado y competitivo, es imperativo definir el rol que interpreta el país en el contexto político estratégico regional y mundial, el mismo que está marcado por una notable lucha por la supervivencia, así como por una desigual competencia estratégica. La geopolítica y la oceanopolítica nos pueden dar las herramientas para aclarar el nebuloso y a la vez promisorio futuro.

## Anexos

### Anexo 1: Siglas utilizadas para identificar los convenios marítimos

#### Tabla 12

#### Siglas de los Convenios Marítimos

SIGLA	Convenios internacionales sobre:
SOLAS	Seguridad de la vida humana en el mar
MARPOL	Prevenir la contaminación por los buques
TONNAGE	Arqueo de buques
INMARSAT	Constitutivo de la organización internacional de telecomunicaciones marítimas por satélite
COLREG	Reglamento internacional para prevenir los abordajes
CSC	Seguridad de los contenedores
SFV	Seguridad de los buques pesqueros
STCW	Normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar
STCW-F	Normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros
INTERVENTION	Intervención en alta mar en casos de contaminación por hidrocarburos
CLC	Responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.
FUND	Fondo internacional de indemnización de daños debido a contaminación por hidrocarburos
PAL	Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar
LLMC	Limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo
SUA	Represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima
SALVAGE	Salvamento marítimo
OPRC	Cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos
HNS	Responsabilidad e indemnización por daños relativos al transporte marítimo de sustancias peligrosas y nocivas
STP	Acuerdo para buques de pasaje que prestan servicios especiales

Nota. Fuente: OIM, en: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Default.aspx>

## Anexo 2: Conflictos en el mar Caribe y su entorno

**Tabla 13**

### Conflictos en el Caribe centroamericano

Zonas en litigio	Objeto y carácter del litigio	Elementos y estado actual de los litigios
Belice -Guatemala	Terrestre y marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guatemala reivindica casi la mitad del territorio de Belice al sur del río Sibún y también los cayos Sapodilla y Ranguana que controla. Estas reivindicaciones terrestres tienen consecuencia en la delimitación de las respectivas aguas jurisdiccionales y ZEE. Guatemala tiene un interés suplementario porque su acceso al mar está cerrado a causa de las aguas jurisdiccionales de Belice y Honduras. E</li> <li>En negociaciones llevadas a cabo en 2002, bajo los auspicios de la Organización de los Estados Americanos (OEA) se proponía la creación de un corredor marítimo internacional.</li> <li>Este acuerdo, aceptado por todos los países, tenía que ser confirmado por referéndum. Pero no se organizó la consulta popular en ninguno de los dos países.</li> </ul>
Belice -Honduras	Terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Honduras reivindica el cayo Sapodilla o cayos Zapotillos en detrimento de Belice.</li> <li>El arreglo está ligado a la solución del contencioso territorial y marítimo entre Belice y Guatemala.</li> </ul>
Guatemala - Honduras	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Belice y Honduras proponen compartir un corredor marítimo con Guatemala, según el acuerdo negociado bajo los auspicios de la OEA.</li> <li>Guatemala discute las reivindicaciones de Honduras sobre los cayos Sapodilla y Ranguana, hoy bajo administración de Belice.</li> </ul>

Nota. Fuente: Atlas Caribe. Espacios Marítimos (Roth, 2017)

**Tabla 14**

### Conflictos en el Caribe colombiano

Zonas en litigio	Objeto y carácter del litigio	Elementos y estado actual de los litigios
Colombia - Honduras	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Persiste una disputa sobre algunos islotes.</li> <li>Un convenio otorgó el banco de Serranilla a Colombia, pero Jamaica, Nicaragua y los Estados Unidos también lo reivindican, así como el de bajo Nuevo.</li> <li>Nicaragua discute este convenio y se opone a las reivindicaciones de Colombia sobre las aguas situadas al este del 82º oeste</li> </ul>
Colombia - Nicaragua	Marítimo y terrestre (archipiélago de San Andrés)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nicaragua rechaza la soberanía de Colombia sobre el archipiélago de San Andrés y Providencia Albuquerque, así como sobre algunas rocas y bancos de arena.</li> <li>El tratado Esguerra-Bárceas de 1928 estableció los derechos de Colombia sobre las aguas y las islas situadas al este del 82º oeste, pero durante el período sandinista, Nicaragua denunció aquel tratado, por estimar que fue firmado bajo presión durante la ocupación norteamericana. En 1988, el gobierno de Nicaragua reiteró sus reivindicaciones de principio mientras aceptaba la ocupación de facto por Colombia.</li> </ul>
Colombia y Nicaragua-Honduras-Jamaica-Estados Unidos	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Colombia ve aliarse contra ella las reivindicaciones rivales de Nicaragua, pero también de Honduras y Jamaica, sobre las rocas e islotes lejanos y aislados de Santa Catalina, East South East, y los bancos de arena de banco Rocador, Quito Sueño, Serrana, Alicia, Serranilla y bajo Nuevo.</li> </ul>
Colombia - Panamá	Marítimo (islas de la costa Caribe)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Panamá mantiene sus reivindicaciones sobre algunas pequeñas islas de la costa, ya que pretende que eran anexos suyos cuando era una provincia de Colombia (hasta 1903). Considera que deben aplicarse la ley de equidistancia.</li> </ul>
Colombia - Venezuela	Marítimo y terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Colombia no abandonó sus reivindicaciones sobre el archipiélago de Los Monjes, islas situadas en la entrada del golfo de Venezuela, ocupadas por Venezuela durante los años 50 y atribuidas a Colombia por el acuerdo bilateral de 1980.</li> <li>Fracasaron las tentativas para llegar a un acuerdo sobre la frontera marítima de las islas y el trazado de una línea para delimitar la bahía.</li> </ul>
Nicaragua y Honduras-Colombia	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>En 1986, Honduras y Colombia firmaron un tratado para el trazado de la frontera marítima vista como una extensión de la frontera terrestre a lo largo del meridiano 82º oeste.</li> <li>Nicaragua denuncia el tratado y el "Acto de Honduras relativo a las áreas marítimas" y protesta contra la instalación de tropas hondureñas en Cayo Sur.</li> <li>En 1999, Nicaragua llevó el caso ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) con el fin de delimitar la frontera entre los tres países. La CIJ le dio la razón a Honduras.</li> </ul>

Nota. Fuente: Nota. Fuente: Atlas Caribe. Espacios Marítimos (Roth, 2017)

**Tabla 15**  
**Conflictos en la parte norte – central del Caribe**

Zonas en litigio	Objeto y carácter del litigio	Elementos y estado actual de los litigios
Estados Unidos y Haití-Cuba-Jamaica	Terrestre y marítimo (Isla Navaza)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haití, con el apoyo de Cuba, reivindica la isla de Navaza ocupada y administrada por los Estados Unidos.</li> <li>La delimitación de las fronteras marítimas Cuba/Jamaica y Cuba/Haití que depende de este problema, todavía está en suspenso.</li> </ul>
Cuba y los Estados Unidos	Terrestre (Base Naval de la Bahía de Guantánamo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cuba protesta contra la presencia en su territorio del enclave de Guantánamo. 118 km<sup>2</sup> alquiladas a un precio irrisorio (las versiones oscilan entre 3 mil y 5 mil USD al año) cuyos cheques no han sido cobrados desde la crisis de los misiles en 1962.</li> <li>Según los términos del acuerdo, vigente hasta 2033, los Estados Unidos pueden decidir solos si devuelven o no este enclave.</li> </ul>
Haití - Jamaica	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las reivindicaciones de Haití sobre la isla Navaza, administrada por los Estados Unidos, impiden la creación de la frontera marítima en el punto de confluencia Cuba-Haití y Cuba-Jamaica.</li> </ul>
Honduras -Jamaica	Terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los dos países reivindican bajo Nuevo y Serranilla, también reclamadas por Colombia, Nicaragua y los Estados Unidos.</li> </ul>
Jamaica - Nicaragua	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se han suspendido las negociaciones esperando el fin del contencioso sobre el islote de bajo Nuevo y el banco de arena de Serranilla que también reivindican Colombia, Honduras y los Estados Unidos, y la resolución del conflicto sobre las islas reivindicadas por Nicaragua y ocupadas por Colombia.</li> </ul>
Antigua-Barbuda y San Bartolomé (Francia)	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>El contencioso trata de la delimitación marítima.</li> </ul>
San Martín (Francia) - Saint Marteen (Antillas neerlandesas)	Terrestre y marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>El problema del punto de llegada de la frontera que influye en el trazado de los límites de las aguas jurisdiccionales está todavía en suspenso.</li> </ul>
Jamaica - Nicaragua	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se han suspendido las negociaciones esperando el fin del contencioso sobre el islote de bajo Nuevo y el banco de arena de Serranilla que también reivindican Colombia, Honduras y los Estados Unidos, y la resolución del conflicto sobre las islas reivindicadas por Nicaragua y ocupadas por Colombia.</li> </ul>

Nota. Fuente: Atlas Caribe. Espacios Marítimos (Roth, 2017)

**Tabla 16**  
**Conflictos en el Caribe sur**

Zonas en litigio	Objeto y carácter del litigio	Elementos y estado actual de los litigios
Venezuela y Dominica-San Vicente-Santa Lucía-San Cristóbal y Nieves-Antigua y Barbuda	Marítimo y terrestre (Archipiélago Las Aves)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estos diferentes estados, al considerar que se trata de rocas y no de islas verdaderas, no admiten que se considere el archipiélago Las Aves como islas que dan a Venezuela derecho a una ZEE y a una plataforma continental. Además, esta situación minora sus propias ZEE potenciales.</li> <li>También discuten la soberanía de Venezuela sobre aquellas islas y los tratados firmados por Francia, los Países Bajos y los Estados Unidos que otorga derechos a Venezuela sobre ellas.</li> </ul>
Guyana y Surinam	Marítimo y terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un contencioso fronterizo resulta del desacuerdo a propósito del afluente río arriba.</li> </ul>
Guyana y Venezuela	Terrestre y marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>El contencioso trata primero de la frontera terrestre. Pretende Venezuela que el curso del río Esequibo es la frontera natural y no reconoce la Línea Schomburgk de 1844 que impuso el Reino Unido como frontera en 1886.</li> <li>Un arbitraje norteamericano en 1899, permitió concesiones recíprocas y la definición de un trazado en 1905. Venezuela firmó en 1970 una moratoria con el Reino Unido y la Guyana independiente, pero se niega a reiterarla, lo que reactiva periódicamente este conflicto e impide la definición de la frontera marítima y bloquea la explotación petrolífera.</li> </ul>
Surinam y Guayana Francesa	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Llevar discusiones respecto a los límites de las aguas jurisdiccionales y de la plataforma continental.</li> </ul>
Antigua-Barbuda y San Bartolomé (Francia)	Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>El contencioso trata de la delimitación marítima.</li> </ul>
San Martín (Francia) y Saint Marteen (Antillas neerlandesas)	Terrestre y marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>El problema del punto de llegada de la frontera que influye en el trazado de los límites de las aguas jurisdiccionales está todavía en suspenso.</li> </ul>

Nota. Fuente: Atlas Caribe. Espacios Marítimos (Roth, 2017)

## Referencias bibliográficas

*Las Grandes Aplicaciones Oceánicas de los Siglos XVIII y XIX.* (s.f.). Recuperado el 15 de diciembre de 2015

Tomassini, L. (1988). *Relaciones internacionales. Teoría y práctica.* Santiago de Chile: PNUD-CEPAL. wikipedia.org. (2017). *Dorsal del Pacífico Oriental.* Obtenido de <https://es.wikipedia.org>: [https://es.wikipedia.org/wiki/Dorsal\\_del\\_Pac%C3%ADfico\\_Oriental](https://es.wikipedia.org/wiki/Dorsal_del_Pac%C3%ADfico_Oriental)

Abello - Galvis, R., Arévalo, W., Sarmiento, A., Vega, G., & Córdoba, N. (27 de enero de 2014). *ACDI Anuario Colombiano de Derecho Internacional.* Recuperado el 2015, de [http://www.anuariocdi.org/anuario2012/Diferendo%20Peru%20-%20Chile\(v.1\).pdf](http://www.anuariocdi.org/anuario2012/Diferendo%20Peru%20-%20Chile(v.1).pdf)

Agencia La Tercera. (19 de septiembre de 2007). *Círculo astronómico.* (I. Jorge, Editor) Recuperado el 21 de mayo de 2015, de <http://www.circuloastronomico.cl/eco/hielos.html>

Aguirre Vío, C. (1997). *Historia Naval Mundial* (Vols. 1, pag 137). Viña del Mar, Chile: Ediciones de la Universidad Marítima de Chile.

Aguirre Vío, C. (1997). *Historia Naval Mundial Tomo III.* Valparaíso: Universidad Marítima de Chile.

Aguirre, C. (1997). *Historia Naval Mundial Tomo I.* Viña del Mar: Ediciones de la Universidad Marítima de Chile.

Alemán, S. M. (28 de noviembre de 2012). *Problemática sobre el golfo de Fonseca.* Recuperado el 2015, de <http://problematicadelgolfodefonseca.blogspot.com/>

*América, un Nuevo Mundo* (2015). [Película]. España.

Aquae Fundación. (s.f). *Aquae Fundación.* Recuperado el 2015, de <http://www.fundacionaquae.org/wiki-aquae/el-agua-en-el-mundo/desalinizacion-en-el-mundo/>

Arenas, M. (2010). *El MDA y su relación con la estrategia marítima.* Obtenido de Revista de Marina, <https://revistamarina.cl/>: <https://revistamarina.cl/revistas/2010/6/arenas.pdf>

Arias, L. A. (s.f). *Universidad de Bogotá, Jorge Tadeo Lozano.* Recuperado el 2015, de <http://www.utadeo.edu.co/es/link/ciencias-del-mar/74/layout-1/historia>

Arraiza, E. (2002). *Cultura marítima vasca.* (E. I. Sociedad de Estudios Vascos, Ed.) *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*(21), 353-371.

ArteHistoria. (s.f). *ArteHistoria*. Obtenido de <http://www.artehistoria.com/v2/contextos/1745.htm>

ArteHistoria. (s.f). *ArteHistoria* . Recuperado el 22 de junio de 2015, de <http://www.artehistoria.com/v2/contextos/1745.htm>

Asamblea Nacional Constituyente. (2008). *CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR*. Montecristi.

Asensio, M. (2003). *El Transporte Acuático Recreativo en el Mercado Argentino*. Mar del Plata: Universidad Nacional del Mar del Plata.

Astromía. ((s.f)). Recuperado el 4 de mayo de 2015, de <http://www.astromia.com/tierraluna/erasgeologicas.htm>

Astromía. (s.f). *Astromía*. Recuperado el 2015, de <http://www.astromia.com/tierraluna/capastierra.htm>

Asunto Relativo a la Diferencia Territorial y Marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar Caribe (Corte Internacional de Justicia de La Haya 8 de octubre de 2007).

Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. (2014). *Autoridad Internacional de los Fondos Marinos*. Recuperado el 2015, de <https://www.isa.org.jm/es/acerca-de-la-autoridad-internacional-de-los-fondos-marinos>

Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. (s.f). *Internacional Seabed Authority*. Recuperado el 2015, de <https://www.isa.org.jm/es/acerca-de-la-autoridad-internacional-de-los-fondos-marinos>

Ayala, E. (2012). *Manual de Historia del Ecuador I*. Quito: Corporación Editora Nacional.

Balanzátegui Moreno, D. (24 de febrero de 2007). *Apachita*. Recuperado el 15 de julio de 2015, de <http://revistas.arqueo-ecuatoriana.ec/en/apachita/apachita-11/20-la-cultura-mantena>

Baratas, A. (1992). *La Enseñanza Universitaria de las Ciencias Naturales Durante la Restauración y su Reforma*. Madrid.

Barbe, E. (1987). El papel del realismo en las relaciones internacionales. *Revista de Estudios Políticos Nueva Época*(57), 149,176.

Benítez, J., Bautista, A., & Hernández, F. (23 de marzo de 2013). *Historia de la navegación y Arquitectura naval en la Antigüedad*. Recuperado el 14 de junio de 2015, de <http://nautilus-naves.blogspot.com/>

Biblioteca Virtual Luis Angel Arango. (5 de septiembre de 2015). <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/ctemc/ctemc09b.htm>. Obtenido de La problemática fronteriza no resuelta entre Guyana y Venezuela.



Biblioteca Virtual Luis Angel Arango. (s.f). *Banco de la República de Colombia - Actividad Cultural*. Recuperado el 5 de septiembre de 2015, de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/ctemc/ctemc09b.htm>

Blanco, J. (1990). La estrategia de las comunicaciones marítimas. (I. d. Naval, Ed.) *La política marítima y sus problemas actuales. Cuadernos Monográfico(9)*, 55-62. Recuperado el 2015, de [www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/09cuaderno/05cap.pdf](http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/09cuaderno/05cap.pdf)

Breverton, T. (2010). *Breverton's Nautical Curiosities: A Book of the Sea*. Londres: Quercus.

Cabrales, G. A. Videos basados en informacion del blog. *Dorsales Centroceánicas*.

Calduch, R. (1991). Relaciones Internacionales. En R. Calduch. Madrid: Editorial en Ciencias Sociales.

Cambio Cilmático. (13 de diciembre de 2005). *Cambio Climático*. Recuperado el 2015, de <http://www.cambio-climatico.com/el-deshielo-del-artico-abre-nuevas-rutas-de-navegacion-entre-europa-america-y-asia>

Cambio Climático. (13 de diciembre de 2005). *Cambio Climático*. Recuperado el 18 de mayo de 2015, de <http://www.cambio-climatico.com/el-deshielo-del-artico-abre-nuevas-rutas-de-navegacion-entre-europa-america-y-asia>

Campos Carrasco, J. M. (2012). *Lugares para el encuentro: Guanahaní, Fuerte de la Navidad e Isabela*. Madrid: Sílex Ediciones. Recuperado el 18 de junio de 2015

Canal de Panamá. (s.f). *sitio web del Canal de Panamá*. Recuperado el 22 de julio de 2015, de <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/resena-historica-del-canal-de-panama/>

Canal de Panamá. (s.f). *Sitio web del canal de Panamá*. Recuperado el 2015, de <https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/culminacion-de-la-construccion/>

Cano , B., & Pérez, C. *Relieve Submarino*. Instituto Zaragoza.

CAP Horniers- Chile. (s.f). *Cofradía de los Capitanes de Cabo de Hornos. CAP Horniers-Chile*. Recuperado el 23 de julio de 2015, de [http://www.caphorniers.cl/ruta\\_cabo/ruta.htm](http://www.caphorniers.cl/ruta_cabo/ruta.htm)

Carbonell, E. (2005). Homínidos: las primeras ocupaciones de los continentes. En S. R, *Las principales secuencias pliocuaternarias*. Barcelona: Editorial Ariel. pp. 135-160.

Castillero Calvo, A. (1999). Los transportes y las vías de comunicación en Hispanoamérica. En A. Castillero Calvo, & A. Kuethe, *Historia general de América Latina* (Vols. Vol. 3, Tomo 1, págs. págs. 339-398). España: Trotta- Ediciones Unesco.

Ciencia y educación. (s.f). *Taringa*. Recuperado el 2015, de <http://www.taringa.net/posts/ciencia-educacion/17400762/Diferencias-entre-el-Artico-y-el-Antartico.html>

Cifuentes , J., Torres-García Pilar, & Frías , M. (1997). Las grandes aplicaciones oceánicas de los siglos XVII y XIX. En J. L. Cifuentes, T.-G. Pilar, & M. Frías, *El océano y sus recursos* (La ciencia para todos ed.). México, México: Fondo de Cultura Económica. Recuperado el 2015, de Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa: [http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/02/html/sec\\_13.html](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/02/html/sec_13.html)

Cifuentes, J. L., Torres-García , P., & Frías , M. (1997). La investigación de la técnica en la investigación submarina. En J. L. Cifuentes, P. Torres-García, & M. Frías, *El Océano y sus recursos* (La ciencia para todos ed.). México, México: Fondo de Cultura.

Cifuentes, J. L., Torres-García, P., & Frías , M. (1997). La revolución de la técnica en la investigación submarina. En J. L. Cifuentes, P. Torres-García, & M. Frías, *El océano y sus recursos* (segunda ed.). México, México: Fondo de Cultura Económica.

Cifuentes, J. L., Torres-García, P., & Frías, M. (1997). Las ciencias del mar y el estudio actual de los océanos. En J. L. Cifuentes, P. Torres-García, & M. Frías, *El océano y sus recursos*. México, México: Fondo de Cultura Económica.

Clarín. (5 de 1 de 2015). Japón diseñó la ciudad del futuro: estará bajo el mar y se estrenará en 2030. [www.clarin.com/sociedad](http://www.clarin.com/sociedad).

CLIA. (2015). *CLIA*. Recuperado el 2015, de <https://www.cruising.org/docs/default-source/research/2015-year-in-review.pdf?sfvrsn=0>

Codina, R. (2003). Visión de la Armada de Chile. *Revista de Marina de Chile*.

Colomo, J. (2014). La nueva ruta de la seda del siglo XXI. *Estudios y Debate sobre geografía, historia, economía y política*, 3-9.

Comisión Colombiana del Océano. (2013). *El Océano: Maravilla Terrestre*. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano.

Comisión Colombiana del Océano. (2013). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. Bogota: JL Impresores Ltda.

Comisión Colombiana del Océano. (2013). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros* . Bogotá: Secretaría Ejecutiva CCO.

Comisión Océano Mundial. (2014). *Del Declive a la Recuperación Un Plan de Rescate para el Océano Mundial*. Comisión Océano Mundial.

Comisión Permanente del Pacífico Sur. (2015). *Comisión Permanente del Pacífico Sur*. Recuperado el 2015, de <http://www.cpps-int.org/index.php/2014-09-05-20-13-21/2014-09-05-20-17-06>

Conde, E. (1997). Visión geopolítica del mar. En I. E. Estratégicos, *El mar en la defensa económica de España* (págs. 15-41). Madrid: CESEDEN.

Conflicto del golfo de Fonseca. (28 de noviembre de 2012). *Conflicto del golfo de Fonseca*. Recuperado el 2015, de <http://golfodefonsecaenca.blogspot.com/>

Contreras, A. (s.f). *Las Relaciones Internacionales*. Recuperado el 2015, de <http://albertocontrerasinformatica.blogspot.com/p/corrientes-ideologicas-de-las-ri.html>

Corte Internacional de Justicia. (s.f). *Corte Internacional de Justicia*. Recuperado el 2015, de <http://www.icj-cij.org/homepage/sp/>

Coutler, D. (2002). Globalization and Maritime Commerce: The rise of hub ports . *Globalization and Maritime Power*, 134-139.

Dávalos, J. (2014). *Gobernanza de los Espacios Marítimos del Ecuador*. Quito: ESPE.

De Pezarat, P. (2012). Geopolítica e Geoestratégia. *Nação e Defesa*(131), 229-246.

Definición ABC. (s.f). *Definición de Placa Tectónica*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com> : <https://www.definicionabc.com/geografia/placa-tectonica.php>

Definición ABC. (s.f). *Definición ABC*. Recuperado el 2015, de <http://www.definicionabc.com/politica/relaciones-internacionales.php>

Del Busto, J. (1996). *Túpac Yupanqui* (Vol. 11). Lima: Brasa S.A.

Del Busto, J. A. (2006). *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía*. Lima: Congreso del Perú. Recuperado el 21 de julio de 2015

Delgado, A. (2004). La evolución del pensamiento geopolítico. En CESEDEN, *Fundamentos de la estrategia para el siglo XXI* (págs. 183-228). Madrid: Ministerio de Defensa.

Departamento de Estado de los Estados Unidos. (2005). *Reseña de Historia de Estados Unidos*. Washington DC.

Departamento de Estado de los Estados Unidos. (2005). *Reseña de la Historia de Estados Unidos*. Washington DC.

Dias Sequeira, J. (Abril de 2014). *As teorias geopolíticas e Portugal*. Obtenido de Revista Militar: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/914>

Diego, J. (23 de mayo de 2014). *Deshielo de la banquisa Ártica*. Obtenido de [navegar.com](http://www.navegar.com): <http://www.navegar.com/nuevas-rutas-de-navegacion-abiertas-por-el-deshielo-artico/>

Diego, J. P. (23 de mayo de 2014). *Navegar.com. Navegar.com Revista nautica digital*. Recuperado el 20 de diciembre de 2015, de <http://www.navegar.com/nuevas-rutas-de-navegacion-abiertas-por-el-deshielo-artico/>

Diego, J. P. (23 de mayo de 2014). *Nuevas Rutas de Navegación Abiertas por el Deshielo Ártico*. Recuperado el 20 de diciembre de 2015, de <http://www.navegar.com/nuevas-rutas-de-navegacion-abiertas-por-el-deshielo-artico/>.

DIGEIM. (2004). *Ecuador y los Intereses Marítimos*. Quito: DIGEIM.

DIGEIM. (2004). *El Ecuador y los Intereses Marítimos*. Quito.

DIGEIM. (2004). *El Ecuador y los Intereses Marítimos 2da Edición*. Quito.

DIGEIM. (2014). *Armada del Ecuador*. Recuperado el 2015, de <http://www.armada.mil.ec/wp-content/uploads/Books/LibroV/index.html#/7/zoomed>

DIGEIM, D. G. (2004). *Ecuador y los Intereses Marítimos 2da Edición*. Quito: Calvache.

Dirección General Marítima. (08 de Septiembre de 2015). *Ministerio de Defensa Nacional - Dirección General Marítima - Autoridad Marítima Colombiana*. Recuperado el 2015, de <https://www.dimar.mil.co/content/dimar-celebra-el-dia-maritimo-mundial>

DIRECTEMAR. (s.f). *Armada de Chile DIRECTEMAR*. Recuperado el 2015, de <http://www.directemar.cl/educacion.html>

Doncel, J. A. (2012). *Las Historias de Doncel*. Recuperado el 11 de mayo de 2015, de <http://jadonceld.blogspot.com/2012/06/el-relieve-submarino-y-las-fosas.html>

Donoso, S. (2014). *Piratas en Galápagos 1680-1720 Segunda Edición*. Quito: Ecuador.

Dugin, A. (11 de noviembre de 2015). *Una revisión de las teorías básicas en las Relaciones Internacionales*. Obtenido de The Fourth Political Theory: <http://www.4pt.su/es/content/una-revision-de-las-teorias-basicas-en-las-relaciones-internacionales>

Ecocostas. (s.f). *Ecocostas Red Latinoamericana de manejadores costeros*. Recuperado el 2015, de [http://www.ecocostas.org/images/documentos/1272486985\\_introduccion.pdf](http://www.ecocostas.org/images/documentos/1272486985_introduccion.pdf)

ECURED. (2012). *ECURED Conocimiento con todos y para todos*. Recuperado el 21 de octubre de 2015, de [http://www.ecured.cu/index.php/Red\\_Operativa\\_de\\_Cooperaci%C3%B3n\\_Regional\\_de\\_Autoridades\\_Mar%C3%ADtimas\\_de\\_la\\_Am%C3%A9ricas](http://www.ecured.cu/index.php/Red_Operativa_de_Cooperaci%C3%B3n_Regional_de_Autoridades_Mar%C3%ADtimas_de_la_Am%C3%A9ricas)

EcuRed. (s.f). *EcuRed -Conocimiento con todos y para todos*. Recuperado el 28 de mayo de 2015, de <https://www.ecured.cu/Australia>

EcuRed. (s.f). *EcuRed*. Recuperado el 2015, de [http://www.ecured.cu/index.php/Aborigen\\_americano](http://www.ecured.cu/index.php/Aborigen_americano)

EcuRed. (s.f). *EcuRed*. Recuperado el 2015, de Aborigen americano: [http://www.ecured.cu/index.php/Aborigen\\_americano](http://www.ecured.cu/index.php/Aborigen_americano)

EcuRed. (s.f). *EcuRed Conocimiento con todos y para todos*. Recuperado el 20 de julio de 2015, de [http://www.ecured.cu/index.php/Casa\\_de\\_Contrataci%C3%B3n\\_de\\_Sevilla](http://www.ecured.cu/index.php/Casa_de_Contrataci%C3%B3n_de_Sevilla)

EIA. (1 de Diciembre de 2014). *US Energy Information Administration*. Recuperado el 14 de noviembre de 2013, de <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=18991>

El Pensante. (s.f). *El pensante. Misterios y curiosidades*. Recuperado el 25 de julio de 2015, de <http://misterios.co/2010/07/24/el-canal-de-corinto->

El Universo. (05 de Agosto de 2012). La tierra y el mar captan más CO2. *El Universo*.

Elika. (21 de diciembre de 2012). *La acuicultura*. Obtenido de [elika.eus: http://www.elika.eus/consumidor/es/preguntas\\_acuicultura.asp](http://www.elika.eus/consumidor/es/preguntas_acuicultura.asp)

elsalvador.com. (18 de marzo de 2013). *elsalvador.com Nicaragua se aleja de conflicto por golfo de Fonseca*. Recuperado el 2015, de <http://www.elsalvador.com/noticias/nacional/103942/nicaragua-se-aleja-de-conflicto-por-golfo-de-fonseca/>

elsalvador.com. (22 de marzo de 2014). *elsalvador.com*. Recuperado el 2015, de <http://www.elsalvador.com/noticias/internacional/124731/honduras-inaugura-un-helipuerto-en-isla-conejo/>

Emmerich, N. (2006). Fronteras, muros y límites en la globalización.

Emmerich, N. (2006). *Universidad Autónoma Metropolitana*. Obtenido de <http://www.izt.uam.mx/mydes/documentos/Fronteras%20muros%20y%20limites%20en%20la%20globalizacion.pdf>

Enciclopedia Jurídica. (2014). *Enciclopedia Jurídica*. Recuperado el 2015, de <http://enciclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-internacional-publico/derecho-internacional-publico.htm>

Ensinck, O. L. (24 de marzo de 2006). Santa Fé y sus corredores bioceánicos. *El Litoral*.

Escobar, A. (30 de noviembre de 2011). *Woodrow Wilson y Barack Obama: Idealismo e interdependencia compleja*. Recuperado el 6 de octubre de 2015, de <http://wilson-obama.blogspot.com/2011/11/idealismo-politico.html>

Estrada, J. (1990). *La Balsa*. Guayaquil: Imprenta Naval.

Faidutti, J. C. (s.f). *Derecho Internacional del Mar*. Guayaquil: Universidad de Especializaciones Espíritu Santo UEES.

Faidutti, J. (s.f.). *Derecho Internacional del Mar*. Guayaquil: Universidad de Especializaciones Espíritu Santo UEES.

FAO. (abril de 2003). *FAO*. Recuperado el 16 de julio de 2015, de <http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/es/ecu/body.htm>

FAO. (2014). *Examen Mundial de la Pesca y la Acuicultura*.

Fédorova , K. ( de enero de 2013). La contribución histórica de A. T. Mahan. El análisis comparativo de los conceptos geopolíticos: estratégico-militar y natural-orgánico. *Universitas. Revista de Filosofía, Derecho y Política*,(17), 3-27.

Fernández, C. (6 de Agosto de 2012). *Ecoavant.com*. Recuperado el 2015, de <http://www.ecoavant.com/es/notices/2012/08/la-tierra-absorbe-el-doble-de-co2-1579.php>

Fisher, J. R. (1992). *Relaciones Económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid: MAPFRE.

Fisher, J. R. (1993). El Comercio entre España e Hispanoamérica 1797-1820. En *Estudios de Historia Económica* (pág. 114). Banco de España, Servicio de Estudios.

Fondo de Cultura Económica. (1997).

Fonmar.org. (18 de octubre de 2012). *Fondos marinos*. Obtenido de <http://fonmar.blogspot.com>: <http://fonmar.blogspot.com/>

Fundación Museo Naval TV. (02 de marzo de 2015). El Comercio Marítimo del Siglo XVIII.

García de Tiedra, J. (s.f.). *El Libro del Consulado del Mar como fundamento del derecho mercantil mediterráneo en la Baja Edad Media*. Obtenido de [www.historia-del-derecho.es](http://www.historia-del-derecho.es): <http://www.historia-del-derecho.es/2013/09/libro-consulado-mar-derecho-mercantil-mediterraneo-baja-edad-media.html>

García -Osuna, J. (2013). Anales críticos sobre Cristóbal Colón, el gran almirante de la Mar Océana. *Anuario Brigantino*(36), 109-146. Obtenido de *Anuario Brigantino* 2013, nº 36.

García, A. (02 de mayo de 2015). El océano ya tiene un valor monetario. *El Comercio*.

García, M. (2009). *La Formación de los Pilotos de la Carrera de Indias en el Siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria.

Garton Ash, T. (21 de junio de 2010). El mensaje de De Gaulle y Churchill. *El País*.

Geo Oceanopolítica. (Junio de 2014). *Definición de Maritorio y su Significado*. Obtenido de <http://geo-oceanopolitica.cl>: <http://geo-oceanopolitica.cl/index.php/2014/06/01/hello-world/>

Geocities. (s.f). *Geocities*. Recuperado el 6 de mayo de 2015, de Mares y Oceanos: [www.geocities.ws/juliocl/cultura/mares.htm](http://www.geocities.ws/juliocl/cultura/mares.htm)

Geoenciclopedia. (s.f). *Geoenciclopedia*. Recuperado el 2015, de <http://www.geoenciclopedia.com/oceano-artico>

Ghosh, S. (30 de junio de 2017). *Maritime chokepoints are critical to global energy security, says EIA*. Obtenido de indoasiancommodities.com: <https://www.indoasiancommodities.com/2017/07/30/maritime-chokepoints-critical-global-energy-security-says-eia/>

Gil, J. (20 de abril de 2015). *Día Mundial de la educación y la formación marítima*. Obtenido de diariodenautica.com: <http://www.diariodenautica.com/dia-mundial-de-la-educacion-y-la-formacion-maritima>

Gómez Iturralde, J. A. (2000). La Capitana del Mar del Sur: Jesús María de la Pura y Limpia Concepción de Nuestra Señora. *Revista de Historia Marítima No 28*, 9-47.

Gómez Iturralde, J. A. (2000). La capitana del mar del sur: Jesús María de la Pura y Limpia Concepción de nuestra señora. *Historia Marítima(28)*, 9-47.

Gómez, J. (2000). La capitana del Mar del Sur: Jesús María de la Pura y Limpia Concepción de Nuestra Señora. *Revista de Historia Marítima No 28* , 9-48.

Greenpeace (Dirección). (2009). *El Artico Nuevas Rutas Marítimas* [Película].

Grigg , C. ((s.f)). *Puntos calientes volcánicos*. Obtenido de edHelper.com: [https://www.edhelper.com/ReadingComprehension\\_44\\_638.html](https://www.edhelper.com/ReadingComprehension_44_638.html)

Hartung Sabugo, K. (2003). SEA POWER 21 El nuevo concepto estratégico de la Marina de los EUA. *Revista de Marina(2)*, 7. Recuperado el 2015, de <http://revistamarina.cl/revistas/2003/2/Hartung.pdf>

Hernández, N. (3 de marzo de 2011). Recuperado el 15 de mayo de 2015, de <http://plumacandente.blogspot.com/2011/03/movimiento-maritimo-del-petroleo-puntos.html>

Historia y biografías. (s.f). *Historia Argentina y universal- biografías, ciencia y geografía*. Obtenido de <http://historiaybiografias.com/prehistoria/>

Historia y Biografías. (s.f). *Historia y Biografías*. Recuperado el 6 de octubre de 2015, de <http://historiaybiografias.com/facismo/>

Historia y Biografías. (s.f). *Historia y Biografías (Bucanero)*.

Historia y biografías.com. (27 de septiembre de 2014). *Primeros cables submarinos. Historia de su construcción*. Obtenido de [https://historiaybiografias.com/cable\\_submarino/](https://historiaybiografias.com/cable_submarino/)

Hoegh-Guldberg, O. (2015). *Reviviendo la economía del océano: la necesidad de actuar - 2015*. Geneva: WWF International production. Obtenido de [https://c402277.ssl.cf1.rackcdn.com/publications/790/files/original/Reviving\\_Ocean\\_Economy\\_REPORT\\_low\\_res.pdf?1429717323](https://c402277.ssl.cf1.rackcdn.com/publications/790/files/original/Reviving_Ocean_Economy_REPORT_low_res.pdf?1429717323)

Hoegh-Guldberg, O. e. (2015). *Reviviendo la Economía del Océano: la necesidad de actua - 2015*. Geneva, Gland, Suiza.: WWF International.

Hoffmann, J. (2000). *El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano*. Santiago de Chile: CEPAL.

Hosteltur. (9 de febrero de 2015). *Hosteltur*. Recuperado el 20 de noviembre de 2015, de [https://www.hosteltur.com/196520\\_industria-cruceros-invertira-3555-m-2015.html](https://www.hosteltur.com/196520_industria-cruceros-invertira-3555-m-2015.html)

Hosteltur. (7 de septiembre de 2015). *Industria de cruceros proyecta 25 millones de pasajeros para 2017-2018*. Obtenido de [www.hosteltur.lat](http://www.hosteltur.lat): [https://www.hosteltur.lat/169400\\_industria-cruceros-proyecta-25-millones-pasajeros-2017-2018.html](https://www.hosteltur.lat/169400_industria-cruceros-proyecta-25-millones-pasajeros-2017-2018.html)

[http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/02/html/sec\\_13.html](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/02/html/sec_13.html). (s.f.). Recuperado el 15 de diciembre de 2015, de VIII. LAS GRANDES APLICACIONES OCEÁNICAS DE LOS SIGLOS XVIII Y XIX.

<http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/resena-historica-del-canal-de-panama/>. (s.f.). *Reseña Histórica del Canal de Panamá*. Recuperado el 22 de julio de 2015

<http://noticias.universia.pr/en-portada/noticia/2013/11/19/1064392/descubrimiento-puerto-rico-1493-repaso-nuestra-historia.html>. (s.f.). Recuperado el 18 de junio de 2015

<http://www.laguia2000.com/america-hispanica/descubrimiento-del-oceano-pacifico>. (s.f.). Recuperado el 21 de junio de 2015

<http://www.mitoyrealidad.cl/mitoyrealidad/pdf>. (junio de 2014). Obtenido de Chile y la aspiración marítima boliviana. Mito y realidad.

[https://es.wikipedia.org/wiki/Rep%C3%ABlicas\\_mar%C3%ADtimas](https://es.wikipedia.org/wiki/Rep%C3%ABlicas_mar%C3%ADtimas). (s.f.). Recuperado el 16 de junio de 2015

Hubp, J. (25 de octubre de 1996). *El piso oceánico. La cara oculta de la Tierra*. (F. d. Económica, Editor, & ) Obtenido de [bibliotecadigital.ilce.edu.mx](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx): [http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/54/htm/sec\\_10.html](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/54/htm/sec_10.html)

Hubp, J. H. (s.f). *Scribd*. Recuperado el 7 de mayo de 2015, de A 15 la Tierra 1: <https://es.scribd.com/document/326688596/A-15-LA-TIERRA-1>

*Icarito*. ((s.f)). Recuperado el 7 de mayo de 2015, de <http://www.icarito.cl/enciclopedia/articulo/segundo-ciclo-basico/ciencias-naturales/tierra-y-universo/2010/03/64-8698-9-sismos.shtml>

ICJ, Reports 2014, p.3. (27 de enero de 2014). *International Court of Justice*. Recuperado el 2015, de <http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf>

ILCE. ((s.f)). *Biblioteca digital del ILCE*. (B. d. ILCE, Productor) Recuperado el 11 de mayo de 2015, de Instituto Latinoamericano de Comunicación Educativa: [http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/54/htm/sec\\_10.html](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/54/htm/sec_10.html)



ILCE. (s.f). *Biblioteca digital del ILCE -Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa*. Recuperado el 22 de julio de 2015, de [http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec\\_15.htm](http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/sec_15.htm)

Instituto de Historia Marítima del Ecuador. (1990). De Ida y Vuelta a Acapulco con Mercaderes de Mullu. En J. Estrada, *La Balsa* (págs. 275-298). Guayaquil: Imprenta Naval.

International Court Of Justice. (19 de noviembre de 2012). *Territorial And Maritime Dispute (Nicaragua V. Colombia)*. Obtenido de [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org): <http://www.icj-cij.org/files/case-related/124/124-20121119-JUD-01-00-EN.pdf>

International Court of Justice. (27 de enero de 2014). *Maritime Dispute (Peru v. Chile). Summary of the Judgment of 27 January 2014*. Obtenido de <http://www.icj-cij.org>: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/137/17958.pdf>

International Hydrographic Organization. (1986). *IHO Int*. Recuperado el 05 de mayo de 2015, de [http://www.iho.int/mtg\\_docs/com\\_wg/S-23WG/S-23WG\\_Misc/Draft\\_1986/S-23\\_Draft\\_1986\\_Headings.pdf](http://www.iho.int/mtg_docs/com_wg/S-23WG/S-23WG_Misc/Draft_1986/S-23_Draft_1986_Headings.pdf)

International Maritime Organization. (14 de enero de 2015). <http://www.imo.org>. Obtenido de IMO Secretary-General launches 2015 World Maritime Day theme: "Maritime education and training" at World Maritime University: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/02-WMD-launch.aspx#.Wloh2ryWaM9>

International Tribunal for the Law of the Sea. (s.f). *International Tribunal for the Law of the Sea*. Recuperado el 2015, de <https://www.itlos.org/the-tribunal/>

Jordán , G. (2005). de Globalización y los Nuevos Roles del Poder Naval. *REVISMAR*, 415-428.

Jordán, G. (2005). Globalización y los Nuevos Roles del Poder Naval en el Siglo XXI. *Revista de Marina de Chile* , 416.

Jose Hugo Hubp. (s.f.). *Google Academico*. Recuperado el 7 de mayo de 2015

José Luis Gabalón García. (2012). *Curso de Derecho Marítimo Internacional*. Madrid, España: Marcial Pons.

Justice, I. C. (6 de febrero de 2014). <http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17930.pdf>. Obtenido de Maritime Dispute Chile vs Peru.

La Enciclopedia del Estudiante. (2006). *Historia Universal Tomo 2*. Buenos Aires: Santillana.

La Reserva. (8 de junio de 2011). *LaReserva.com*. Recuperado el 2015, de [www.lareserva.com/home/los\\_5\\_oceanos\\_terrestres](http://www.lareserva.com/home/los_5_oceanos_terrestres)

- La Reserva.com. (8 de junio de 2011). *Los océanos*. Obtenido de <http://www.lareserva.com>: [http://www.lareserva.com/home/los\\_5\\_oceanos\\_terrestres](http://www.lareserva.com/home/los_5_oceanos_terrestres)
- Lacalle, L. (2017). *América Latina, entre Trump y China. EL cambio esperado*. Montevideo: Aguilar.
- lageografía.com. (s.f). *Los continentes*. Recuperado el octubre de 2017, de <https://lageografia.com>: <https://lageografia.com/geografia-fisica/continentes>
- Lajara, S. (2012). *Relación entre los intereses marítimos y el poder naval*. Santo Domingo.
- Laso. (s.f). *Laso Tablas de datos estadísticos*. Recuperado el 5 de mayo de 2015, de [www.infolaso.com/mares-mas-grandes.html](http://www.infolaso.com/mares-mas-grandes.html)
- Lewis, B. (1990). *Race and slavery in the Middle East*. Recuperado el 14 de junio de 2015, de [http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio\\_%C3%A1rabe\\_de\\_esclavos](http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_%C3%A1rabe_de_esclavos)
- Lexicoon. (s.f). *Lexicoon Diccionario español*. Obtenido de <http://lexicoon.org/es/filibustero>
- Llugsha, V. (2015 No 18). Ciudades de frontera: dinámicas locales y plataformas regionales. *Perfil Criminológico*, 3.
- Lorco, N. (22 de Diciembre de 2007). *La Nere y el Lorco se van a Manila*. Recuperado el 2015, de <http://nere-lorco-philippines.over-blog.com/article-7317612.html>
- M., J. L.-G. (1990). *El Océano y sus recursos XII. El futuro de los Océanos*. (F. D. D. R. © 1990, Ed.) México: Educación Superior e Investigación científica de la SEP y del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Mahan, A. (2013). Análisis de los elementos del poder naval. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 4(2), 305-334.
- Marcos, J. G. (2005). *Los Pueblos Navegantes del Ecuador Prehispánico*. Quito: Abya-Yala.
- Marcos, P. ((s.f)). *WWF-España*. Recuperado el 11 de mayo de 2015, de [http://www.wwf.es/que\\_hacemos/mares\\_y\\_costas/sobre\\_mares\\_y\\_oceanos/fondos\\_marinos/montanas\\_submarinas/](http://www.wwf.es/que_hacemos/mares_y_costas/sobre_mares_y_oceanos/fondos_marinos/montanas_submarinas/)
- Marinet. (s.f). *Marinet Foro de investigaciones marinas en Iberoamérica*. Obtenido de <http://tierra.rediris.es/marinet/proyectos.htm>
- Marini, J. (1985). *El conocimiento geopolítico*. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Márquez, G. (2001). Monopolio y Comercio en América Latina, Siglos XVI-XVII. (E. C. México, Ed.) *Centro de Estudios Económicos, Serie documentos de trabajo(X)*, 2-33.

Martínez, A. J. (1990). Clase Magistral dictada en la Academia de Guerra Naval de Chile. *La Gran Tarea de esta Generación es la Ocupación Efectiva de Nuestro Mar*. Valparaíso, Chile.

Martínez, A. J. (1993). *Oceanopolítica: Una Alternativa para el Desarrollo*. Valparaíso: Andrés Bello.

Martínez, J. (1992). *La Educación para el Mar*. Valparaíso.

Martínez, J. (1993). *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Andrés Bello.

Martínez, J. (1996). El Mar como sistema. *Revista de Marina de Chile*, 7-8.

Martínez, J. (s.f.). La Universidad y el Océanos Pacífico frente al Siglo XXI. *Revista de Marina de Chile*, 6.

Megaconstrucciones. (s.f.). Recuperado el julio 22 de 2015, de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=canal-kiel>

Meléndez, E. L. (2011). *El corredor bioceánico nororiental, como eje articulador de la integración macroregional del norte y nororiente del Perú*. Lima Perú: Agencia de Fomento de la Inversión Privada en el marco del Eje Multimodal Norandino.

Mey, C. (marzo de 2010). *Historia y arqueología marítima*. Recuperado el 22 de julio de 2015, de <http://www.histarmar.com.ar/Veleros/Nitratos/Nitratos-Comercio.htm>

Ministerio Coordinador de Seguridad Integral. (2013). *Plan Nacional de Seguridad Integral 2014-2017*. Quito.

Ministerio de Defensa Nacional. (1 de marzo de 2000). *Ministerio de Defensa Nacional de Colombia*. Obtenido de DECRETO NUMERO 347 DE 2000 01 MAR. 2000 : [http://www.cco.gov.co/images/documentos/Decreto\\_347\\_2000.pdf](http://www.cco.gov.co/images/documentos/Decreto_347_2000.pdf)

Ministerio de Defensa Nacional del Ecuador. (2013). *Agenda Política de la Defensa 2014-2017*. Quito: Midena.

Ministerio de Educación . (s.f). *Centro virtual de noticias*. Recuperado el 2015, de <http://www.mineduccion.gov.co/cvn/1665/article-172540.html>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (s.f.). *www.cancilleria.gob.ec*. Obtenido de Asamblea Nacional aprueba adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar: <http://www.cancilleria.gob.ec/asamblea-nacional-aprueba-adhesion-del-ecuador-a-la-convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-derecho-del-mar/>

Mito y Realidad. (junio de 2014). *Mito y realidad Bolivia tiene acceso al mar*. Recuperado el 2015, de Chile y la aspiracion maritima boliviana. Mito y realidad: <http://www.mitoyrealidad.cl/mitoyrealidad/site/edic/base/port/inicio.html>

- Montenegro González, A. (1992). *Historia y Geografía del Mundo*. Bogotá: Norma.
- Montenegro, A. (1992). *Historia y Geografía del Mundo; del Renacimiento al Siglo XX*. Bogotá: Norma.
- Morales, A. (2017). El escenario naval tras la primera guerra mundial. (GESI, Ed.) *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 3(2), 147-168.
- Mundial, C. O. (2014). Adessium Foundation y Oceans 5.
- Myro Sánchez, R., Fernández-Otheo, C., Labrador, L., Baidés, A., Álvarez, E., & Vega, J. (2008). *Globalización y deslocalización. mportancia y efectos para la industria española*. Madrid, España: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- Noemí Sanín Posada, M. C. (2013). *La llegada del Dragón*. Bogotá: Panamericana.
- Ochoa, M. (s.f). Recuperado el 22 de julio de 2015, de <http://fluidos.eia.edu.co/hidraulica/articulos/historia/suez/suez.html>
- OEA. (s.f). <http://www.oas.org>. Obtenido de TRATADO AMERICANO DE SOLUCIONES PACIFICAS "PACTO DE BOGOTÁ" (A-42): [http://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados\\_multilaterales\\_interamericanos\\_A-42\\_soluciones\\_pacificas\\_pacto\\_bogota.asp](http://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados_multilaterales_interamericanos_A-42_soluciones_pacificas_pacto_bogota.asp)
- Oratlas. (s.f). *Libro mundial de hechos*. Recuperado el 2015, de <http://www.oratlas.com/libro-mundial/antartida/geografia>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2015). *Perfiles sobre la pesca y la acuicultura del Ecuador*. NEW YORK: FAO.
- Organización Marítima del Mar. (s.f). *Organización Marítima del Mar*. Recuperado el 2015, de <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>
- Pereira , J., & Neila, J. (2009). Del Estado a la sociedad en la historia de las relaciones internacionales. En J. Pereira, *Historia de las relaciones internacionales contemporáneas* (págs. 3, 34). Barcelona: Ariel.
- Pérez Porto, J., & Merino, M. (2010). *Definición de*. Recuperado el 11 de agosto de 2015, de <http://definicion.de/comercio-internacional/>
- Pigna, F. ((s.f)). La guerra de corso. Obtenido de [www.elhistoriador.com.ar](http://www.elhistoriador.com.ar): [https://www.elhistoriador.com.ar/articulos/independencia/la\\_guerra\\_de\\_corso.php](https://www.elhistoriador.com.ar/articulos/independencia/la_guerra_de_corso.php)
- Portabella, D. (2007). *Antecedentes del derecho del mar*. Cuyo.
- Portabella, D. (2007). *Antecedentes del Derecho Marítimo*. Cuyo.

Portal Quimera. (2017). *La Carrera de Indias y el monopolio comercial*. Recuperado el 22 de agosto de 2015, de [www.portalquimera.net](http://www.portalquimera.net): [www.portalquimera.net/historia-edad-moderna/la-carrera-de-indias-y-el-monopolio-comercial](http://www.portalquimera.net/historia-edad-moderna/la-carrera-de-indias-y-el-monopolio-comercial)

Portalquimera. (s.f). *Portalquimera*. Recuperado el 22 de agosto de 2015, de [www.portalquimera.net/historia-edad-moderna/la-carrera-de-indias-y-el-monopolio-comercial](http://www.portalquimera.net/historia-edad-moderna/la-carrera-de-indias-y-el-monopolio-comercial)

Portillo, A. (2004). Una aproximación a las visiones geopolíticas globales. *Revista Geográfica Venezolana*, 4, 289-295.

Preceden. (2017). *Evolución de los Medios de Transporte Acuáticos*. Obtenido de [www.preceden.com](http://www.preceden.com): <https://www.preceden.com/timelines/33163-evoluci-n-de-los-medios>

Prieto, M. (3 de agosto de 2010). Prepararon escenario bélico para justificar agresión. *Correo del Orinoco*. Obtenido de <http://www.correodelorinoco.gob.ve/golfo-venezuela-es-un-manjar-apetecible-para-estados-unidos/>

Quesada, R. (2009). *Globalización*. Recuperado el 2015, de *Revista Mensual de Economía, Sociedad y Cultura*: <http://rcci.net/globalizacion/2009/fg909.htm>

Ramirez, J. (2013). *Teoría del Estado*. Mexico.

Ramirez, J. (s.f.). *Teoría del Estado*. Mexico: 2013.

Ramón, G., & Torres, V. (2004). *El desarrollo local en el Ecuador: historia, actores y métodos*. Quito: Abya Yala.

Real Academia Española. (2017). *neocolonialismo*. Obtenido de *Diccionario de la lengua española*: <http://dle.rae.es/?id=QO1eo9Z>

Redal, E. J. (2006). *La Enciclopedia del Estudiante, tomo 2: Historia Universal*. Buenos Aires: Santillana.

Réplica del Gobierno de Perú, Controversia marítima Perú con Chile (Corte Internacional Justicia 9 de noviembre de 2010).

República Bolivariana de Venezuela. (6 de julio de 2015). Decreto ejecutivo 1859. *Gaceta oficial de la República Bolivariana de Venezuela*(*Gaceta Oficial Número 40.696*). Caracas, Venezuela.

REPUBLICANEW. (15 de marzo de 2016). *A Propósito de Grocio y el Derecho Internacional*. Obtenido de <http://republica.gt/>: <http://republica.gt/2016/03/15/a-proposito-de-grocio-y-el-derecho-internacional/>

Revista Sucesos. (2013). La Historia de la Navegación. *Revista Sucesos*, No. 20, pág 18.

Revista Sucesos No 20 . (2013). La Historia de la Navegación. En S. Barros, *La Historia de la Navegación* (pág. 18).

Revista Sucesos No. 20. (s.f). *Libros maravillosos*. Recuperado el 2015, de <http://www.librosmaravillosos.com/historiadelanavegacion/capitulo04.html>

Revista Sucesos No. 20. (s.f). *Libros maravillosos*. Recuperado el 2015, de <http://www.librosmaravillosos.com/historiadelanavegacion/capitulo04.html>

Revista Sucesos. (s.f). *La Historia de la Navegación*.

Revista Sucesos. (s.f). *La Historia de la Navegación*. Recuperado el 2015, de [www.librosmaravillosos.com/historiadelanavegacion](http://www.librosmaravillosos.com/historiadelanavegacion)

ROCRAM. (s.f). *Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas*. Recuperado el 2015, de [http://www.rocram.net/prontus\\_rocram/site/artic/20080512/pags/20080512223345.php](http://www.rocram.net/prontus_rocram/site/artic/20080512/pags/20080512223345.php)

Rodríguez, M. (1997). *Fundamentos de la oceanopolítica. Bases teóricas y conceptuales de una oceanopolítica moderna*. Obtenido de Biblioteca Sur: <https://bibliotecasur.files.wordpress.com/2015/02/fundamentos-de-la-oceanopolitica-1997.pdf>

Rodríguez, M. (2011). *Fundamentos para la oceanopolítica*.

Rodríguez, M. (2012). *Poder y Potencia de los Océanos del Mundo*.

Rodríguez, M. L. (06 de Julio de 2006). *Elementos para una Geopolítica del Pacífico en los inicios del Siglo XXI*. Recuperado el 2015, de Geopolítica Austral: <http://geopolitica.blogia.com/2006/070602-elementos-para-una-geopolitica-del-pacifico-en-los-inicios-del-siglo-xxi.php>

Rodríguez, M. L. (06 de julio de 2006). *Geopolítica Austral*. Recuperado el 2015, de <https://geopolitica.blogia.com/2006/070602-elementos-para-una-geopolitica-del-pacifico-en-los-inicios-del-siglo-xxi.php>

Rojas, R. (2010). Los territorios que perdió Chile en la Guerra del Pacífico . *Argumentos*.

Romann, A. (13 de marzo de 2012). *China en el mundo*. Recuperado el 2015, de <https://chinaenelmundo.wordpress.com/2012/03/13/china-mantiene-disputas-sobre-territorio-maritimo/>

Rosenberg, M. (s.f). *ToughtCo*. Recuperado el 6 de mayo de 2015, de <http://geography.about.com/od/learnabouttheearth/a/fifthocean.htm>

Roth, P. (2017). *Atlas Caribe*. Obtenido de Espacios Marítimos, conflictos de baja intensidad: <http://atlas-caraiibe.certic.unicaen.fr/es/page-122.html>

Sánchez, A., & Cantalapiedra, S. (24 de abril de 2013). *Aula del tercer ciclo*. Obtenido de <http://aula-quinto.blogspot.com/2013/04/etapas-historicas-linea-del-tiempo.html>

- Sandiilessa.wordpress.com. (2010). *La trata de Negros*. Obtenido de <https://sandiilessa.wordpress.com/>: <https://sandiilessa.wordpress.com/sumario/>
- Sanz, J. (09 de abril de 2015). *Historia de la Historia*. Recuperado el 16 de junio de 2015, de <http://historiasdelahistoria.com/2015/04/09/por-que-china-no-descubrio-america>
- Sanz, J. (09 de abril de 2015). *Historias de la historia*. Recuperado el 16 de junio de 2015, de <http://historiasdelahistoria.com/2015/04/09/por-que-china-no-descubrio-america>
- Sarro, F. (junio de 2015). *Force de frappe: ¿tan solo una cuestión de prestigio?* Obtenido de Centro Naval, Boletín 140: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN840/840-SARRO.pdf>
- Scarre, C. e. (2005). *The human past: world prehistory and the development of human societies*. Londres: Thames & Hudson.
- Schmitt, C. (1981). Tierra y Mar. En C. Schmitt, *Tierra y Mar* (págs. 4-6).
- Schmitt, C. (2002). *Tierra y Mar*. Adelphi, Milano: Instituto de Estudios Políticos.
- Secretaría del Tratado Antártico. (s.f). *Secretaría del Tratado Antártico*. Recuperado el 2015, de <http://www.ats.aq/s/ats.htm>
- Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano. (2013). *El Océano Maravilla Terrestre*. Bogotá D.C: Representaciones y Distribuciones ESNA.
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (09 de Diciembre de 2013). *Ecuador busca ampliar su plataforma Continental*. Guayaquil: SENPLADES.
- SENPLADES. (2012). *Plan Nacional para el Buen Vivir*. Quito.
- Simone, O. B. (1987). *Compendio de derecho de la Navegación*. Depalma.
- Solís, E. (1978). Poder Marítimo. *Revista de Marina*, 13.
- Solís, E. (1997). Algunas Consideraciones Estratégicas. *Revista de Marina*, 3.
- Solís, E. (1998). Poder Marítimo. *Revista de Marina de Chile*, 13.
- Solis, E. (1999). Algunas Consideraciones sobre Estrategia Marítima. *Revista de Marina de Chile*, 3.
- Solís, E. (s.f.). Poderío Marítimo. *Revista de Marina*, 3.
- Sorauren, M. (s.f.). *Historia y conciencia nacional*. Obtenido de [navarralde.com](http://www.nabarralde.com/es/egunekoa/7350-historia-y-conciencia-nacional): <http://www.nabarralde.com/es/egunekoa/7350-historia-y-conciencia-nacional>

Spanish.china.org.cn. (26 de noviembre de 2009). Recuperado el 16 de junio de 2015, de [http://spanish.china.org.cn/culture/txt/2009-11/26/content\\_18957708\\_2.htm](http://spanish.china.org.cn/culture/txt/2009-11/26/content_18957708_2.htm)

SPINCAM. (s.f). *SPINCAM*. Recuperado el 2015, de <http://www.spincamnet.net/index.php/sobre-spincam>

Székely, J. (2002). *Derecho del Mar*. México.

The History Channel. (2013). *El Origen de la Tierra*.

The International Court of Justice . (1 de junio de 2017). *Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua)*. Obtenido de [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org) : <http://www.icj-cij.org/files/case-related/157/157-20170601-PRE-01-00-EN.pdf>

Tolomeo. (7 de Noviembre de 2015). *Este es el lugar más profundo del mundo*. Obtenido de <https://ptelameoblog.wordpress.com>: <https://ptelameoblog.wordpress.com/2015/11/07/este-es-el-lugar-mas-profundo-del-mundo/>

Torres, Y. (2012). *Antecedentes históricos del nuevo derecho del mar*. From <http://www.monografias.com/trabajos61/antecedentes-derecho-mar/antecedentes-derecho-mar.shtml>

Torres, Y. (2012). *Monografias.com*. Retrieved 2015 from <http://www.monografias.com/trabajos61/antecedentes-derecho-mar/antecedentes-derecho-mar.shtml>

Tratado de Paz en Ancón. (1883). *Tratado de Paz en Ancón*. Lima.

Trauthwein, G. R. (s.f). *ATAJOS POLARES: Con el deshielo de los glaciares, las empresas de transporte ya planean nuevas rutas marítimas en el Ártico*. *Compass The 3D experience magazine*. Recuperado el 20 de mayo de 2015, de <http://compassmag.3ds.com/es/5/INDUSTRIA/ATAJOS-POLARES>

U.S. Energy Information Administration . (25 de julio de 2017a). *World Oil Transit Chokepoints*. Obtenido de [eia.gov/beta](https://www.eia.gov/beta): [https://www.eia.gov/beta/international/analysis\\_includes/special\\_topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints/wotc.pdf](https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf)

U.S. Energy Information Administration. (1 de agosto de 2017). *Maritime chokepoints are critical to global energy security*. Obtenido de Today in energy: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292>

Udasin, S. (01 de Diciembre de 2015). *The Jerusalem Post*. Recuperado el 2015, de <http://www.jpost.com/Business-and-Innovation/Environment/Israel-Jordan-advance-800m-Red-Dead-canal-water-swapping-project-435984>

UNCTAD. (2014). *El Transporte Marítimo 2014*. Ginebra: Palacio de las Naciones Unidas.



UNCTAD. (2015). *Informe sobre el transporte marítimo 2015 (UNCTAD/RMT/2015)*. Ginebra: Secretaría de la UNCTAD.

UNESCO/Trotta. (2001). *Historia General de América Latina*.

Unión Europea. (s.f.). *Los Padres Fundadores de la UE*. Obtenido de europa.eu: [https://europa.eu/european-union/about-eu/history/founding-fathers\\_es](https://europa.eu/european-union/about-eu/history/founding-fathers_es)

United States Energy Information Administration. (s.f.). «*Strait of Hormuz*». *World Oil Transit Chokepoints*. U.S. Recuperado el 14 de noviembre de 2013

Universidad Católica de Chile. (s.f.). Recuperado el 22 de julio de 2015, de <http://www7.uc.cl>

Valenzuela, R. (2011). La Academia de Guerra Naval, Creadora del Pensamiento Marítimo. *Revista de Marina de Chile*, 540-549.

Valle, A. (4 de noviembre de 2014). *Las relaciones energéticas entre la UE y África. La necesidad de redefinirlas en el nuevo contexto político y productivo*. Obtenido de Instituto Español de Estudios Estratégicos: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2014/DIEEO124-2014\\_Energia\\_UE\\_Africa\\_\\_AnaVallePadilla.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2014/DIEEO124-2014_Energia_UE_Africa__AnaVallePadilla.pdf)

Velasquez, E. (2015). *Tres Vertientes del Derecho Internacional Marítimo*. México.

Velez, A. (20 de enero de 2009). *Histounahblog's Blog*. Recuperado el 2015, de <https://histounahblog.wordpress.com/el-mercantilismo-una-doctrina-economica/>

Véliz, J. (1998). Valdivia, la Navegación más Antigua. *Revista de Historia Marítima No 24*, 7-21.

Villalba, A. (2003). La evolución del pensamiento estratégico. En CESEDEN, *Fundamentos de la estrategia para el siglo XXI* (Vol. 67, págs. 65-140). Madrid, España: Ministerio de Defensa.

Visitando el mundo. (s.f.). <http://visitandoelmundo.net/amalfi-la-joya-del-sur-italiano/>. Recuperado el 16 de junio de 2015

Wikipedia. (s.f.). Recuperado el 7 de mayo de 2015, de <http://es.wikipedia.org/wiki/Litosfera>

Wikipedia. (27 de octubre de 2013). *Wikipedia RRII*. Recuperado el 7 de octubre de 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Relaciones\\_Internacionales](https://es.wikipedia.org/wiki/Relaciones_Internacionales)

Wikipedia. (7 de mayo de 2015). *Wikipedia*. Obtenido de [http://es.wikipedia.org/wiki/Placa\\_tect%C3%B3nica](http://es.wikipedia.org/wiki/Placa_tect%C3%B3nica)

Wikipedia. (2017). *Mar presencial*. Obtenido de [wikipedia.org/wiki: https://es.wikipedia.org/wiki/Mar\\_presencial](https://es.wikipedia.org/wiki/Mar_presencial)

Wikipedia. (s.f.). [https://es.wikipedia.org/wiki/El\\_Pr%C3%ADncipe](https://es.wikipedia.org/wiki/El_Pr%C3%ADncipe). Recuperado el 27 de agosto de 2015

Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia - Liga del Peloponeso*. Recuperado el 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Liga\\_del\\_Peloponeso](https://es.wikipedia.org/wiki/Liga_del_Peloponeso)

Wikipedia. (s.f.). *Kon Tiki (expedición)*. Recuperado el julio 21 de 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Kon-tiki\\_\(expedici%C3%B3n\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Kon-tiki_(expedici%C3%B3n))

Wikipedia. (s.f.). *Túpac Yupanqui*. Recuperado el 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Tupac\\_Yupanqui](https://es.wikipedia.org/wiki/Tupac_Yupanqui)

Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia*. Recuperado el 27 de agosto de 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/El\\_Pr%C3%ADncipe](https://es.wikipedia.org/wiki/El_Pr%C3%ADncipe)

Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia Diferendo territorial entre Belice y Guatemala*. Recuperado el 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Diferendo\\_territorial\\_entre\\_Belice\\_y\\_Guatemala](https://es.wikipedia.org/wiki/Diferendo_territorial_entre_Belice_y_Guatemala)

Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia Equilibrio de Poder*. Recuperado el 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Equilibrio\\_de\\_poder](https://es.wikipedia.org/wiki/Equilibrio_de_poder)

Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia Liga de Delos*. Recuperado el 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Liga\\_de\\_Delos](https://es.wikipedia.org/wiki/Liga_de_Delos)

Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia Neorrealismo (relaciones internacionales)*. Recuperado el 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Neorrealismo\\_%28relaciones\\_internacionales%29](https://es.wikipedia.org/wiki/Neorrealismo_%28relaciones_internacionales%29)

Wikipedia. (s.f.). *Wikipedia Teoría de las RRII*. Recuperado el 2015, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa\\_de\\_las\\_relaciones\\_internacionales](https://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_de_las_relaciones_internacionales)

wikipedia.or. (29 de octubre de 2016). *Arqueología subacuática*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org>: [https://es.wikipedia.org/wiki/Arqueolog%C3%ADa\\_subacu%C3%A1tica](https://es.wikipedia.org/wiki/Arqueolog%C3%ADa_subacu%C3%A1tica)

wikipedia.org. (2017). *Columnas de Hércules*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org>: [https://es.wikipedia.org/wiki/Columnas\\_de\\_H%C3%A9rcules](https://es.wikipedia.org/wiki/Columnas_de_H%C3%A9rcules)

wikipedia.org. (2017). *Golfo*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org> : <https://es.wikipedia.org/wiki/Golfo>

wikipedia.org. (2017). *Hugo Grocio*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org>: [https://es.wikipedia.org/wiki/Hugo\\_Grocio](https://es.wikipedia.org/wiki/Hugo_Grocio)

wikipedia.org. (2017). *Mar Muerto*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/>: [https://es.wikipedia.org/wiki/Mar\\_Muerto](https://es.wikipedia.org/wiki/Mar_Muerto)

wikipedia.org. (2017). *Mar Negro*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org>: [https://es.wikipedia.org/wiki/Mar\\_Negro](https://es.wikipedia.org/wiki/Mar_Negro)

wikipedia.org. (2017). *Mar Rojo*. Obtenido de [https://es.wikipedia.org/wiki/Mar\\_Rojo](https://es.wikipedia.org/wiki/Mar_Rojo)

wikipedia.org. (2017). *Primer viaje de Colón*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org> : [https://es.wikipedia.org/wiki/Primer\\_viaje\\_de\\_Col%C3%B3n](https://es.wikipedia.org/wiki/Primer_viaje_de_Col%C3%B3n)

WWF . (2016). *Informe Planeta Vivo 2016. Riesgo y resiliencia en el Antropoceno*. Gland, Suiza: WWF International.

Zúñiga, J., Oviedo, I., & Cancio, E. (2005). La desalinización del agua de mar y su tendencia actual. *Energía y tú*. Obtenido de cubasolar: <http://www.cubasolar.cu/biblioteca/energia/Energia32/HTML/articulo04.htm>

# Publicaciones Científicas



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA