



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

**CENTRO DE POSGRADOS**

**MAESTRÍA EN ESTRATEGIA MILITAR MARÍTIMA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO  
DE MAGISTER EN ESTRATEGIA MILITAR MARÍTIMA II PROMOCIÓN**

**TEMA:** “INCIDENCIA DE LAS NUEVAS DEFINICIONES, CONCEPCIONES Y APLICACIONES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN EL DESARROLLO DE CAPACIDADES MARÍTIMAS Y A LA PROVISIÓN DE SEGURIDAD INTEGRAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS. DISEÑO DE UNA PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DEL CONCEPTO ESTRATÉGICO NAVAL HASTA EL 2021”

**AUTORES:** CPNV-EM (Lic.) ORTIZ JARAMILLO, JAIME FILIBERTO  
CPFG-EM (Lic.) ORDÓÑEZ PAREDES, CARLOS ALFREDO

**DIRECTOR:** CPFG-EM ROMO PONCE, JULIO ALBERTO Msc.

**SANGOLQUÍ  
2019**



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN  
Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

**CENTRO DE POSGRADOS**

**CERTIFICACIÓN**

Certifico que el trabajo de titulación, ***"INCIDENCIA DE LAS NUEVAS DEFINICIONES, CONCEPCIONES Y APLICACIONES DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN EL DESARROLLO DE CAPACIDADES MARÍTIMAS Y A LA PROVISIÓN DE SEGURIDAD INTEGRAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS. DISEÑO DE UNA PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DEL CONCEPTO ESTRATÉGICO NAVAL HASTA EL 2021"*** fue realizado por los señores CPNV-EMC Ortiz Jaramillo, Jaime Filiberto y CPFGE-EM Ordóñez Paredes, Carlos Alfredo el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustenten públicamente.

Sangolquí, 16 de julio del 2018



CPFG-EM (Msc) Romo Ponce Julio Alberto  
C.C.: 0909068983



# ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

## VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

### CENTRO DE POSGRADOS

#### AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, CPNV-EMC Ortiz Jaramillo, Jaime Filiberto y CPFGE-EM Ordóñez Paredes, Carlos Alfredo, con cédulas de ciudadanía No. 0908628654 y No. 0913436432 respectivamente, declaramos que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: ***Incidencia de las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones de la estrategia marítima en el desarrollo de capacidades marítimas y a la provisión de seguridad integral en los espacios acuáticos. Diseño de una propuesta de actualización del concepto estratégico naval hasta el 2021*** es de nuestra autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 15 de marzo del 2018

CPNV-EMC Ortiz Jaramillo Jaime  
C.C.: 0908628654

CPFGE-EM Ordóñez Paredes Carlos  
C.C.: 0913436432



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y  
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

CENTRO DE POSGRADOS

### AUTORIZACIÓN

Nosotros, CPNV-EMC Ortiz Jaramillo, Jaime Filiberto y CPFGE-EM Ordóñez Paredes, Carlos Alfredo, autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: *Incidencia de las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones de la estrategia marítima en el desarrollo de capacidades marítimas y a la provisión de seguridad integral en los espacios acuáticos. Diseño de una propuesta de actualización del concepto estratégico naval hasta el 2021* en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra responsabilidad.

Sangolquí, 15 de marzo del 2018

CPNV-EMC Ortiz Jaramillo Jaime  
C.C.: 0908628654

CPFGE-EM Ordóñez Paredes Carlos  
C.C.: 0913436432

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo lo dedicamos a nuestras queridas familias, debiendo resaltar el apoyo incondicional recibido por nuestras amadas esposas Giannella y Virginia y a nuestros queridos hijos, los cuales han sido fuente inagotable de inspiración y de sentido de superación, son los pilares fundamentales de nuestra existencia propia, gracias por estar a nuestro lado acompañándonos en este largo trayecto que nos depara la vida.

## **AGRADECIMIENTO**

A nuestro Todopoderoso Jehová, por su bondad infinita y por la vida que nos brinda todos los días.

A la Armada del Ecuador, virtuosa y noble Institución que nos ha brindado la valiosa oportunidad de seguir creciendo como ser humano y profesional.

A la Academia de Guerra Naval, sus Oficiales de planta, asesores y personal docente, los cuales han conducido y ejecutado en forma brillante todas las actividades programadas, tendientes a incrementar y enriquecer los conocimientos de los Maestranes, y sobre todo, a generar el pensamiento crítico de los futuros líderes de la Institución.

A los señores CALM. Renán RUIZ Cornejo, CALM. Mauricio ALVEAR Oramas, CPNV-EM Humberto Gómez Proaño, CPFGE-EM Juan LIGER Estévez, CPFGE-EM Nelson PAZMIÑO Manrique, CPNV (sp) Hernán MOREANO, Dr. Rafael CASTAÑO Oliva quienes han dedicado parte de su valioso tiempo para orientar el desarrollo de este trabajo de investigación.

Un especial agradecimiento al señor CPFGE-EM Julio ROMO Ponce, quien a través de su dedicación y tiempo ha sabido guiar el proceso de elaboración de este trabajo como nuestro Director de Trabajo de Titulación.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>CERTIFICADO DEL DIRECTOR .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD.....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>ii</b>
<b>AGRADECIMIENTO .....</b>	<b>v</b>
<b>ÍNDICE DE CONTENIDOS.....</b>	<b>vi</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS .....</b>	<b>ix</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS.....</b>	<b>x</b>
<b>RESUMEN.....</b>	<b>xi</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>xii</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>5</b>
<b>1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>5</b>
1.1. Planteamiento de la Situación Problémica.....	5
1.2. Ubicación del problema en un contexto.....	8
1.3. Situación conflictiva.....	9
1.4. Causas del Problema .....	10
1.5. Consecuencias .....	10
1.6. Delimitación del Problema .....	10
1.7. Definición del Problema .....	11
1.8. Formulación del Problema de Investigación .....	11
1.9. Evaluación del Problema .....	12
1.10. Objetivos de la Investigación.....	12
1.10.1.Objetivo General.....	12
1.10.2.Objetivos Específicos.....	12
1.11. Justificación e Importancia de la Investigación .....	13
1.12. Utilidad práctica de la Investigación .....	15
1.13. Quienes serán los beneficiarios .....	15

<b>CAPÍTULO II</b> .....	16
<b>2. MARCO TEÓRICO</b> .....	16
2.1. Antecedentes del Estudio .....	16
2.2. Fundamentación Teórica .....	17
2.3. Fundamentación Legal .....	25
2.4. Hipótesis .....	34
2.5. Variables de la Investigación .....	34
2.5.1. Variable Independiente .....	34
2.5.2. Variables Dependientes .....	34
2.5.3. Operacionalización de Variables .....	35
2.6. Definiciones Conceptuales .....	36
<b>CAPÍTULO III</b> .....	40
<b>3. METODOLOGÍA</b> .....	40
3.1. Diseño de la Investigación .....	40
3.2. Modalidad de la Investigación .....	40
3.3. Tipo de Investigación .....	41
3.4. Población y Muestra .....	41
3.5. Instrumentos de la Investigación .....	44
3.6. Procedimientos de la Investigación .....	44
3.7. Recolección de la Información .....	46
3.8. Procedimiento y Análisis para la elaboración de la propuesta .....	47
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	49
<b>4. MARCO ADMINISTRATIVO</b> .....	49
4.1. Cronograma .....	49
4.2. Presupuesto .....	50
<b>CAPÍTULO V</b> .....	51
<b>5. RESULTADOS</b> .....	51
5.1. Nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones del pensamiento Estratégico Marítimo ..	51
5.1.1. El Mar Equinoccial .....	51
5.1.2. Tratado Antártico (Mares Australes y Continente) .....	61



5.1.3. Área SAR.....	73
5.1.4. Comisión Interamericana del Atún Tropical, 2003. (Convención de Antigua).....	79
5.1.5. Acuerdo sobre medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.....	86
5.1.6. Nódulos Polimetálicos .....	95
5.1.7. La Enseñanza Superior en carreras asociadas con la Gestión Marítima. ....	103
5.2. Nivel actual de las capacidades marítimas y de seguridad Integral en los Espacios Acuáticos. ....	111
5.2.1. Capacidades marítimas.....	111
5.2.2. Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos.....	118
5.3. Aspectos que deben ser considerados para el diseño de una propuesta de actualización del Concepto Estratégico Marítimo hasta el 2021. ....	127
5.3.1. Verificación de Hipótesis.....	143
5.4. Propuesta de Actualización del nuevo Concepto Estratégico Naval hasta el 2021.....	144
<b>CAPÍTULO VI.....</b>	<b>145</b>
<b>6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>145</b>
6.1. Conclusiones.....	145
6.2. Recomendaciones. ....	146
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>147</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>150</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> <i>Derechos en aguas interiores y mar territorial. Derechos de buques extranjeros, en estas áreas el Estado controla y administra su jurisdicción precautelándole de polución (Art.221, 217).</i> .....	21
<b>Tabla 2</b> <i>Operacionalización de variables</i> .....	35
<b>Tabla 3</b> <i>Distribución de Grupos/Individuos para consolidar la información.</i> .....	41
<b>Tabla 4</b> <i>Evolución del interés del Ecuador en la Antártida</i> .....	64
<b>Tabla 5</b> <i>Promedio de abundancia (porcentaje en peso) de algunos metales presentes en nódulos de óxidos de hierro y manganeso en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico.</i> 99	
<b>Tabla 6</b> <i>Raros elementos de la Tierra</i> .....	101
<b>Tabla 7</b> <i>Carreras marítimas y universidades que poseen la oferta académica.</i> .....	105
<b>Tabla 8</b> <i>Universidades de excelencia del Ecuador</i> .....	109
<b>Tabla 9</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 1</i> .....	128
<b>Tabla 10</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 2</i> .....	129
<b>Tabla 11</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 3</i> .....	130
<b>Tabla 12</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 4</i> .....	131
<b>Tabla 13</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 1</i> .....	132
<b>Tabla 14</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 2</i> .....	133
<b>Tabla 15</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 3</i> .....	134
<b>Tabla 16</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 4</i> .....	135
<b>Tabla 17</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 5</i> .....	136
<b>Tabla 18</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 1</i> .....	137
<b>Tabla 19</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 2</i> .....	139
<b>Tabla 20</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 3</i> .....	140
<b>Tabla 21</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 4</i> .....	141
<b>Tabla 22</b> <i>Cuadro de análisis pregunta No. 5</i> .....	142

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Zonas marítimas. Espacios marítimos de acuerdo a la CONVEMAR.....	23
<b>Figura 2.</b> Derechos en las Zonas Marítimas. ....	24
<b>Figura 3.</b> Cuadro de Involucrados Autoridades Locales.....	42
<b>Figura 4.</b> Cuadro de Involucrados Comunidad del Perfil Costanero .....	43
<b>Figura 5.</b> Cuadro de Involucrados Oficiales Almirantes .....	43
<b>Figura 6.</b> Gráfica del Heartland y Rimland.....	53
<b>Figura 7.</b> Dimensionamiento del Mar Equinoccial .....	56
<b>Figura 8.</b> La Antártida.....	63
<b>Figura 9.</b> Ubicación de la estación Pedro Vicente Maldonado .....	66
<b>Figura 10.</b> Región de Búsqueda y Salvamento Marítimo en el Ecuador .....	74
<b>Figura 11.</b> Ubicación de la Flota atunera ecuatoriana, en el contexto de la CIATT.....	85
<b>Figura 12.</b> Registro de Lances observados en la Zona Económica Exclusiva de Galápagos ....	85
<b>Figura 13.</b> Buque factoría Lafayette .....	94
<b>Figura 14.</b> Información del buque factoría Lafayette.....	95
<b>Figura 15.</b> Nódulos Polimetálicos.....	96
<b>Figura 16.</b> Áreas de exploración de Nódulos Polimetálicos en el Océanos Pacífico.....	99
<b>Figura 17.</b> Zona de posible ubicación de corteza ferromanganeso.....	100
<b>Figura 18.</b> Zona de posible ubicación de Nódulos de Manganeso.....	101
<b>Figura 19.</b> Elementos utilizados en una variedad de productos de consumo.....	103
<b>Figura 20.</b> Proceso de planificación estratégica .....	113
<b>Figura 21.</b> Direccionamiento Estratégico Institucional 2014-2017.....	114
<b>Figura 22.</b> Estatus jurídico de los Espacios Marítimos establecidos por la CONVEMAR.....	115
<b>Figura 23.</b> Áreas de responsabilidad de la Armada del Ecuador.....	116
<b>Figura 24.</b> Espacios Marítimos jurisdiccionales .....	117
<b>Figura 25</b> Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta .....	128
<b>Figura 26</b> Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta .....	129
<b>Figura 27</b> Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta .....	130
<b>Figura 28</b> Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta .....	131
<b>Figura 29</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	132
<b>Figura 30</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	133
<b>Figura 31</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	134
<b>Figura 32</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	135
<b>Figura 33</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	136
<b>Figura 34</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	138
<b>Figura 35</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	139
<b>Figura 36</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	140
<b>Figura 37</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	141
<b>Figura 38</b> Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima. ....	142

## RESUMEN

El Concepto Estratégico Marítimo 2014-2017 ha caducado, en él se desarrollan todos los lineamientos para orientar la gestión de la Armada, actualmente la preocupación y el interés por el mar y los océanos irán en aumento, tanto por razones económicas y políticas, como por la creciente conciencia ecológica. Bajo este contexto, el estudio explicará la incidencia que tienen las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones al diseño de la Estrategia Marítima Nacional, en apoyo al desarrollo de las capacidades marítimas y a la provisión de Seguridad Integral en los Espacios Acuáticos. El análisis evidencia el carácter analítico-sintético del estudio, empleando técnicas de investigación documental y de campo, planteando una propuesta de actualización de este Concepto hasta el 2021.

### **Palabras Claves:**

- ESPACIOS ACUÁTICOS,
- INTERESES MARÍTIMOS,
- PODER MARÍTIMO,
- PODER NAVAL,
- ESTRATEGIA MARÍTIMA,
- CAPACIDADES MARÍTIMAS,
- SEGURIDAD INTEGRAL.

## ABSTRACT

The Strategic Maritime Concept 2014-2017 has expired, in it all guidelines are developed to guide the management of the Navy. Concern and interest in the sea and the oceans will increase, both for economic and political reasons, and for the growing ecological awareness. In this context, the study will explain the impact of new definitions, concepts and applications on the design of the National Maritime Strategy, in support of the development of maritime capabilities and the provision of Integral Security in Aquatic Spaces. The analysis demonstrates the analytical-synthetic character of the study, using documental and field research techniques, designing a proposal to update this concept until 2021.

### Key Words:

- AQUATIC SPACES,
- MARITIME INTERESTS,
- MARITIME POWER,
- NAVAL POWER,
- MARITIME STRATEGY,
- MARITIME CAPABILITIES,
- INTEGRAL SECURITY.

## INTRODUCCIÓN

A través de la historia se puede poner de manifiesto que las diferentes civilizaciones que se desarrollaron en las múltiples etapas históricas del hombre, se desarrollaron en base a la posición geográfica de sus territorios; el pensamiento político que guió a esos Estados estuvo vinculado a su entorno geográfico, de la misma forma, las naciones que no poseían una posición geográfica adecuada, actuaron de diferentes formas para obtener una mejor ubicación en procura del desarrollo de sus poblaciones.

La Geopolítica estudia la relación existente entre la geografía y la política, esta se desarrolló a finales del siglo XIX, donde aparecieron grandes pensadores que formularon sus teorías geopolíticas, entre ellos se puede destacar a: Federico Ratzel, John Mackinder, y Nicholas Spykman, estos hombres cuyo pensamiento continental, sostienen la teoría del dominio de la región Euroasiática, en la que el control terrestre tendrá efecto en la hegemonía mundial, teoría que está acorde a la realidad geográfica de los Estados europeos; sin embargo Alfred Mahan indica que, quien tenga el control de las comunicaciones marítimas logrará el dominio del mundo, este pensamiento juega un papel importante en el mar (Liger, 2012), pensamiento nada alejado de la realidad y que sigue en vigencia, ya que la visión terrestre que puede existir en un país no permite ver al mar como una fuente de riqueza que debe ser protegida y custodiada.

Siendo la Geopolítica el estudio de la vida e historia de los pueblos en relación con el territorio geográfico que ocupan y los factores económicos y raciales que los caracterizan, es de indudable valía el llevar estos conceptos a nuestra realidad nacional e intentar de sobremanera matizarlos con nuevos conceptos como son el de Oceanopolítica que racionaliza los procesos y relaciones entre el Estado-Nación y los espacios marítimos (mares y océanos). Desde esta perspectiva, los espacios marítimos son el lugar donde se ponen en juego los objetivos políticos y los grandes fines de los Estados.

El siglo XXI, es un siglo donde la preocupación y el interés por el mar y los océanos, irá en aumento tanto por razones económicas y políticas, como por la creciente conciencia ecológica, que orienta a las personas, grupos y naciones hacia la protección del medio ambiente marino y sus recursos naturales, a partir de la intuición que resalta la influencia determinante que dicho medio ejerce y puede ejercer en las vidas de las personas y en el desarrollo de la Humanidad (Rodríguez, 2011).

Los espacios marítimos a través del tiempo ejercen una gran influencia a nivel mundial, debido a que cubren casi las tres cuartas partes de la superficie del planeta, al mar se lo considera fuente de recursos renovables y no renovables; el comercio internacional casi en su totalidad se transporta por vía marítima; un gran porcentaje de la producción mundial de petróleo viene de los océanos; el turismo y las actividades marítimas son una fuente de ingresos para muchos países; los fondos marinos son una

fuentes potenciales de recursos energéticos y minerales; en definitiva, todas las actividades que se realizan utilizando el mar contribuyen al desarrollo de los pueblos.

Teniendo como base los conceptos anteriormente descritos es vital para el personal (Oficiales y Tripulantes) de la Armada del Ecuador y para la ciudadanía en general conocer ¿Cuál es el grado de incidencia que tienen las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones al diseño de nuevas Estrategias Marítimas, en apoyo al desarrollo de las capacidades marítimas y a la provisión de seguridad integral en los Espacios Acuáticos jurisdiccionales?, para contestar esta pregunta se plantea una hipótesis que a través de la investigación se aceptará o se negará, todo esto con la intención de adoptar estas nuevas concepciones para el diseño de las políticas marítimas estatales y el nuevo concepto estratégico marítimo, el propósito de este trabajo es explicar la incidencia de las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones para el diseño de la Estrategia Marítima. La metodología a ser utilizada para este análisis es de carácter analítico-sintético a través de la técnica básica de la investigación documental y de campo.

El Trabajo de Titulación ha sido desarrollado en seis capítulos. El Capítulo I, describe el Problema a estudiar, planteando y describiendo la situación conflictiva, sus causas y consecuencias, delimitando al problema para luego llegar a la formulación del problema de investigación, se determina el objetivo general y los objetivos específicos que busca alcanzar la investigación, justificando su importancia y utilidad práctica, para finalmente determinar quiénes serán sus beneficiarios.



En el Capítulo II, se describe el Marco Teórico, planteando los antecedentes del estudio, la fundamentación teórica y legal de la investigación, se plantea la hipótesis, definiendo la variable independiente y dependiente, para finalmente realizar unas definiciones conceptuales que permitan la mejor comprensión de la investigación.

En el Capítulo III, se describe la Metodología de la Investigación, estableciendo el diseño, modalidad y tipo de investigación que se va a desarrollar, se indica la población, muestra, los instrumentos y procedimientos de la investigación, forma de recolectar la información y el procedimiento de análisis para la elaboración de la propuesta que se planteará una vez culminado el estudio.

En el Capítulo IV, es el Marco Administrativo, donde se describe el cronograma de actividades y el presupuesto que se necesita para realizar la investigación.

En el capítulo V, se expresan los Resultados, donde se exponen las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones del pensamiento Estratégico Marítimo Nacional, el nivel actual de las capacidades marítimas y de seguridad integral en los Espacios Acuáticos, los aspectos que deben ser considerados para el diseño de una propuesta de actualización del Concepto Estratégico Marítimo hasta el 2021 y finalmente se presentará la propuesta de actualización. Las Conclusiones y Recomendaciones de la investigación se describirán en el Capítulo VI del estudio.

# CAPÍTULO I

## EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

### 1.1. Planteamiento de la Situación Problémica

El mar a lo largo de la historia ha sido considerado como un gestor de crecimiento de gran cantidad de civilizaciones, sociedades y naciones, por las innumerables ventajas que ofrece, así como por el reconocimiento de su importancia por parte del hombre y su intención de utilizar a su favor dichas ventajas. El mar constituye cerca del 70% de la superficie de nuestro planeta, por lo cual debe ser analizado con un mayor detenimiento (Gómez, 2015).

Mahan concibe que el poder de una nación depende de su poder económico y en el caso de Estados Unidos, con un mercado interior saturado, necesita abrirse al exterior de ahí que requiera una marina mercante grande, pero para defender ese comercio es esencial que esa marina mercante se vea apoyada por una marina de guerra que sea capaz de defender y expulsar cualquier amenaza a ese comercio y, a su vez, en esa época que los barcos de vapor se imponían a los de vela, es de vital importancia tener unas bases de apoyo donde los barcos puedan atracar para abastecerse de carbón o para realizar cualquier tipo de reparación (Mahan, 1890). Esta reflexión nos permite comprender la imperiosa necesidad para que lo descrito por Mahan se haga realidad, que una nación debe ser marítima por excelencia y debe

beneficiarse de su ubicación estratégica, desarrollando así su proyección oceanopolítica.

Mahan también puso de manifiesto que para poder hacer efectiva la fórmula del poder naval<sup>1</sup>, hay que tener presente una serie de factores tanto geográficos como humanos, para que una nación tenga la capacidad de hacerse con el poder naval. Estos factores son los que definió y desarrollo en su obra la Influencia del poder naval en la historia, y es que Mahan considera indispensable para hacerse al poder naval las siguientes condiciones:

- a) La situación geográfica,
- b) Configuración física,
- c) La extensión territorial,
- d) El número de habitantes,
- e) El carácter nacional, y
- f) La clase de gobierno.

Estos seis puntos son la diferencia entre una nación que puede hacerse o tiene la capacidad de hacerse al poder naval y la que no tiene esa posibilidad. (Mahan, 1890)

---

<sup>1</sup> Poder Naval, de acuerdo a la Doctrina Básica de la Armada del Ecuador, es el factor militar del Poder Marítimo y su responsabilidad es la protección de los Intereses Marítimos. Constituye la fuerza del Estado en el mar y está formado por la Fuerza Naval y la Posición Estratégica. Además es dinamizado por la Voluntad Estratégica, en la paz y en la guerra.

(Urrutia, 1999), manifiesta que existen tres ventajas a las cuales siempre se hace referencia cuando se habla del mar, a continuación se las describe:

- Fuente de recursos
- Puerta de acceso al mercado internacional
- Mecanismo de relación con otras sociedades

Es por esto que los pueblos tienen la necesidad de contar con estrategias que tengan una visión marítima para explotar estas ventajas manifestadas anteriormente.

Ecuador se ha caracterizado por ser uno de los países con mayor biodiversidad en el mundo, en el campo marítimo presenta muchas bondades al contar con diferentes zonas marítimas una continental y otra insular, atravesada por diferentes corrientes marítimas que permiten contar con una gran biodiversidad marina, así mismo en el suelo y subsuelo marítimo se han encontrado grandes yacimientos de minerales raros que actualmente sirven para el diseño y construcción de la industria vanguardista (Cruz M. , 2016). Todos estos recursos vivos y no vivos deben ser custodiados y protegidos para las futuras generaciones, el Estado ecuatoriano a través de la Armada del Ecuador es la responsable de cumplir con esta tarea de acuerdo a lo establecido en la Constitución del país.

Para cumplir con las diferentes tareas impuestas a la Armada del Ecuador, tanto por el marco legal nacional como internacional, ésta ha diseñado una estrategia marítima, implementando un Concepto Estratégico Naval que tiene la finalidad de orientar la gestión de la institución.

Por lo anteriormente descrito una de las problemáticas vigentes en la Armada del Ecuador es conocer el “Grado de eficacia del Concepto Estratégico Naval 2014-2017, caduco, y que es empleado para orientar la gestión de la Armada del Ecuador”.

## **1.2. Ubicación del problema en un contexto**

El Comandante General de Marina presentó a la Institución, el Concepto Estratégico Marítimo 2014-2017, su periodo de vigencia ya feneció, con este Concepto Estratégico se delinear las guías y orientaciones para la buena gestión de la Armada del Ecuador.

Es indudable que el normal ciclo de evolución de las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones marítimas influye en la redacción de las Estrategias Marítimas Nacionales y en el caso particular para la Armada no deja de estar exenta esta realidad.

La aplicación de los Convenios Internacionales vigentes y de los futuros Convenios que se implementen, traen consigo nuevos retos y nuevas ponencias que deben cumplirse o asimilarse para mantener una permanencia activa en el concierto internacional marítimo.

Por tal motivo es necesario que las Fuerzas Armadas y en especial la Armada del Ecuador cuenten con un Concepto Estratégico Naval actualizado y visualizado a las

nuevas tendencias marítimas (EXTERNAS E INTERNAS) para así orientar su gestión institucional.

El presente trabajo se encuentra descrito bajo la línea de investigación de “Seguridad y Defensa” establecido por la Universidad de Fuerzas Armadas, enmarcándose en la sub-línea de investigación correspondiente a la “Defensa Nacional”.

### **1.3. Situación conflictiva**

La evidencia existente sobre esta situación conflictiva en particular se puede enunciar considerando muchos aspectos, de los cuales entre los más importantes se destacan los siguientes:

- Concepto Estratégico Marítimo 2014-2017 caduco.
- Existe una reducida operatividad en los buques que actualmente posee la Armada del Ecuador, tanto de la Escuadra Naval como unidades Guardacostas.
- Existe una escasa presencia naval en los espacios acuáticos jurisdiccionales.
- La percepción de seguridad en la población ha disminuido en los últimos años.
- Los índices de actividades ilícitas en el mar se mantienen en niveles elevados.

#### **1.4. Causas del Problema**

Las posibles causas, entre otras, del problema planteado se describen a continuación:

- Permanente evolución de las definiciones, concepciones y aplicaciones de los Conceptos Estratégicos Marítimos a nivel internacional.
- Continuo cambio del marco legal vigente a nivel nacional e internacional.
- Evolución de las nuevas amenazas marítimas.
- Necesidad de desarrollar nuevas capacidades marítimas a nivel nacional e internacional.
- Necesidad de mejorar la provisión de Seguridad Integral en los Espacios Acuáticos jurisdiccionales y no jurisdiccionales.

#### **1.5. Consecuencias**

El no estar preparado para alcanzar los futuros retos que impone un mundo cambiante en el desarrollo de Estrategias Marítimas, traerá consecuencias incalculables, en desmedro del posicionamiento internacional del país, del desarrollo de nuevas capacidades marítimas y de la provisión de seguridad integral en las actividades económicas y comerciales que se generen en los espacios acuáticos jurisdiccionales.

#### **1.6. Delimitación del Problema**

La investigación propuesta pretende explicar la situación problemática desde el punto de vista del grado de incidencia que tienen las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones al diseño de Estrategias Marítimas en apoyo al desarrollo de las

capacidades marítimas y a la provisión de seguridad integral en los Espacios Acuáticos. Se encuentra en la Línea de Investigación: Seguridad y Defensa; Sub-línea de Investigación: Defensa Nacional y Área o eje temático: Complejo Geo-Marítimo y Conciencia Marítima.

### **1.7. Definición del Problema**

El problema está definido en el ámbito de la Defensa Nacional y de los Intereses Marítimos Nacionales, debiendo resaltar la importancia de contar con un Concepto Estratégico Marítimo actualizado y acorde a las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones marítimas a nivel nacional e internacional, que permitan el desarrollo de nuevas capacidades marítimas y potencializar las actuales, así como proveer seguridad integral a todas las actividades que se desarrollan en los espacios acuáticos jurisdiccionales.

### **1.8. Formulación del Problema de Investigación**

A continuación se describe la formulación del problema de acuerdo al siguiente detalle:

¿Cuál es la incidencia de las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones de la Estrategia Marítima en el desarrollo de las capacidades marítimas y a la provisión de seguridad integral en los Espacios Acuáticos considerando la caducidad del Concepto Estratégico Marítimo, para orientar la gestión de la Armada del Ecuador hasta el 2021?



## **1.9. Evaluación del Problema**

La evaluación del problema se la realizará dentro del campo de la Defensa Nacional y de los Intereses Marítimos, se van a emplear diferentes herramientas y técnicas de investigación, que permitan evaluar en una forma cualitativa la problemática planteada, buscando encontrar respuestas valederas que permitan diseñar estrategias coherentes y armónicas en un contexto nacional e internacional.

## **1.10. Objetivos de la Investigación**

El objetivo general y los objetivos específicos que busca alcanzar el desarrollo del presente trabajo se detallan a continuación.

### **1.10.1. Objetivo General**

Explicar la incidencia de las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones al diseño de nuevas Estrategias Marítimas en apoyo al desarrollo de las capacidades marítimas y a la provisión de seguridad integral en los Espacios Acuáticos, realizando una investigación documental y de campo, para diseñar una Propuesta de Actualización del Concepto Estratégico Naval hasta el 2021.

### **1.10.2. Objetivos Específicos**

➤ Identificar las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones que están cambiando los Conceptos Estratégicos Navales, realizando entrevistas en profundidad al Mando Naval, grupos focales a las autoridades locales y consultando documentos científicos.

➤ Determinar el nivel actual de las capacidades marítimas y de seguridad Integral en los Espacios Acuáticos, realizando entrevistas en profundidad a las autoridades marítimas locales, observación y grupos focales a los usuarios de los servicios marítimos nacionales.

➤ Identificar los aspectos que deben ser considerados para el diseño de una propuesta de actualización del Concepto Estratégico Marítimo hasta el 2021, a partir de los resultados obtenidos en la investigación y de la comparación con otras definiciones, concepciones o aplicaciones.

➤ Establecer una propuesta de actualización del nuevo Concepto Estratégico Naval 2018-2021.

### **1.11. Justificación e Importancia de la Investigación**

La investigación es conveniente porque se encuentra caduco el Concepto Estratégico Marítimo 2014-2017, al perder su vigencia es necesario contar con un Nuevo Concepto Estratégico Naval acorde con las necesidades institucionales y a las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones, todo esto tendiente a orientar la gestión de la Armada del Ecuador hasta el 2021

Esta investigación es muy relevante para la sociedad debido a que la Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos y el desarrollo de nuevas capacidades marítimas

influyen en el normal desarrollo socio-económico de un país, toda la población que de una u otra manera viven de la actividad marítima recibirán los beneficios de la aplicación de nuevas concepciones marítimas, garantizando así, la soberanía de la nación y su integridad territorial.

Los beneficiarios de este trabajo son los miembros de la Armada del Ecuador en general, el Mando Naval que tendrá un enfoque adicional para la toma de decisiones, y la población marítima en particular porque se elevará el nivel de seguridad en las actividades marítimas que desarrollan, encontrando una nueva generación de plazas de trabajo ante el eminente desarrollo de nuevas capacidades marítimas.

Este estudio ayudará al Mando Naval a tener un punto de vista adicional, con base científica, de esta problemática; la información obtenida ayudará a desarrollar un nuevo Concepto Estratégico Naval que se pueda implementar en la práctica, con los resultados alcanzados se aspira a contribuir a la seguridad integral de la gente de mar y de las personas que realizan cualquier actividad marítima.

La base fundamental del estudio presentado es la población marítima ubicada en el perfil costanero, a través de encuestas, observación y grupos focales se pueden obtener resultados confiables que permitan desarrollar nuevas concepciones y aplicaciones del Concepto Estratégico Naval tendientes a mejorar la gestión de la Armada del Ecuador hasta el 2021.

### **1.12. Utilidad práctica de la Investigación**

Existe una gran utilidad práctica sobre la investigación que se pretende iniciar bajo esta temática, ya que se pretende diseñar un nuevo Concepto Estratégico Marítimo que permita orientar la gestión de la Armada, que facilite desarrollar nuevas capacidades institucionales y sobre todo que tienda a aumentar la percepción de seguridad, de una forma integral, de la comunidad marítima que se encuentra ubicada en todo el perfil costanero continental e insular.

### **1.13. Quiénes serán los beneficiarios**

Existen muchas personas beneficiadas con este trabajo de investigación, en primer lugar el Mando Naval va a tener una propuesta, desde un punto de vista científico, de cómo debería estar definido el Concepto Estratégico Marítimo, el personal naval, tanto Oficiales como Tripulantes, porque contarían con directrices institucionales fácilmente comprensibles de lo que busca la Armada como Institución, finalmente la comunidad marítima nacional se beneficiaría enormemente ya que encontraría que el Estado ecuatoriano a través de la Armada del Ecuador están brindando la seguridad integral que se requiere para que puedan cumplir con sus actividades comerciales, económicas y turísticas.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. Antecedentes del Estudio

De la conveniencia o necesidad de controlar en diversos grados, por razones económicas, militares o políticas, determinadas áreas oceánicas, resultan los objetivos de naturaleza marítima, cuya obtención demanda el empleo especializado del Poder NAVAL. Como en la consecución de esos objetivos, los instrumentos del Poder NAVAL son preparados y empleados de acuerdo a procedimientos propios, se admite la existencia de una Estrategia Marítima integrada en la Estrategia Nacional. Se puede decir que los Objetivos considerados en la Estrategia Marítima se refieren al Dominio del Mar, cuyo máximo grado significa el libre uso del área marítima en beneficio propio, y que actualmente están reguladas por varios instrumentos internacionales.

La integración de los elementos del Poder Nacional que tengan la capacidad de influir en el grado de Dominio del Mar constituye el Poder Marítimo, aunque gran parte de los elementos componentes de ese Poder no se manifiestan bajo la forma de instrumentos capaces de apoyar acciones de fuerza, sino que están inmersos en intereses marítimos del Estado-Nación (Gómez, 2015).

El Poder Marítimo comprende, a más de las Marinas de Guerra y Mercante, condiciones naturales, recursos y organizaciones que contribuyen en alguna forma para

la obtención y mantenimiento del Dominio del Mar en el grado más conveniente a los intereses de una nación en las diversas áreas oceánicas (Gómez, 2015).

La Estrategia Marítima es considerada el más alto nivel de conducción gubernamental, su formulación abarca la resolución de un conjunto de problemas de alto nivel, los cuales tienden a armonizar objetivos de la Estrategia Económica con objetivos de la Estrategia Naval, para preservar el flujo de Comunicaciones Marítimas de interés para el país y sus recursos marinos vivos y no vivos.

Para cumplir con el marco legal vigente, con los anhelos y necesidades de la comunidad marítima, se ha diseñado el Concepto Estratégico Naval con vigencia de 4 años, que se encuentra caduco en la actualidad, en donde se plantean las guías y directrices con las cuales la Armada del Ecuador orienta su gestión, planteando objetivos institucionales que deben ser alcanzados por cada uno de los sectores que administra la Institución y que sirven de fundamento para que se gestione los correspondientes recursos necesarios.

## **2.2. Fundamentación Teórica**

El Capitán de Navío Alfred T. Mahan, es conocido en el ámbito de los estudios estratégicos por su aporte a la Estrategia Marítima con la publicación de su obra “Influencia del poder naval en la historia”, cuyas ideas y contenidos sirvieron para que Estados Unidos las utilizara a manera de Hoja de Ruta, como un manual para su

política exterior en el mar, hasta convertirse en una gran potencia marítima que es actualmente.

(Mahan, 1890) expone como tesis esencial que las naciones de condición marítima necesitan utilizar el comercio a través del mar para desarrollar su economía y el imprescindible dominio marítimo, apoyado en un fuerte Poder Naval, tanto para las situaciones de paz como para las de guerra.

Mahan insertó los asuntos estrictamente militares en su contexto nacional y en su proyección internacional, ejemplificó los principios de estrategia en casos específicos como la Guerra Civil, la de 1898 y la ruso-japonesa, entre otras.

Mahan escribió muchas obras, en estos textos va inmersa su concepción geopolítica, en la cual la doctrina Monroe ocupa un papel central como sustento ideológico para usarse en la política exterior. En estos estudios, la alianza anglosajona implica el imperativo de conseguir el apoyo inglés para alcanzar los designios continentales norteamericanos, y la ocupación del Caribe y Centroamérica se presenta como la zona vital para el encumbramiento norteamericano.

(Coutau-Begarie, 1985), pone de manifiesto que el pensamiento de Mahan es observado como la teoría fundacional. Colomb no es sino un subproducto y la Jeune Ecole una condenable desviación. Esta visión finalista que identifica la buena concepción y relega a la nada las otras debe evidentemente ser rechazada. No hay una

teoría fundacional, por lo menos son dos: la que parte del método histórico y la que se apoya en el método materialista.

(Corbett, 2012), pone de manifiesto la Teoría del Objeto que es el Dominio del Mar, aclara que el objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el dominio del mar o evitar que el enemigo pueda lograrlo. Debe prestarse especial atención a la segunda parte de esta proposición, a fin de excluir un modo de pensar que es una de las fuentes de error más comunes en los estudios navales especulativos. Este error consiste en la suposición muy generalizada de que si un beligerante pierde el dominio del mar, éste pasa de inmediato al otro beligerante, pero el estudio más superficial de la historia naval basta para mostrar la falsedad de tal suposición; éste nos indica que la situación más generalizada en la guerra naval, es aquella en que ninguno de los bandos posee el dominio; es decir, que la situación normal no es un mar dominado, sino un mar no dominado.

La simple afirmación, que nadie niega, de que el objeto de la guerra naval es conseguir el dominio del mar, implica en realidad la proposición de que el dominio se encuentra normalmente en disputa. Este estado de disputa es de lo que se ocupa más directamente la estrategia naval, puesto que cuando el dominio haya sido perdido o logrado, la estrategia naval pura deja de existir.



(Pazmiño, 2008), pone de manifiesto que la CONVEMAR<sup>2</sup>, estableció los límites exteriores de las zonas marítimas medidos a partir de las líneas de base<sup>3</sup>, las mismas que deben ser determinadas en función de la Convención<sup>4</sup>. Estas zonas marítimas son definidas a continuación y los derechos y obligaciones de los Estados en estas zonas son las presentadas en la Tabla 1 y esquematizada para una mejor visualización en la, Figura 1.

**Aguas Interiores (AI).** Área de territorio soberano, Figura 2, el Estado ejerce soberanía absoluta como el espacio terrestre sobre todo el espacio definido entre su línea de costa y la línea de base<sup>5</sup>. Son también aguas interiores las aguas dentro del suelo territorial como en puertos, lagos, ríos, etc.

**Mar territorial (MT).** Anchura del mar medido desde las líneas de base hasta las 12 MN<sup>6</sup>, la soberanía del Estado se extiende en esta zona marítima. Esta soberanía se expresa también sobre el espacio aéreo, el lecho y subsuelo (Artículo 215). El Estado ejerce soberanía total en su territorio existente.

---

<sup>2</sup> Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

<sup>3</sup> El Manual de aspectos técnicos de la CONVEMAR, Publicación Especial No-51 del BHI. La define como la línea desde la cual se miden los límites exteriores del mar territorial del Estado y otros límites de jurisdicción del Estado ribereño

<sup>4</sup> El Derecho del Mar, NNUU, New York, 1989

<sup>5</sup> Soberanía total sobre sus aguas interiores.

<sup>6</sup> MN: Millas Náuticas

**Tabla 1**

*Derechos en aguas interiores y mar territorial. Derechos de buques extranjeros, en estas áreas el Estado controla y administra su jurisdicción precautelándole de polución (Art.221, 217).*

ACTIVIDAD	AGUAS INTERIORES	MAR TERRITORIAL
Navegación	No aplica la convención excepto en el caso de establecer nuevas aguas interiores (Art. 8, parágrafo 2)	La comisión aplica con respecto a: Paso inocente (Art. 17-28) Paso inocente para buques de guerra (Art. 17-26, 29-32)
Sobrevuelo	No aplica la Convención	No aplica la Convención
Pesca	No aplica la Convención	No aplica la Convención
Investigación Científica	No aplica la Convención	Consentimiento del Estado es requerido. Llevado a cabo en las condiciones que el Estado ribereño las establezca. (art. 245)
Colocación de cableado submarino	No aplica la Convención	No aplica la Convención
Minería	No aplica la Convención	No aplica la Convención
Imposición de legislación medio ambiental	No aplica la Convención	Derecho del Estado ribereño (Art. 21, 192), no debe obstaculizar la legislación del paso inocente (Art. 211, Parágrafo 4); 220 (2); Buques de guerra (Art. 236)

**Zona contigua (ZC).** Anchura del mar medido desde las líneas de base hasta las 24 MN (Artículo 3315), en esta zona se toman medidas de fiscalización y aduanas para prevenir y sancionar infracciones a las leyes. El Estado ejerce “derechos de soberanía”<sup>7</sup>, jurisdicción<sup>8</sup> y medidas de fiscalización.

<sup>7</sup> Referidos exclusivamente a la exploración y explotación de los recursos naturales.

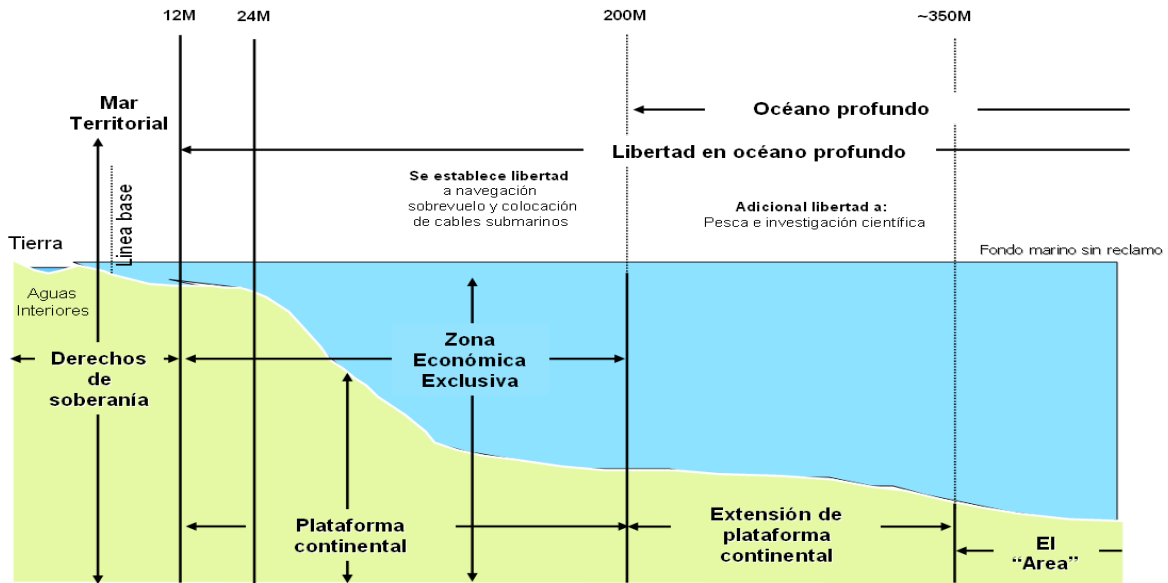
**Zona Económica Exclusiva (ZEE).** La Convención reconoce a un estado los derechos hasta las 200 MN de soberanía para explotación de todos los recursos tales como: pesca, gas, petróleo, minerales, energía, etc. El Estado ejerce “derechos de soberanía” y jurisdicción.

**Plataforma Continental (PC).** A partir de las 200 MN hasta un máximo de 350 MN. La Convención reconoce la anchura de la PC de 200 MN donde un estado ha declarado su ZEE. En lugares en que la PC se extiende más allá de las 200 MN se delimita de acuerdo a las directrices de la comisión de límites de la plataforma de las NNUU, CLCS, para aplicación del artículo 76 la CONVEMAR hasta un máximo de 350 MN. La delimitación es revisada por la CLCS, quienes regulan y determinan si un estado tiene o no derecho de esta extensión. En esta zona marítima el estado ejerce “derechos de soberanía” para efectos de exploración y explotación de los recursos naturales.

**Alta Mar.** Zona marítima abierta para la navegación de todos los buques y aeronaves, se disfruta de libertad para realizar investigación científica, pesca, navegación teniendo en cuenta los intereses de otros Estados en ejercicio de esa libertad. Los buques de Guerra pueden maniobrar, efectuar operaciones aéreas, efectuar pruebas de tiro. Todos los países pueden colocar cables o tubería submarina.

---

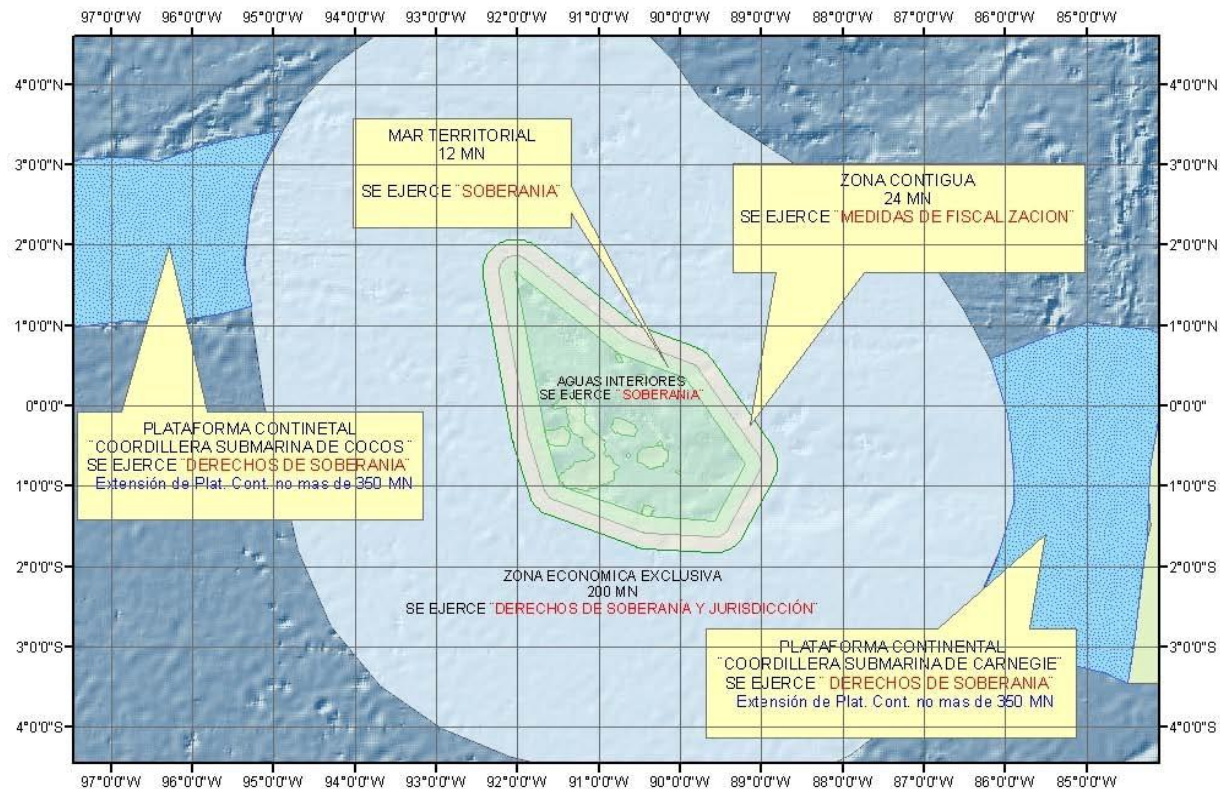
<sup>8</sup> La CONVEMAR establece una definición de jurisdicción marítima, a nivel nacional, Ecuador la ha adoptada para conservar y administrar las especies marinas dentro de su zona marítima.



**Figura 1.** Zonas marítimas. Espacios marítimos de acuerdo a la CONVEMAR

**Fuente:** Pazmiño, N. (2008). Aspectos relevantes de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR

**La Zona.** Los recursos no vivos encontrados más allá de las áreas de jurisdicción nacional son para el beneficio de la humanidad. La Autoridad de los Fondos Marinos es quien regula y controla la explotación de estos recursos.



**Figura 2.** Derechos en las Zonas Marítimas.

**Fuente:** Pazmiño, N. (2008). Aspectos relevantes de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR

(Dewey, 1896), en el ámbito educativo concibió la escuela como un espacio de producción y reflexión de experiencias relevantes de vida social que permite el desarrollo de una ciudadanía plena. Sostenía que lo ofrecido por el sistema educativo de su época no proporcionaba a los ciudadanos una preparación adecuada para la vida en una sociedad democrática.

A lo largo de su extensa carrera, Dewey desarrolló una filosofía que abogaba por la unidad entre la teoría y la práctica, demostrando como las ideas filosóficas pueden actuar en los asuntos de la vida diaria; unidad que ejemplificaba en su propio quehacer

de intelectual y militante político. Su pensamiento se basaba en la convicción moral de que “democracia es libertad”, por lo que dedicó toda su vida a elaborar una argumentación filosófica para fundamentar esta convicción y a militar para llevarla a la práctica (Dewey, 1892, pág. 8). El compromiso de Dewey con la democracia y con la integración de teoría y práctica fue sobre todo evidente en su carrera de reformador de la educación.

### **2.3. Fundamentación Legal**

A continuación se describe la fundamentación legal del presente trabajo:

La **O.N.U.**<sup>9</sup> determina que dentro de la seguridad del ámbito marítimo, corresponde a la Armada vigilar el territorio marítimo en general, a fin de evitar el tránsito de personas o bienes vinculados al terrorismo, salvaguardando la soberanía nacional, permitiendo las visitas (abordaje) y los registros bajo las garantías constitucionales del Estado, para mantener un control sobre toda embarcación que circule por el territorio marítimo nacional (DIRNEA, Plan de Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos , 2014)

---

<sup>9</sup> Organización de las Naciones Unidas

La **O.M.I.**<sup>10</sup> es un organismo dependiente de las Naciones Unidas que plantea dos objetivos principalmente en lo que respecta al sector Marítimo:

- Navegación Segura y
- Mares limpios

La Seguridad Integral Marítima es un nuevo concepto establecido por la Organización Marítima Internacional en los últimos años, como resultado del análisis cuidadoso realizado en las diferentes zonas marítimas y costeras, en donde existen amenazas y riesgos permanentes, los cuales se presentan por múltiples circunstancias como el caso del incremento de la actividad marítima, los incidentes que podrían causar y los posibles impactos al medio marino. Para tratar el tema debemos entender sobre sistemas de gestión integrados, seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la carga, mercancías peligrosas, protección marítima, medioambiente, condiciones de vida a bordo, protección y mejoramiento de las condiciones de trabajo de los hombres de mar, manejo de puertos, industria asociada a los espacios acuáticos y los diferentes gremios de trabajadores que viven de los mismos. (DIRNEA, Plan de Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos , 2014)

En esencia, a medida que el nivel de amenaza aumenta, la neutralización lógica es reducir la vulnerabilidad. Para quienes laboran en el ámbito marítimo los requisitos para soluciones integrales incluyen planes de seguridad y protección, con la implementación de medios, sistemas y equipos adecuados.

---

<sup>10</sup> Organización Marítima Internacional

A la Armada del Ecuador le corresponde cumplir y hacer cumplir como parte del Estado con las disposiciones emitidas internacionalmente de las cuales somos signatarios. La **CONVEMAR** de 1982 establece los espacios marítimos de los países ribereños perfectamente delimitados, en donde el Estado ejerce jurisdicción y soberanía para la aplicación de sus leyes y la explotación de sus recursos, los estados gozan de sus derechos, pero así mismo, poseen responsabilidades y deberes que cumplir en el ámbito del Derecho Internacional, como es la seguridad en la mar; la conservación y gestión de los recursos marinos vivos; la protección de las personas y preservación del medio marino; la investigación científica marina; y los procedimientos para la solución a los problemas que se presenten en actividades contrarias al ordenamiento legal del Estado, es decir, actuar en el seguimiento, vigilancia y detención de embarcaciones que se presume efectúan actos ilícitos (O.N.U., 1982)

La **Constitución de la República del Ecuador** en el Art. 158 indica: “Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. (Constituyente, 2008)

Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial y, complementariamente, apoyar en la seguridad integral del Estado de conformidad con la ley [...].”



Con la reforma a este artículo, en el que modifica la misión de las Fuerzas Armadas, se aclara de mejor manera las funciones para la DIRNEA<sup>11</sup> y repartos subordinados, los mismos que están enfocados a la seguridad integral de los espacios acuáticos.

La Constitución de la República también establece que “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia social, que reconoce y garantiza a las personas el derecho a la inviolabilidad a la vida, a una vida digna que le asegure los servicios sociales necesarios, la integridad personal en todos sus aspectos. La Carta Magna determina también que la protección interna y el mantenimiento del orden público son funciones privativas del Estado, y que los componentes de las Fuerzas Armadas son instituciones destinadas a la protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. Indica además que el Estado central tendrá competencias exclusivas sobre la defensa nacional, protección interna y orden público, y que garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación, y la comisión de infracciones y delitos. Finalmente reconoce al derecho internacional como norma de conducta, de acuerdo a lo señalado en el Art. 417 de la Carta Magna, que dice: “Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a la Constitución”. (Constituyente, 2008)

La **Ley de Seguridad Pública del Estado** y su reglamento dispone que la seguridad ciudadana sea una política de Estado, destinada a fortalecer y modernizar los

---

<sup>11</sup> Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

mecanismos necesarios para garantizar los derechos humanos, en especial el derecho a una vida libre de violencia y criminalidad, la disminución de los niveles de delincuencia, la protección de víctimas y el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes del Ecuador (Asamblea, 2009)

El **Plan Nacional del Buen Vivir** define dentro de sus objetivos nacionales el de garantizar la soberanía y la paz, e impulsar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana, cuyas políticas inherentes a la seguridad plantean la defensa de la integridad territorial y los derechos soberanos del Estado, y el combate a la delincuencia transnacional organizada en todas sus manifestaciones. (SENPLADES, 2013)

El **Plan Nacional de Seguridad Integral** hace referencia a un Sistema Integrado de Seguridad que abarca todos los ámbitos del ser humano y del Estado, esto es: Seguridad alimentaria, seguridad humana, seguridad económica y seguridad personal, para garantizar el Buen Vivir. El plan establece un nuevo enfoque que sitúa al ciudadano como eje principal y transversal, con la finalidad de garantizar y proteger sus derechos y libertades, con la aplicación de la justicia, el ejercicio de la democracia, la gobernabilidad, la solidaridad, la reducción de las vulnerabilidades y la prevención, protección, respuesta y remediación ante amenazas y factores de riesgos. En su diagnóstico ubica a la delincuencia y la violencia en todas sus manifestaciones como amenazas que ponen en peligro el bienestar de la población, e impactan la seguridad del estado. En base a este plan se establecen los lineamientos políticos para diseñar

los instrumentos que orientan el empleo de las capacidades militares de las Fuerzas Armadas para el ejercicio del control efectivo del territorio nacional en los ámbitos de seguridad y defensa. (Seguridad, 2011)

Dentro de estos lineamientos, a la Armada del Ecuador le compete la seguridad y protección de los espacios acuáticos marítimos y fluviales, para asegurar el bienestar de toda la población que depende de la actividad marítima

Para realizar un análisis profundo con fundamentos legales revisaremos los antecedentes de la Autoridad Marítima Nacional lo cual constituye la Inspección de la Marina Mercante, creada mediante **Decreto Ejecutivo No. 116** del 25 de enero de 1951, publicado en el Registro Oficial No. 735 del 9 de febrero de 1951.

Con **Decreto Ejecutivo No. 2145** del 17 de Diciembre de 1959, se promulgó el Reglamento de Trámites en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la República, en el cual, se le otorga atribuciones y competencias para el control de las naves, personal mercante y las zonas de playas y bahías

El **Código de Policía Marítima**, publicado en el Registro Oficial No. 1212 del 20 de agosto de 1960 y sus reformas, es el cuerpo legal en el cual se establecen las obligaciones, atribuciones y competencias a las autoridades marítimas para el control de las naves, la navegación, el personal de la Marina Mercante Nacional y el control y

prevención de la contaminación de las costas y aguas nacionales producida por hidrocarburos, playas y bahías.

En su Art. 3 establece “Para el cumplimiento de los deberes que les corresponden respecto de Policía Marítima, las capitanías de puerto estarán, dentro de los límites de su jurisdicción, investidas de las facultades que se conceden a la Policía Civil Nacional por los Artículos 9, 418 y 425 del Código de Procedimiento Penal; y su personal subalterno como agente de aquella tendrá las obligaciones y atribuciones puntualizadas en el Artículo 450 del citado Código”

En la **Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial**, expedida el 21 de Enero de 1972, publicada en el registro Oficial No. 406 del 01 de febrero de 1972, asimismo, se otorga a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, competencias para velar por la aplicación de las normas internacionales o tratados de los que el Ecuador sea signatario, control del transporte y tráfico marítimo, de las naves y del personal de la Marina Mercante; y, con la Ley General de Puertos, publicada en el Registro Oficial No. 67 del 15 de Abril de 1976, se otorgó competencias para el control de las Autoridades Portuarias y Terminales Privados.

Con **Decreto Ejecutivo No. 8** del 15 de Enero del 2007, publicado en el Registro Oficial No. 18 del 8 de Febrero del 2007, se creó el Ministerio de Transporte y Obras

Públicas, y se dispone que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tendrá bajo su cargo y responsabilidad la DIGMER<sup>12</sup>,

Con **Decreto Ejecutivo No.1111** del 27 de Mayo del 2008, publicado en Registro Oficial No. 358 del 12 de Junio del 2008, se creó la DIRNEA, como Autoridad Marítima Nacional, dependiente de la Comandancia General de Marina, estableciéndose en el Art. 3 sus competencias, atribuciones y funciones, entre las cuales está el control, orientación y mantenimiento de las Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacostas, Secretaría Ejecutiva de Protección Marítima y Escuela de Marina Mercante Nacional; y se dispuso que la Subsecretaría de Puertos asuma las funciones y atribuciones como Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Marítimo y Fluvial.

En el **Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos**, con Resolución No. 021/08 del 4 de Noviembre del 2008, publicada en el registro Oficial No. 478 del 01 de Diciembre del 2008, en cumplimiento a lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto Ejecutivo No. 1111, determinó que la DIRNEA asumirá las funciones y atribuciones que eran ejercidas por la DIGMER como Autoridad Marítima Nacional, indicándose en el Art. 2 los principales cuerpos legales que otorgan esas competencias.

El **Decreto Ejecutivo No. 1087** del año 2012, dispone al Ministerio de Defensa que a través de la Fuerza Naval, en su calidad de Autoridad de Policía Marítima, incluya entre sus atribuciones todas las relaciones con el resguardo de la Soberanía Nacional,

---

<sup>12</sup> Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral

así como también el control de la seguridad de la navegación, la preservación de la vida humana en el mar, el combate de las actividades ilícitas en los espacios marítimos, y en el mantenimiento de la seguridad y defensa nacional.

En el **Estatuto Orgánico por Procesos de la DIRNEA**, se establece su organización y funcionamiento, alineada con los objetivos estratégicos de la Armada del Ecuador y con la naturaleza y especialización de la misión consagrada en este Estatuto, siendo su función básica la de gestionar la seguridad de los espacios acuáticos, mediante las operaciones de control, la seguridad en la navegación, la provisión de la salvaguarda de la vida humana y control de la contaminación en los espacios acuáticos de su responsabilidad; a fin de contribuir a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo nacional y la seguridad pública y del Estado.<sup>13</sup>

La DIRNEA al ser parte de la Armada del Ecuador, debe tomar en cuenta los Objetivos Estratégicos Institucionales, sus Acciones Estratégicas para conseguirlos y sus Indicadores, todos estos considerados en el Plan de Gestión Institucional de la Armada del Ecuador, tales como: Objetivo Institucional No. 3 “Incrementar el Apoyo a la Acción del Estado en la protección de áreas estratégicas, defensa interna y seguridad marítima en el área de competencia de la Armada”. Objetivo Institucional No. 5 “Incrementar la presencia naval en las aguas interiores y ejes fluviales, mar territorial,

---

<sup>13</sup> Manual de Organización de la Armada del Ecuador COGMAR-MAOARE-01-2016

zona económica exclusiva continental e insular y recuperar las capacidades de vigilancia, mando y control”. (COGMAR, Plan de Gestión Institucional, 2014)

## **2.4. Hipótesis**

Las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones inciden en gran medida la estructuración del Concepto Estratégico Naval que apoyará al desarrollo de las capacidades marítimas y a la provisión de Seguridad Integral en los Espacios Acuáticos; todo esto encaminado a mejorar la gestión de la Armada del Ecuador.

## **2.5. Variables de la Investigación**

Las variables de investigación definidas para el presente trabajo están encaminadas a verificar el grado de incidencia que tiene la variable independiente sobre la variable dependiente para así realizar la propuesta de cambio que permita orientar de mejor manera los esfuerzos de una institución como es la Armada del Ecuador.

### **2.5.1. Variable Independiente**

A continuación, se define la variable independiente: *“Nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones de la Estrategia Marítima”*.

### **2.5.2. Variables Dependientes**

La variable dependiente se encuentra definida de la siguiente manera: *“Desarrollo de las capacidades marítimas y la provisión de seguridad integral en los Espacios Acuáticos”*

### 2.5.3. Operacionalización de Variables

La Tabla 2 nos permite observar la operacionalización de las variables dependiente e independiente

**Tabla 2**  
*Operacionalización de variables*

Variable	Definición	Dimensión	Indicadores	Instrumentos
<b>Nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones de la Estrategia Marítima.</b>	Conceptos y aplicaciones del pensamiento estratégico marítimo que en la actualidad se encuentran cambiando las estrategias marítimas de las naciones.	Temas marítimos de actualidad	✓ Conocimiento sobre temas marítimos de actualidad	Observación, entrevistas, encuestas.
		Sentido de pertenencia marítimo, visión marítima nacional	✓ Visión marítima del Estado y sentido de pertenencia de la comunidad marítima.	Observación, entrevistas, encuestas.
<b>Desarrollo de las capacidades marítimas y la provisión de seguridad integral en los Espacios Acuáticos jurisdiccionales y no jurisdiccionales de interés para el Estado.</b>	El desarrollo de capacidades marítimas está encaminada a controlar, proteger y brindar seguridad integral en los espacios marítimos de interés para el Estado.	Participación de la Armada del Ecuador en Operaciones de Ayuda Humanitaria, Operaciones Combinadas, control, investigación científica de seres vivos y no vivos en el suelo y subsuelo marino, protección y seguridad de todas las Áreas de responsabilidad, fortalecimiento del Poder Naval nacional.	✓ Percepción de Seguridad de la Comunidad Marítima en el perfil costanero	Observación, entrevistas, encuestas.



## 2.6. Definiciones Conceptuales

Las siguientes definiciones conceptuales, extraídas del Plan de Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos, de los diferentes documentos que constan en la referencia bibliográfica y de la experiencia personal, ayudarán a la elaboración y mejor comprensión del presente estudio de acuerdo al siguiente detalle:

**Espacios Acuáticos:** los espacios acuáticos continentales e insulares de un Estado comprenden todas las áreas marítimas, fluviales y lacustres del Espacio Geográfico Nacional.

**Intereses Marítimos:** son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado por medio de sus instituciones y su pueblo para el uso y aprovechamiento de los espacios marítimos y de los recursos, dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral y de los fondos marinos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación.

Los Intereses Marítimos abarcan todos los elementos tangibles e intangibles al hombre, que sirven para la exploración del mar y sus recursos, así como también las actividades que tienen directa o indirectamente relación con él y que contribuyen al desarrollo nacional.

**Poder Marítimo:** es la capacidad que tiene un país para utilizar y controlar todas las actividades que ocurran en el mar bajo su jurisdicción. Desde el punto de vista de la

Seguridad de la Nación, podemos señalar que el Poder Marítimo es una parte del Poder de una Nación que le permite planificar y conducir acciones que lo lleven a la consecución de sus objetivos nacionales y diseñar las Políticas y Estrategias necesarias en los espacios marítimos. El Poder Marítimo cuenta con todos los organismos del estado y los recursos de toda naturaleza que permitan generar una máxima capacidad para utilizar el mar.

**Comunidad Marítima:** Grupo de individuos que tienen ciertos elementos en común, en este caso las actividades marítimas que desarrollan en toda la extensión del perfil costanero de un Estado. Por lo general, este grupo de personas crea una identidad común, mediante la diferenciación de otros grupos o comunidades, creando aspiraciones comunes que tienden a ser los objetivos sociales que desean alcanzar, tales como seguridad, protección, cooperación, entre otros.

Este grupo de personas, crea una compleja red de relaciones sociales entre sí, con su territorio local, el ecosistema, y con otros grupos sociales que pertenecen al Estado.

**Soberanía:** El concepto de soberanía puede entenderse de distintas maneras según el enfoque elegido. Dentro del ámbito de la política, la soberanía está asociada al hecho de ejercer la autoridad en un cierto territorio. Esta autoridad recae en el pueblo, aunque la gente no realiza un ejercicio directo de la misma sino que delega dicho poder en sus representantes.

El diccionario de la Real Academia Española (RAE) también define al concepto de soberanía como la máxima autoridad dentro de un esquema político y al soberano como el ser superior dentro de una entidad que no es material.

En este sentido es importante que subrayemos que existen una serie de diversos tipos de soberanía. Así, nos encontramos con la soberanía nacional que es la que establece que el poder está en manos del pueblo y que este se ejerce a través del conjunto de órganos de tipo constitucional que son representativos de aquel citado pueblo.

En el ámbito del derecho internacional, se conoce como soberanía al derecho que ostenta un Estado para concretar el ejercicio de sus poderes. La violación de la soberanía de un país puede tener trágicas consecuencias, entre ellas el inicio de un conflicto bélico.

**Derecho de Soberanía:** Tradicionalmente se ha considerado que son tres los elementos de la soberanía: territorio, pueblo y poder. En el derecho internacional, la soberanía es un concepto clave, referido al derecho de un Estado para ejercer sus poderes.

**Aguas jurisdiccionales:** Es la zona marítima de un país en la que este, tiene derecho exclusivo de explotación, según el Derecho Internacional.

También se la considera como el máximo ámbito especial marítimo en el cual el Estado ribereño ejerce sus competencias territoriales sin distinguir que sean exclusivas o concurrentes, plenas o fragmentarias; es decir, con esta expresión se designa el conjunto de las aguas interiores, del mar territorial, de la zona contigua y, recientemente, de la zona económica exclusiva.

La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, establece que las aguas jurisdiccionales engloban por igual, con carácter unitario o indistinto, zonas perfectamente delimitadas, con status jurídicos distintos, en las que el Estado ribereño extiende sus competencias de manera gradual, de más a menos, según su proximidad a las costas del mismo.

**Aguas no jurisdiccionales de interés:** Son las zonas marítimas que no están sujetas a la jurisdicción de un Estado pero que por su importancia estimulan un interés (económico, científico, histórico, etc.) hasta cierto límite determinado por el Derecho Internacional.

## CAPÍTULO III

### METODOLOGÍA

#### 3.1. Diseño de la Investigación

El diseño de la investigación es **No Experimental** porque no se realizaron experimentos o ensayos en laboratorios o áreas de experimentación.

Se realizará una investigación de corte longitudinal ya que se pretende analizar la tendencia y la evolución de las definiciones, concepciones y aplicaciones para el diseño de nuevas Estrategias Marítimas a nivel nacional, así mismo se realizará una investigación transversal ya que se describirán estas nuevas definiciones y concepciones tendientes a mejorar el apoyo al desarrollo de nuevas capacidades marítimas y a la provisión de seguridad integral en los Espacios Acuáticos.

#### 3.2. Modalidad de la Investigación

La modalidad o enfoque metodológico que tendrá esta investigación es cuantitativo con métodos cualitativos, siguiendo estrategias comunes en muchos aspectos se analizará la problemática actual tendiente a encontrar los aspectos más importantes que deben considerarse para realizar un Diseño de propuesta del Concepto Estratégico Marítimo hasta el 2021.

### 3.3. Tipo de Investigación

La investigación empleará un método teórico a través de la investigación documental, describiendo las definiciones, concepciones y aplicaciones para el diseño de nuevas Estrategias Marítimas, así mismo tendrá un método práctico ya que se empleará la investigación de campo a través de encuestas, entrevistas y grupos focales con la finalidad de entender la situación problemática desde el punto de vista de sus actores.

### 3.4. Población y Muestra

Para realizar la investigación se plantea investigar a un grupo de personas que nos suministrarán la información y que se encuentran definidos en la Tabla 3

**Tabla 3**

*Distribución de Grupos/Individuos para consolidar la información.*

GRUPO / INDIVIDUO	TAMAÑO GRUPO (N)	TAMAÑO MUESTRA (n)	TIPO MUESTREO	MÉTODO TÉCNICA
<b>AUTORIDADES LOCALES</b>	100	80	ALEATORIO	ENCUESTA, OBSERVACIÓN, ENTREVISTA
		10	INTENCIONAL	GRUPO FOCAL
<b>COMUNIDAD DEL PERFIL COSTANERO</b>	1'500.000	385	ALEATORIO	ENCUESTA, OBSERVACIÓN,
		10	INTENCIONAL	GRUPO FOCAL
<b>OFICIALES ALMIRANTES</b>	09	09	INTENCIONAL	ENTREVISTA

El ítem *Tamaño Grupo* es la cantidad de personas de nuestro Universo, lo que nos permite tener una clara conciencia de lo que piensan en relación a la investigación que se realizará, dando claros lineamientos de lo que buscan o anhelan con el desarrollo de esta temática.

Las Figuras 3, 4 y 5 nos describen el cuadro de involucrados establecidos para la selección de la muestra a ser investigada.

**DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA**

Inicio | Reglamento | Servicios | Honorario y Personal | Área Bibliográfica | Contáctenos | Novedades

Otros cálculos . . . . .

**CALCULADORA PARA OBTENER EL TAMAÑO DE UNA MUESTRA**

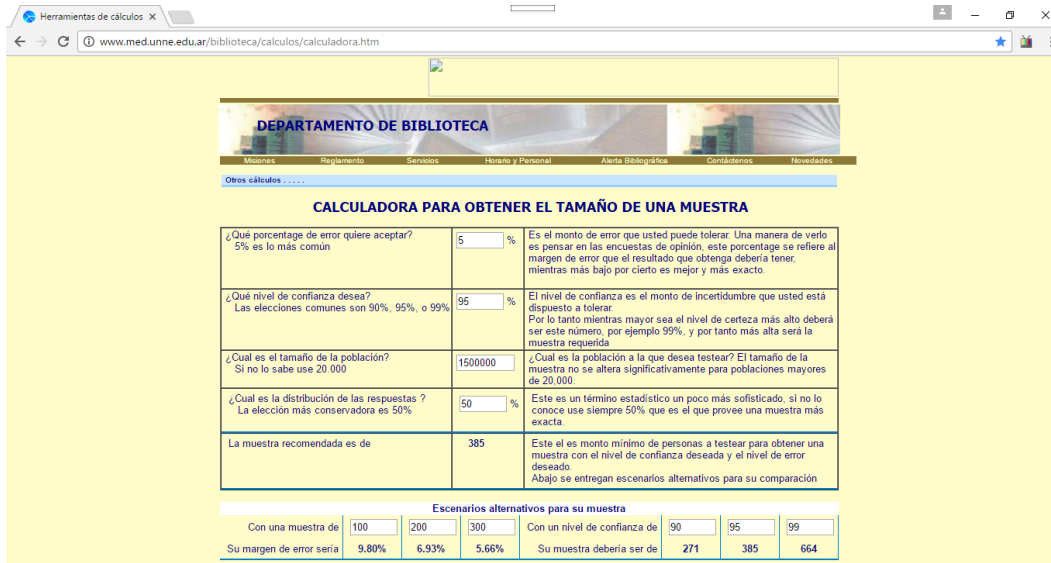
¿Qué porcentaje de error quiere aceptar? 5% es lo más común	5 %	Es el monto de error que usted puede tolerar. Una manera de verlo es pensar en las encuestas de opinión, este porcentaje se refiere al margen de error que el resultado que obtenga debería tener, mientras más bajo por cierto es mejor y más exacto.
¿Qué nivel de confianza desea? Las elecciones comunes son 90%, 95%, o 99%	95 %	El nivel de confianza es el monto de incertidumbre que usted está dispuesto a tolerar. Por lo tanto mientras mayor sea el nivel de certeza más alto deberá ser este número, por ejemplo 99%, y por tanto más alta será la muestra requerida.
¿Cuál es el tamaño de la población? Si no lo sabe use 20 000	100	¿Cuál es la población a la que desea testear? El tamaño de la muestra no se altera significativamente para poblaciones mayores de 20.000.
¿Cuál es la distribución de las respuestas ? La elección más conservadora es 50%	50 %	Este es un término estadístico un poco más sofisticado, si no lo conoce use siempre 50% que es el que provee una muestra más exacta.
La muestra recomendada es de	80	Este es el monto mínimo de personas a testear para obtener una muestra con el nivel de confianza deseada y el nivel de error deseado. Abajo se entregan escenarios alternativos para su comparación.

**Escenarios alternativos para su muestra**

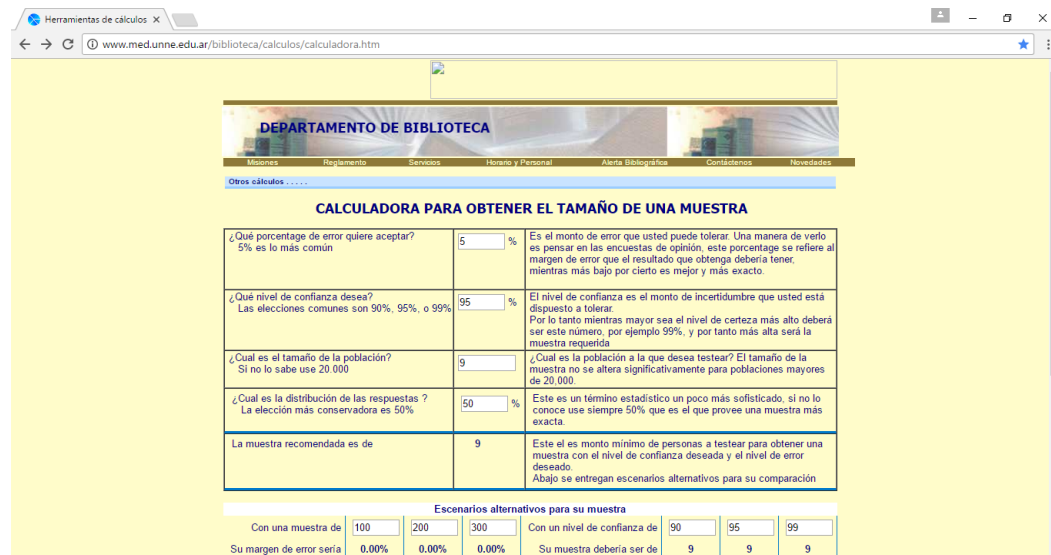
Con una muestra de	100	200	300	Con un nivel de confianza de	90	95	99
Su margen de error sería	0.00%	0.00%	0.00%	Su muestra debería ser de	74	80	88

**Figura 3.** Cuadro de Involucrados Autoridades Locales

Fuente: <http://www.med.unne.edu.ar/biblioteca/calculos/calculadora.htm>



**Figura 4.** Cuadro de Involucrados Comunidad del Perfil Costanero  
 Fuente: <http://www.med.unne.edu.ar/biblioteca/calculos/calculadora.htm>



**Figura 5.** Cuadro de Involucrados Oficiales Almirantes  
 Fuente: <http://www.med.unne.edu.ar/biblioteca/calculos/calculadora.htm>



### **3.5. Instrumentos de la Investigación**

Para el desarrollo de este trabajo, los materiales que se emplearon no tienen ninguna característica específica que limite o impida desarrollar otras investigaciones con el aporte que pretende entregar esta investigación, por lo tanto se cumple con la ética científica que los resultados obtenidos por el investigador puedan ser replicados por otros investigadores.

### **3.6. Procedimientos de la Investigación**

Comenzaremos por decir que esta investigación discurre a lo largo de tres fases, antes, durante y después.

En la fase inicial, se realizarán los preparativos para la investigación, previos al estudio a realizar. Durante el desarrollo, se describirá el método, siendo esta la parte más importante de la investigación. Ya que trata de las actividades a realizarse en el estudio de campo, como por ejemplo, cuándo voy a realizar las encuestas, entrevistas u observaciones, en que horario, a qué personas, cómo lo voy a realizar, etc. En la fase final se establecerán las tareas que se van a realizar después del estudio de campo. Se hablará de los datos y razones que se han usado para sacar las conclusiones. En el procedimiento se abordará todos los detalles que caracterizan a la investigación que servirán entre otras cosas, para conocer en detalle el trabajo, contextualizarlo y justificar cada uno de los pasos dados, e incluso poder replicar el estudio si así fuere pertinente.

Se empleará el diagrama de Gant para representar de forma gráfica los diferentes pasos o la secuenciación de tareas a realizar durante la investigación. A continuación se detallan los pasos a seguir para realizar el estudio.

1) Se realizará una búsqueda bibliográfica sobre la información referida o relacionada con el problema de investigación, en la que se recurrirá a diferentes fuentes (primarias y secundarias) las cuáles ayudaran a la documentación previa.

2) Una vez que este recogida la información, se elaborará el marco teórico.

3) Se plantearán los objetivos y la hipótesis, partiendo de un Objetivo General y determinando, a partir de él, los objetivos específicos.

4) Se seleccionarán los instrumentos a utilizar, escogiéndolos según las variables presentes a la investigación referida.

5) Se determinará la población y la muestra a la cual va dirigida la investigación y la estrategia de muestreo a seguir.

6) Finalmente se recogerán los datos y se los analizará para llegar a una conclusión que corrobora o no la hipótesis inicial.

### 3.7. Recolección de la Información

La recolección de la información se la realizará a través de fuentes primarias, tales como personas (autoridades navales, marítimas, gubernamentales, comunidad marítima, etc.), hechos que se están dando a nivel nacional e internacional, tales como firmas de acuerdos o tratados internacionales, así mismo se empleará las fuentes secundarias, utilizando material referido a la situación problemática o personas que por su vasta experiencia conocen o poseen información en relación al estudio planteado.

Dentro de las técnicas de recolección de información que se emplearán, se considera a la Observación, tanto a las personas durante su trabajo diario como a las autoridades durante la ejecución de sus actividades normales, de acuerdo al Anexo "A" *Formato de Observación*, de la misma forma está considerada la Entrevista estructurada, de acuerdo al Anexo "B" *Formato de Entrevista*, a las diferentes autoridades militares y civiles, tales como al Director General de Intereses Marítimos, Director Nacional de los Espacios Acuáticos, Director del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador, Viceministra de Pesca y Acuicultura, Presidenta de la FENACOPEC, entre otros, finalmente están consideradas las Encuestas, a través de un cuestionario ver Anexo "C" *Formato de Encuestas*, a toda la comunidad marítima del país.

Con esto se trata de definir concretamente los grupos seleccionados y las muestras del estudio, garantizar la validez y confiabilidad de la recolección de datos, plantear las especificaciones definitivas para la previsión de todos los recursos que se

requerirán, formular las pautas que orientaran la ejecución de las posteriores actividades del proceso de investigación, proveer de una base de referencia para la réplica del estudio y su evaluación.

### **3.8. Procedimiento y Análisis para la elaboración de la propuesta**

El procedimiento que se plantea para el análisis y elaboración de la propuesta se detalla a continuación:

1) Formulación del problema, donde se planteará la importancia y alcances del estudio, se deberá delimitar el estudio propuesto, se realizará la revisión y análisis bibliográfico y documental, se considerará la literatura más reciente e importante acerca del problema, deberá tomarse en cuenta las limitaciones previas al estudio y las formas para superarlas, se establecerá el enfoque teórico del problema, se realizará el resumen del estado del arte del estudio del problema, se planteará el objetivo general y los objetivos específicos de la investigación propuesta.

2) Se planteará las consideraciones generales del Plan de trabajo, para ello se deberá establecer las etapas del trabajo, las principales actividades de cada etapa, se considerará los aspectos metodológicos, tales como tipo de estudio, diseño, universo (ámbitos) y muestra (informantes), técnicas e instrumentos, prueba y afinación instrumental, procesamiento de la información y análisis de resultados, estableciéndose un cronograma y control y los informes de avance e informe final de la investigación.

3) Se deberá considerar los recursos humanos disponibles para la organización, descripción de funciones y personal a emplearse, también se establecerá los locales, instalaciones, equipo y cualquier recurso adicional, finalmente se planteará el presupuesto necesario para la investigación.

4) Finalmente se entregaran los anexos de la investigación.

## CAPÍTULO IV

### MARCO ADMINISTRATIVO

#### 4.1. Cronograma

El Anexo “D” *Cronograma de Actividades* (Diagrama de Gantt), permitirá visualizar las diferentes etapas del proyecto de investigación y el tiempo asignado para cada una de ellas. Las fases en su orden lógico son:

- Diseño del proyecto de investigación
- Recolección de la información
  - Observación
  - Encuesta
  - Fuentes secundarias
- Clasificación del material (codificación y tabulación)
- Tratamiento de la información
- Análisis e interpretación de la información
- Redacción preliminar
- Redacción Final
- Revisión y crítica

## 4.2. Presupuesto

El presupuesto de la investigación se presenta en el Anexo “E” *Planilla de Presupuesto*, donde consta el desglose de los valores a ser utilizados para realizar el estudio, debiéndose destacar el pago de honorarios a los encuestadores y tabuladores, así mismo se incluye el transporte vía terrestre a los diferentes puntos de la investigación, los gastos por papelería, impresión de formularios, procesamiento de información, etc.

## **CAPÍTULO V**

### **RESULTADOS**

En este capítulo se presente describir todos los resultados obtenidos producto de la investigación los cuales se exponen de la siguiente forma:

#### **5.1. Nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones del pensamiento Estratégico Marítimo.**

A continuación se describen las definiciones, concepciones y aplicaciones que de acuerdo al estudio planteado afectarían el diseño de la nueva estrategia marítima nacional.

##### **5.1.1. El Mar Equinoccial**

Al analizar la historia del hombre, podemos observar cómo la posición geográfica y las circunstancias de su entorno condicionaron a los seres humanos a ir al mar y encontrar su sustento, así como también alcanzar su seguridad y sus metas que estaban sólo en el sueño de algunos que miraban al mar con expectativa.

Observamos que la acción de haber usado el mar, una y otra vez, estableciendo presencia sobre él, configuraron un derecho a su empleo, que con el tiempo evolucionó hasta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982 y, seguramente, evolucionará de acuerdo a las necesidades que el hombre lo



demande; la comprensión de la posición geográfica y los espacios marítimos incluidos en ellos, son de vital importancia para la supervivencia de los Estados, es por esto que la visión terrestre que tuvo la humanidad en primera instancia, cambia por una visión marítima en la actualidad.

Es prudente recordar que al término de la Primera Guerra Mundial, el geopolítico inglés (Mackinder, 1942)<sup>14</sup> escribió: “Quien gobierne Europa Oriental mandará la Tierra Corazón (el Heartland); el territorio que ocupa la Unión Soviética y parte de China, Irán y Afganistán; quien gobierne la Tierra Corazón mandará la Isla Mundial, Eurasia y África; quien gobierne la Isla Mundial, mandará al mundo”. Algunos años más tarde, un geopolítico norteamericano y profesor de Relaciones Internacionales, (Spykman, 1944)<sup>15</sup>, parafraseando a Mackinder en una réplica a su tesis, expresó: “Quién controle la Tierras Marginales (Rimland): las áreas periféricas del continente Euroasiático, gobierna Eurasia; quien gobierne a Eurasia controla los destinos del mundo” (Busch, 1993), esta corriente de pensamiento claramente nos permite observar la visión terrestre que predominaba en el siglo XX, como lo indica la Figura 6.

---

<sup>14</sup> En 1904 establece la Región Pivote como el eje de sus conceptos. Su modelo lo revisó en 1919 transformándolo en el Heartland.

<sup>15</sup> Base del pensamiento estratégico americano de segunda mitad del siglo XX, era partidario de la intervención, por lo que rechazaba el aislacionismo.



**Figura 6.** Gráfica del Heartland y Rimland

**Fuente:** Exposición de Geopolítica Crnl. sp. Galo Cruz

Existe una ponencia que resulta un poco incomprensible y que la vivimos permanente como es el tener grandes riquezas en nuestros mares y lecho marino y tener también poco desarrollo; apreciamos de inigualable forma la influencia de la Antártida en el mundo y la posible evolución del Tratado que hoy la protege, dejando la puerta entre abierta para una futura explotación de sus inmensos recursos dependiendo lógicamente de las necesidades del mundo; finalmente es importante resaltar la necesidad de estar preparados para la defensa de estas riquezas, contando con un Poder Naval disuasivo desde el contexto de la CONVEMAR y la normativa legal nacional e internacional vigente.

La CONVEMAR permitió no solo fijar oficialmente las aguas interiores y el mar territorial ecuatoriano, sino que además facilitó al Ecuador y Perú fundamentar al

paralelo como línea demarcadora de los límites marítimos, mediante un tratado que posteriormente fue registrado y perfeccionado por la ONU. El siguiente paso se dio con similar procedimiento diplomático, para la demarcación de los límites marítimos entre Ecuador y Colombia, también mediante la formalización del paralelo entre ambos países. Finalmente se delimitó la frontera marítima entre Ecuador y Costa Rica, en consideración de la vecindad oceánica existente, de las Islas Galápagos y la Isla del Coco.

Una inmediata consecuencia de esta regulación del mar territorial, abre oportunidades para la seguridad y el desarrollo de los países que desde la "proyección continental", cerca un corredor marino, de más de 211 millones de hectáreas conformado entre Ecuador, Colombia, Panamá y Costa Rica. Ahora debemos dar prioridad a una visión oceanopolítica, que reconozca el inmenso crecimiento en magnitud e importancia de la comunicación marítima, sobre la cual el Ecuador tiene ventajas y una posición geográfica privilegiada por su cercanía al Canal de Panamá (Jarrín, 2013), todas estas acciones se pudieron realizar gracias a la intervención decidida de la Armada del Ecuador cuyos técnicos interactuaron con sus homólogos de otros países para llegar al establecimiento definitivo de los límites marítimos.

Consecuente con lo manifestado anteriormente, como es la importancia de la condición geográfica de un país, la evolución dinámica del derecho del mar, los pensamientos geopolíticos vigentes y el entender la necesidad de tener un gran Poder Marítimo, es momento para que el Estado ecuatoriano abandere la propuesta

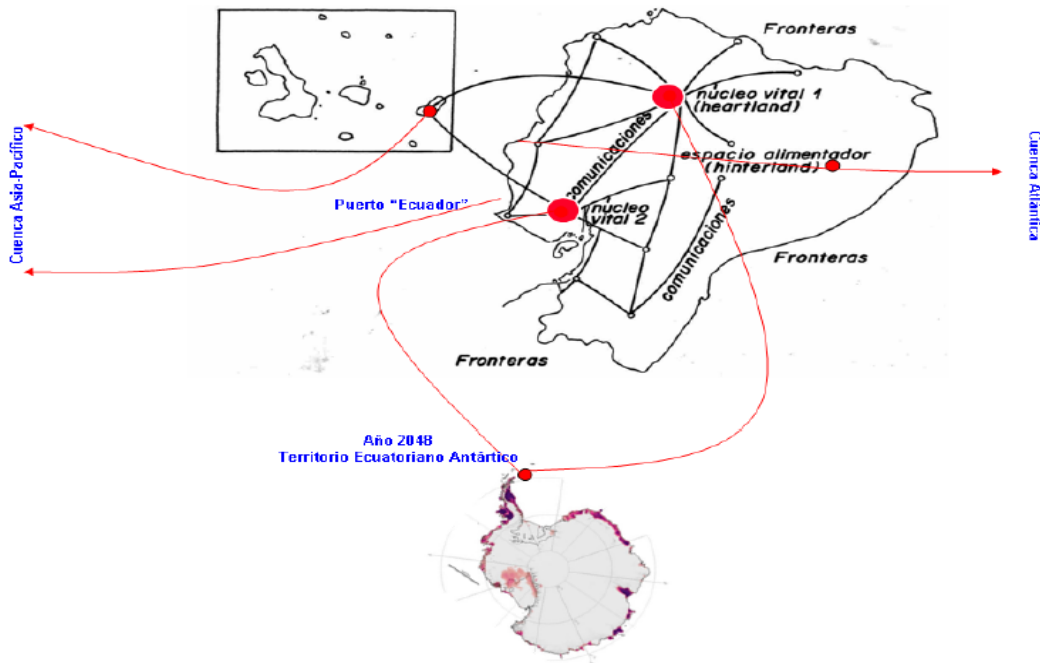
oceanopolítica llamada “MAR EQUINOCCIAL” (Gómez, 2015), esta propuesta se enuncia como un nuevo elemento de los Intereses Marítimos Nacionales y como un pensamiento generador de políticas que tengan como base al mar y como objetivo el proponer al mundo la correcta administración de los intereses nacionales en los espacios jurisdiccionales nacionales y en los internacionales con el interés propio para el desarrollo integral y sostenido.

Después de realizar diversos análisis en función de los fundamentos de la oceanopolítica, es decir, su posición geográfica y su caracterización en la realidad geográfica y marítima de Ecuador, y habiendo agrupado la estructura de sus Intereses Marítimos Nacionales, es de suma importancia, visualizar las características de lo que para nuestro país es el mar, relacionándolo con su territorio, población, recursos y sus fronteras, considerando su gran potencial y las capacidades que deben desarrollarse en estos espacios marítimos y oceánicos, este análisis debe considerar también la interdependencia que existe con la visión del Poder Marítimo de la tierra corazón (Heartland) o centro político; todos estos elementos deben estar conectados, interna y externamente por un sistema de comunicaciones eficiente, eficaz y efectivo, con un alto desarrollo tecnológico, con adecuados y óptimos medios de transporte, con un marco jurídico nacional e internacional sólido y universalmente aceptado y con un proactivo manejo de las relaciones exteriores.

Friedrich Ratzel manifestó: “La frontera es el órgano periférico del Estado y como tal es prueba de crecimiento y fuerza”, actualmente es necesario hacer énfasis en la

abismal diferencia entre límites nacionales y fronteras nacionales; las primeras están plasmadas en las demarcaciones y delimitaciones que diferencian los territorios terrestres y marítimos de un Estado con otro u otros, y los segundos están donde la voluntad de la Nación quiera que estén y a donde la voluntad política y la voluntad de lucha quieran llegar (Gómez, 2015), referida posición a la cual este estudio se encuentra totalmente identificada.

La Figura 7, nos permite plasmar la idea de la ponencia que existe alrededor del concepto de Mar Equinoccial.



**Figura 7.** Dimensionamiento del Mar Equinoccial

**Fuente:** Alm. Germán Yépez – AGUENA – 2004 / Modificado: CPGF-EM Humberto Gómez - 2008

Este concepto posee una profunda raíz geopolítica, que desde la visión de Friedrich Ratzel, proyecta el espacio vital de la Nación, desde el continente, hacia el océano, naciendo así una visión oceanopolítica, además se toma también en cuenta los lineamientos iniciales de la filosofía del Almirante Jorge Martínez Busch, finalmente durante el desarrollo del planteamiento se va tomando elementos propios de la realidad ecuatoriana, ya que en el caso de nuestro país, la realidad oceanopolítica contempla otras dimensiones geográficas y otros contextos, cuyo fin último es la integración de los intereses marítimos nacionales, y la capacidad nacional de proyectarlos al mundo, para obtener beneficios que le permitan tener desarrollo, seguridad y supervivencia (Gómez, 2015), ponencia que con claridad meridiana es fácilmente comprensible.

El concepto de Mar Equinoccial integra los intereses marítimos de la nación, que se encuentran en los espacios marítimos y oceánicos de jurisdicción del estado ecuatoriano, con dos visiones complementarias, la primera relacionada con los intereses nacionales en la Antártida y la evolución del Tratado Antártico; y la segunda que tiene que ver con aquellos espacios adyacente a las zonas económicas exclusivas y a las plataformas continentales e insulares, en donde el país deberá observar, monitorear y participar en las mismas actividades que en esos espacios desarrollan otros estados, bajo las disposiciones que la CONVEMAR, tiene previstas para el Alta Mar y los Fondos Marinos, de tal manera que sea factible precautelar los intereses marítimos nacionales, anticipando acciones que contrarresten a las amenazas que, directa o indirectamente, intenten afectar a su desarrollo, seguridad y supervivencia.

Nuestro país, por su privilegiada situación geográfica equinoccial y por las riquezas naturales que posee, debería ser un país con un gran desarrollo económico, social y político; sin embargo, a pesar de que todo está presente para que así sea, la falta de gestión política para administrar sus riquezas ha limitado su crecimiento y lo ha colocado en una posición incómoda en el escenario mundial, como un país que está afectado por la corrupción, la ingobernabilidad, la inestabilidad y la falta de competencia. Una de las debilidades que evidencia la situación del país, en todos los gobiernos, es que los gobernantes de turno no han planteado una visión geopolítica y, peor aún, desarrollar una conciencia marítima capaz de vislumbrar todas las oportunidades reales que el mar ofrece y fomentar un pensamiento oceanopolítico (Gómez, 2015), es necesario resaltar que todos los países desarrollados tienen una visión de aprovechamiento del mar como una fuente de recursos inagotables.

La comprensión del pueblo ecuatoriano respecto a la importancia que tiene para el país el uso del mar es mínima, por no decirlo casi nula, esto es debido al desconocimiento total de estos conceptos y su arraigada visión continental, de ahí es de suma importancia plantearnos los siguientes cuestionamientos, ¿Cómo es posible cambiar la visión continental del ciudadano ecuatoriano, sino existe de por medio una cultura marítima?, ¿Cómo es posible que las nuevas generaciones comprendan la importancia y urgencia de ver en el mar la fuente presente y futura de nuestro desarrollo?, ¿Cómo es posible que la clase política esté finalmente convencida de que es necesario estructurar un presupuesto que esté acorde con las reales necesidades de la Nación, para fortalecer a un Poder Naval que está limitándose en su capacidad

disuasiva?, ¿Dónde está esa visión Oceanopolítica que crea leyes para su implementación e interrelación con el resto de esfuerzos nacionales tendientes a colocar al mar como medio esencial generador de riqueza? Las respuestas a todas estas interrogantes podemos encontrarlas en la educación integral de las nuevas generaciones de ecuatorianos y en el compromiso de las anteriores generaciones de aportar con su experiencia y conocimientos sobre el mar y desarrollar una conciencia marítima responsable y visionaria.

Esa visión hacia el mar debe tener por sí misma la esencia de lo que es un Ecuador marítimo y su íntima y consciente relación con sus Intereses Marítimos Nacionales, los mismos que deben cumplir con los objetivos de desarrollo y seguridad que el Estado Ecuatoriano debe mantener sobre la base del uso sostenible, sustentable y racional de los recursos vivos y no vivos que están en sus aguas jurisdiccionales y su plataforma continental, que suman más de un millón trescientos mil kilómetros cuadrados de espacios marítimos, y que guardan el principio de conservación del Estado-Nación, en el presente siglo (Gómez, 2015), esta visión es completa e intenta unir al gobierno nacional, a la población y a su Poder Marítimo, para propender al desarrollo marítimo nacional.

Estos espacios marítimos, no pueden ser concebidos como una realidad estática o implícita en un mapa, porque en la actualidad las fronteras modernas del Estado-Nación están hasta donde llegan sus intereses, que se materializan en acciones como es la presencia ecuatoriana en la Antártida, en donde el esfuerzo de investigación



científica ha establecido un espacio propio como país y coadyuva a la construcción del conocimiento del continente blanco para beneficio de la humanidad y sobre todo para beneficio del Ecuador del futuro.

Este interés del Estado-Nación llega también a la Amazonía y su proyección hacia una cuenca cuyo verdadero potencial todavía es desconocido, y que a través de la historia ha estado íntimamente relacionada con la salida al río Amazonas, para llegar al Atlántico, donde la magnitud de las oportunidades, está en función de la preparación y la decisión que como Estado ecuatoriano esté dispuesto a buscar y consolidar.

Otro interés está en el hemisferio Norte, a través de su tradicional mercado en los Estados Unidos de América, sin olvidar que en su búsqueda de oportunidades también incursiona en mercados como el de Canadá, México, América Central y el Caribe. Está también hacia el Sur, dentro de la visión regional de la Comunidad Andina de Naciones o del MERCOSUR, además, las islas Galápagos abren las puertas de la cuenca Asia- Pacífico que se encuentra llena de oportunidades.

De lo anteriormente manifestado podemos determinar sin temor a equivocarnos que la visión oceanopolítica que integra y proyecta los Intereses Marítimos Nacionales, con la estratégica posición geográfica de nuestro país es un “MAR EQUINOCCIAL”, un mar comprendido desde la perspectiva de cinco dimensiones, un mar de Galápagos, un mar de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, que visualiza las oportunidades en la cuenca del Asia-Pacífico; que se proyecta a la Antártida, que es un

río poderoso en medio de una Amazonía rica pero al mismo tiempo frágil y que se proyecta a una cuenca Atlántica; un mar que está en los dos hemisferios Norte y Sur y que en todo ese contexto tiene recursos finitos, vivos y no vivos, que es necesario protegerlos y defenderlos con una visión prospectiva, para que las acciones del Estado coordine los principios de gobernabilidad en pos de una gobernanza sólida que garantice el desarrollo y la supervivencia de las presentes y futuras generaciones de ecuatorianos (Gómez, 2015), este concepto casi olvidado es recogido por el presente estudio para potenciarlo y replantearlo en todos los foros nacionales e internacionales en los cuales la Armada del Ecuador participe.

Una vez realizado el análisis oceanopolítico de la importancia de adoptar el concepto de "Mar Equinoccial" para el diseño de las políticas marítimas estatales y para establecer el nuevo concepto estratégico marítimo nacional es necesario resaltar que la visión terrestre que poseen aún nuestros gobernantes dificulta de gran manera que estas necesidades urgentes de contar con políticas y conceptos estratégicos tendientes a administrar y explotar los recursos vivos y no vivos que se encuentran en los espacios marítimos y oceánicos se implementen, por lo que en nuestra realidad nacional este nuevo concepto continua siendo una ponencia, y no una realidad, de quienes vemos al mar como una vía para el desarrollo sustentable y sostenible de nuestro país.

#### 5.1.2. Tratado Antártico (Mares Australes y Continente)

La Antártida se encuentra protegida con tratados internacionales y consagrada a la investigación científica por ahora, las oportunidades comerciales y estratégicas que

ofrece este territorio podrían transformarla pronto en un centro de actividades militares, de inteligencia y de extracción de recursos como gas, petróleo y hasta diamantes.

La mayoría de los proyectos que se desarrollan en el continente blanco, se centran en sus recursos, que ya están disponibles, como la abundante vida marina (pesca del krill) que se encuentra en el Océano Austral, existen países que realizan esfuerzos para crear uno de los santuarios oceánicos más grandes del mundo, iniciativa que no coge fuerza debido a los intereses de los países por explotar sus recursos; algunos científicos examinan el potencial de recolectar témpanos de la Antártida, la que según estimaciones tiene, las mayores reservas de agua dulce del planeta. Las naciones también avanzan en la investigación espacial y proyectos satelitales con el fin de expandir sus capacidades globales de navegación.

La riquezas minerales, petrolíferas y de gas pueden ser explotadas a largo plazo, se espera que el tratado que prohíbe las actividades mineras, que protege el codiciado mineral de hierro, el carbón y el cromo, sea sometido a una revisión en 2048, pudiendo ser puesto en tela de juicio antes de esa fecha. La comunidad científica hace poco tiempo encontró depósitos de kimberlita, mineral que da a entender la existencia de diamantes; según cálculos geológicos se estima que la Antártida contiene al menos 36 mil millones de barriles de petróleo y gas natural.

Más allá de los tratados antárticos, aún persisten enormes obstáculos para aprovechar estos recursos, como la perforación de témpanos que podría poner en riesgo las plataformas costa afuera, luego está la lejanía de algunos depósitos

minerales que se encuentran en lugares arrasados por el viento, en un continente que es más grande que Europa y donde las temperaturas llegan a menos 57 grados Celsius.

La Figura 8 resalta el área que cubre el Tratado Antártico, firmado el 01-diciembre de 1959, y que corresponde a toda el área Sur del paralelo 60° S, constan entre sus miembros 29 Partes Consultivas y 21 Partes Adherentes, este tratado declara a la Antártida como una Reserva Natural y una Zona de Paz y Ciencia.



**Figura 8.** La Antártida

**Fuente:** Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador

La Constitución del Ecuador en su artículo cuarto contempla lo siguiente “... el estado ecuatoriano ejercerá derechos sobre los segmentos correspondientes de la órbita sincrónica geoestacionaria, los espacios marítimos y la Antártida.”, de la misma forma el Plan Nacional para el Buen Vivir, en su política 5.6 contempla que se debe “Contribuir a los esfuerzos de los miembros del Tratado Antártico para la investigación del ambiente y el monitoreo global del cambio climático”.

El Ecuador manifiesta su interés en la Antártida desde 1967 en la Asamblea Nacional Constituyente, aplicando la Teoría de la Defrontación. En 1984 dos Oficiales de la Armada del Ecuador visitan en Comisión Oficial a la Antártida, es la primera presencia ecuatoriana, la Tabla 4 detalla la evolución que ha tenido el Ecuador en esta materia.

**Tabla 4**  
*Evolución del interés del Ecuador en la Antártida*

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FECHA</b>
Firma del Tratado Antártico, Washington (12 países signatarios)	1 DIC 1959
Entra en Vigencia el Tratado Antártico	23 JUN 1961
Asamblea Nacional Constituyente declara derechos territoriales sobre la Antártida	06 MAR 1967
Comisión Especial de Asuntos Internacionales de la Cámara Nacional de Representantes. Derechos de Soberanía Nacional de acuerdo a los Principios de Defrontación al momento de la Adhesión del Ecuador al TA. Recomienda la creación del Instituto Ecuatoriano de Investigaciones y Estudios Antárticos.	28 ENE 1982
El Ecuador pisa suelo antártico por primera vez con la representación de dos oficiales de la ARE en el crucero de expedición chilena.	17 ENE 1984
Congreso Nacional aprueba la adhesión del Ecuador al Tratado	16 JUN 1987

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FECHA</b>
Antártico	
Decreto de Adhesión del Ecuador al Tratado Antártico	12 AGO 1987
Primera Expedición Ecuatoriana a la Antártida en el B/I. ORION de la ARE.	1 DIC 1987
Acuerdo Ministerial, MIDENA, se crea el Programa Antártico Ecuatoriano (PROANTEC)	1 AGO 1988
Miembro asociado para el Comité Científico para Investigaciones Antárticas (SCAR)	SEP 1988
Inauguración de la Estación Científica "Pedro Vicente Maldonado"	2 MAR 1990
Ecuador miembro Consultivo del Sistema del Tratado Antártico	19 NOV 1990
Creación del Instituto Antártico Ecuatoriano	3 MAY 2004
Última Constitución de la República del Ecuador, Art. 4. Principios Fundamentales	NOV 2008
Plan Estratégico Institucional 2010 - 2014, alineamiento al PNVB	14 NOV 2009
Primera visita de un Presidente Ecuatoriano a la Antártida. Inauguración del Módulo de Laboratorios en la Estación Pedro Vicente Maldonado.	04 FEB 2011
Proceso de Estación Permanente	JUL 2012
Políticas Oceánicas y Costeras	2013

La Figura 9 permite visualizar la ubicación de la Estación Pedro Vicente Maldonado, sitio elegido por la Armada del Ecuador para el desarrollo de investigación científica sobre la Antártida.



**Figura 9.** Ubicación de la estación Pedro Vicente Maldonado

**Fuente:** Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador

Las organizaciones antárticas a las cuales el Ecuador es signatario son las siguientes:

### **Tratado Antártico**

Plantea que la Antártida se utilizará exclusivamente para fines pacíficos. Se permite el empleo de personal o equipo militar para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico. Existe una libertad de investigación científica y la cooperación hacia ese fin. Debe existir intercambio de información sobre los proyectos de programas científicos, intercambio de personal científico entre las expediciones y estaciones, intercambio de observaciones y resultados científicos.

Ninguna disposición del presente Tratado se interpretará: Como una renuncia, por cualquiera de las Partes Contratantes, a sus derechos de soberanía territorial, que hubiere hecho valer precedentemente; como una renuncia o menoscabo, por cualquiera de las Partes Contratantes, a cualquier fundamento de reclamación de soberanía territorial en la Antártida que pudiera tener, o por cualquier otro motivo; como perjudicial a la posición de cualquiera de las Partes Contratantes, en lo concerniente a su reconocimiento o no reconocimiento del derecho de soberanía territorial, de una reclamación o de un fundamento de reclamación de soberanía territorial de cualquier otro Estado en la Antártida.

Ningún acto o actividad mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial o derechos de soberanía en la Antártida.

Toda explosión nuclear en la Antártida y eliminación de desechos radiactivos quedan prohibidas. El Tratado se aplicará al sur de los 60° de latitud Sur; pero nada afectará los derechos de cualquier Estado conforme al Derecho Internacional en lo relativo a la alta mar dentro de esa región. Cada una de las Partes Contratantes, tendrá derecho a designar observadores para llevar a cabo inspecciones, quienes gozarán de entera libertad de acceso, cada Parte informará a las otras sobre toda expedición a realizarse en el continente antártico.



Los observadores designados estarán sometidos sólo a la jurisdicción de la Parte contratante. Las controversias se consultarán inmediatamente con el ánimo de alcanzar una solución mutuamente aceptable.

Los representantes de las Partes contratantes, se reunirán, con el fin de intercambiar informaciones y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del presente Tratado. Cada Parte tendrá derecho a nombrar representantes en las reuniones, mientras dicha Parte demuestre su interés en la Antártida mediante la realización en ella de investigaciones científicas, el establecimiento de una estación científica o envío de una expedición científica.

Cada Parte se compromete a hacer los esfuerzos necesarios para aplicar el presente Tratado. Las controversias se resolverán por métodos pacíficos o la Corte Internacional de Justicia, la vigencia del Tratado es de 30 años (moratoria hasta el 2048)

Existen reuniones consultivas cada año, se lo considera como el principal foro sobre asuntos políticos y administrativos, la sede de la RCTA<sup>16</sup> va en orden alfabético de los países miembros en el año 2018 corresponde al Ecuador ser sede, existe una

---

<sup>16</sup> RCTA: Reuniones Consultivas del Tratado Antártico

Secretaría Permanente del TA<sup>17</sup> en Argentina, el país cancela alrededor de \$34.000 USD anualmente, el CPA<sup>18</sup> es el foro sobre asuntos ambientales del TA.

### **Protocolo de Protección Ambiental al Tratado Antártico**

Fue aprobado en 1998 durante la RCTA en Madrid, contiene 27 artículos, dentro de los temas destacados se encuentran los principios medioambientales, la prohibición de actividades relacionadas con los recursos minerales (por 50 años), la evaluación del impacto sobre el medioambiente, el Comité para la protección del medio ambiente, inspecciones, acciones de respuesta en casos de emergencia, controversias y arbitraje.

Posee varios Anexos tales como: (I) Evaluación del Impacto sobre el Medioambiente, (II) Conservación de la fauna y flora antártica, (III) Eliminación y Tratamiento de Residuos, (IV) Prevención de la Contaminación Marina, (V) Protección y Gestión de Zonas y (VI) Responsabilidad.

### **SCAR<sup>19</sup>**

El SCAR se creó en el año geofísico 1957-58, en el 2009 está conformado por 35 naciones y 9 uniones científicas, el Ecuador es Miembro Asociado desde el año de 1988 y Miembro Pleno desde el año 1992

---

<sup>17</sup> TA: Tratado Antártico

<sup>18</sup> CPA: Comité para la Protección del Medio Ambiente

<sup>19</sup> SCAR: Comité Científico sobre Investigación Antártica (Scientific Committee on Antarctic Research)

Su misión es avanzar y promover el conocimiento científico, entender y educar sobre cualquier aspecto de la región Antártida, el rol del continente sobre el sistema tierra y los efectos del cambio global sobre el mismo. El SCAR inicia, facilita, coordina y motiva la investigación internacional y asesora en forma objetiva e independiente a las Partes del Tratado Antártico y otras organizaciones sobre los temas de conservación que afectan a la región antártica y a los mares australes.

Su visión estratégica se orienta a que la ciencia en la Antártida y los Sistemas Asociados se usen para el beneficio de todos, que se valore la excelencia científica y que el conocimiento científico sirva para la construcción de políticas. Tiene un rol importante y clave en liderar a la comunidad científica antártica, en implementar nuevas iniciativas científicas, en evaluar nuevos temas científicos, en promover la cooperación internacional y las alianzas; así como, consolidar su relación con los hacedores de política y otros sectores de la sociedad para alcanzar esta visión. Como parte del Consejo Internacional de Uniones Científicas (ICSU), el SCAR contribuye a la consecución de la misión y visión estratégica del ICSU.

### **COMNAP<sup>20</sup>**

Fue creado en 1988, es integrado por 28 miembros, realiza reuniones anuales en los países miembros, bianualmente se juntan con las reuniones de SCAR, se analizan asuntos de orden logístico, mantiene 07 proyectos en ejecución tiene Secretaria Permanente, Ecuador cancela \$4.600 USD anuales

---

<sup>20</sup> COMNAP: Comité de Administradores de Programas Antárticos Nacionales.

**RAPAL<sup>21</sup>**

Está integrado por los países consultivos latinoamericanos, participan como observadores los miembros adherentes, realiza reuniones anualmente en un país latinoamericano en base a secuencia establecida, se lo considera como el principal foro para tratar Asuntos Logísticos, de investigación, entre los miembros, no existe una Secretaria Permanente, y por el momento no se paga cuota.

Las razones de la presencia del Ecuador en la Antártida son las siguientes:

- Proyección de política exterior.- Presencia de Ecuador en la Antártida y participación en foros relacionados
  
- Científicas.- Investigación de frontera con niveles de excelencia.
  
- Cooperación regional.- Trabajar con países sudamericanos para la gestión y el conocimiento antártico.
  
- Ambientales.- La preservación del ambiente antártico y la supervivencia del Estado
  
- Recursos.- Reserva de recursos naturales en beneficio del país, bioprospección, agua.

---

<sup>21</sup> RAPAL: Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos.

El Ecuador ha tenido 25 años de presencia en la Antártida, donde se han realizado 17 expediciones ecuatorianas, se ha implementado la estación científica “Pedro Vicente Maldonado” con recursos del Estado, ha realizado un importante equipamiento científico, ha ejecutado 3 expediciones con buque ecuatoriano, ha incentivado la participación de la mayoría de universidades, escuelas politécnicas ecuatorianas e institutos de investigación, han pernoctado en la Estación 388 ecuatorianos y 71 extranjeros, investigadores de todos los países latinoamericanos han visitado la Estación Maldonado, se han ejecutado proyectos de investigación con 12 países y existen actualmente 2 convenios binacionales.

Los Riesgos que podrían afectar la posición del Ecuador en la Antártida son: la revisión del sistema del Tratado antártico luego de 2048, la incorporación de conceptos sobre CONVEMAR en el ámbito del Tratado Antártico, explotación de recursos estratégicos por parte de los Estados con mayor capacidad, implementación de consideraciones de soberanía en segmentos específicos del quehacer antártico, mayores exigencias para presencia de bases y estaciones.

Las Oportunidades que tiene el Ecuador de continuar su presencia en la Antártida son las siguientes: Participación en puestos directivos de organismos antárticos, generación de alianzas con otros países para efectuar investigación antártica de interés para Ecuador, fortalecimiento de la unión de los países latinoamericanos (07) que efectúan actividades en la Antártida, respaldo político y cooperación fundamentada en UNASUR para establecer actividades conjuntas en la Antártida, mantener e

incrementar los convenios de cooperación con países latinoamericanos actualmente existen 2 y 1 convenio en proceso, finalmente la unificación de posiciones regionales de interés común en foros internacionales.

Para que estas oportunidades se transformen en Fortalezas es necesario que exista una Estación Permanente de Investigación, es por esto que el proyecto de implementación debe contar con infraestructura y obra civil, logística y operaciones, instrumentación y tecnología, seguridad, salud y ambiente, recursos físicos y financieros, normatividad y cooperación internacional, comunicaciones y relaciones públicas, finalmente investigación científica, todo esto debe ir encaminado en cuatro ejes direccionamiento estratégico, financiamiento para inversión pública, impulso y desarrollo de competencias, coordinación interinstitucional.

### 5.1.3. Área SAR<sup>22</sup>

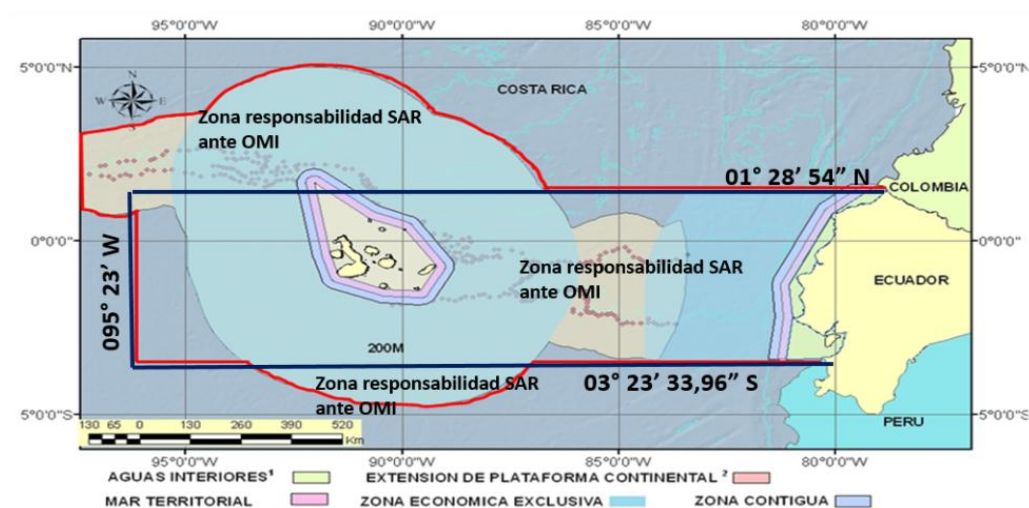
(DIRNEA, 2011), pone de manifiesto que los servicios de Búsqueda y Salvamento implican las funciones de supervisión de situaciones de peligro, comunicaciones, coordinación, búsqueda y salvamento, incluido el asesoramiento y asistencia médica inicial o evacuación médica mediante la utilización de recursos públicos o privados, incluido aeronaves y buques que cooperan junto a otros vehículos e instalaciones.

---

<sup>22</sup> SAR: Búsqueda y Salvamento Marítimo (Search and Rescue)

La OMI coordina a escala mundial los esfuerzos de sus Estados miembros para prestar Servicios de Búsqueda y Rescate cuyo objetivo es proveer un sistema global efectivo de tal manera que en cualquier lugar donde se encuentre gente navegando, los servicios SAR estarán disponibles de ser necesario.

Bajo esta propuesta mundial, el Ecuador ha asumido la responsabilidad para la conducción de misiones SAR en la Región Ecuatoriana de Búsqueda y Rescate (SRR) como se muestra en la Figura 10.



**Figura 10.** Región de Búsqueda y Salvamento Marítimo en el Ecuador

**Fuente:** Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

La posibilidad de proporcionar servicios SAR oportunos y eficaces y siempre que estos sean necesarios, requiere de un compromiso del Estado ecuatoriano y que éste disponga la utilización de todos los recursos disponibles para tal fin. Para esto, es preciso que éstos sean organizados y coordinados tan efectiva y expeditamente en

operaciones de búsqueda y rescate; esto requiere establecer una Organización SAR Nacional con sus planes y procedimientos para llevarlos a efecto.

En caso que los recursos SAR pertenecientes al Estado sean limitados y/o cuando sea necesario, los recursos de otros gobiernos, empresas privadas o alguna otra institución, serán desviados de sus funciones primarias, a través de arreglos y coordinaciones entre las autoridades para cumplir las funciones de SAR.

La Armada del Ecuador posee un Manual de Búsqueda y Salvamento Marítimo SAR, que fue preparado tomando como base el manual IAMSAR que orienta a las diferentes Autoridades Marítimas en cuanto a sus obligaciones humanitarias, debido a que el Ecuador es un Estado que forma parte del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento en el Mar (SAR/79), Convenio SOLAS.

Además de la protección de los Intereses Marítimos, la legislación internacional prevé, que toda nación que tenga mar territorial sea responsable de la Seguridad de la Vida en el Mar y facilite la cooperación entre los gobiernos en operaciones de Búsqueda y Salvamento en la Mar; para lo cual deben adoptarse medidas a fin de que exista vigilancia de costas y de las áreas marítimas adyacentes a las mismas. Estas medidas comprenderán establecer, utilizar y mantener las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias.



Así mismo también se considera dentro de estos convenios internacionales, la prevención de la contaminación procedente de buques. Cabe indicar que nuestro país es signatario de todos estos convenios y los mismos se hayan ratificados en la legislación nacional, tanto en el Reglamento de la Actividad Marítima como en el Código de Policía Marítima.

La CONVEMAR en el artículo 98 (Deber de prestar auxilio) pone de manifiesto lo siguiente:

“1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo;

c) Caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para

garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales”.

En el Convenio Internacional para Seguridad de la Vida Humana el Mar (SOLAS) de 1974, al que el Ecuador se adhiere con el Decreto No. 858 del 10 de Mayo de 1982, publicado en el Registro Oficial No. 252 del 13 de Mayo de 1982, dentro del Capítulo V de Seguridad en la Navegación, Regla 7 de los Servicios de Búsqueda y Salvamento en su primer numeral indica:

“Todo Gobierno Contratante se obliga a garantizar la adopción de cualquier medida necesaria para mantener las comunicaciones de socorro y la coordinación en su zona de responsabilidad y para salvar a las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de búsqueda y salvamento que se juzguen factibles y necesarias, habida cuenta de la densidad del tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación, y proporcionarán, en la medida de lo posible, medios para la localización y el salvamento de tales personas”

En el Convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, al que el Ecuador se adhiere con el Decreto No. 3831 del 23 de Marzo de 1988, publicado en el Registro Oficial No. 904 del 30 de Marzo de 1988, dentro del Capítulo 2 referente a la Organización, en el punto 2.1 Medidas de creación y coordinación de los servicios de búsqueda y rescate en el numeral 2.1.1 indica:

“Las Partes harán que se tomen las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de sus costas, en el mar.”

El Código de Policía Marítima en su artículo 348 expresa lo siguiente: “Si el capitán de puerto conoce o presume que en el accidente marítimo de una embarcación, corren peligro vidas humanas, ordenará a las naves mercantes que estuvieren en puerto en posibilidad de hacerlo, y a aquellas que se encontraren navegando en las cercanías del accidente, concurrir en auxilio de los náufragos, así tengan para tal fin que desviar su ruta; más, de no existir peligro para la vida de tripulantes y pasajeros o de haber cesado tal peligro, solo serán las naves contratadas para el efecto por los interesados y los avisos o guardacostas de la armada, previa orden de la superioridad, los que acudan al salvamento, y dicha autoridad comunicará a las naves mercantes en viaje, caso de haberles sido notificada su concurrencia, que reanuden su ruta por haber cesado el peligro”.

Con Decreto Ejecutivo No. 1111 del 27 de Mayo del 2008, publicado en el Registro Oficial 258, del 12 Junio del 2008 se crea la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, entidad dependiente de la Comandancia General de Marina, en calidad de Autoridad Marítima Nacional, a la cual en el Artículo 3 se le asigna entre sus competencias, atribuciones y funciones la búsqueda y rescate marítimos.

Con Resolución No. 006/2009 de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos del 01 de abril del 2009 y publicada en el Registro Oficial del 20 de Mayo de 2009 dispone en el Artículo 2 que el Comando de Guardacostas como Órgano Operativo de la Armada Nacional, subordinado a la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos entre sus funciones y atribuciones tiene:

“ c) Precautelar la seguridad de la vida humana en el mar; las naves y bienes;...

e) Activar el Plan de Búsqueda y Rescate Marítimo en la zona correspondiente y actuar como coordinador de dicho Plan;

f) Administrar el Centro de Operaciones Guardacostas y el sistema de llamadas de Emergencia Marítima;

g) Prestar auxilio en caso de accidentes o siniestros en la navegación;”

La Armada del Ecuador a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, planifica, organiza, dirige y proporciona una adecuada protección de la vida humana y el medio ambiente dentro del área marítima de responsabilidad nacional y zonas fluviales, con la finalidad de contribuir al desarrollo seguro de las actividades acuáticas y al cumplimiento de los convenios marítimos internacionales.

#### 5.1.4. Comisión Interamericana del Atún Tropical, 2003. (Convención de Antigua)

(Tropical, 2003), la Convención de Antigua toma como antecedentes para la firma de este convenio las siguientes consideraciones: en virtud de las normas pertinentes del derecho internacional, tal como se reflejan en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que sean necesarias para la conservación y administración de

los recursos marinos vivos, inclusive las especies altamente migratorias, y de cooperar con otros Estados en su adopción.

Los derechos de soberanía que tienen los Estados ribereños para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos marinos vivos en áreas bajo su jurisdicción nacional, tal como lo establece la CONVEMAR, así como el derecho que tienen todos los Estados a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar de conformidad con la CONVEMAR.

Existe un compromiso con la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y el Programa 21, en particular el Capítulo 17, adoptados por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (1992), y la Declaración de Johannesburgo y Plan de Aplicación adoptados por la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (2002).

Se tiene la necesidad de aplicar los principios y normas previstos en el Código de Conducta para la Pesca Responsable adoptado por la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en 1995, incluido el Acuerdo para Promover el Cumplimiento de las Medidas Internacionales de Conservación y Ordenación por los Buques Pesqueros que Pescan en Alta Mar de 1993, que forma parte integral del Código, así como los Planes de Acción Internacionales adoptados por la FAO en el marco del Código de Conducta.

La 50ª Asamblea General de las Naciones Unidas, de conformidad con la resolución A/RES/50/24, adoptó el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios ("Acuerdo de las Naciones Unidas sobre Poblaciones de Peces de 1995").

La importancia de la pesquería de las poblaciones de peces altamente migratorios como fuente de alimentación, empleo y beneficios económicos para las poblaciones de los Estados participantes y que las medidas de conservación y ordenación deben responder a esas necesidades y tomar en cuenta los impactos económicos y sociales de tales medidas.

Las circunstancias y las necesidades especiales de los países en desarrollo de la región, particularmente los países ribereños, a fin de lograr los objetivos planteados por la Convención; el reconocimiento a los importantes esfuerzos y los destacados logros de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, así como la importancia de su labor en la pesquería del atún en el Océano Pacífico Oriental, comprometida a velar por la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las poblaciones de peces transzonales

El objetivo de la Convención es asegurar la conservación y el uso sostenible a largo plazo de las poblaciones de peces abarcadas por la Convención, de conformidad con las normas pertinentes del derecho internacional.

El área de aplicación de la Convención comprende el área del Océano Pacífico limitada por el litoral de América del Norte, Central, y del Sur y por las siguientes líneas:

1. El paralelo 50° Norte desde la costa de América del Norte hasta su intersección con el meridiano 150° Oeste.
2. El meridiano 150° Oeste hasta su intersección con el paralelo 50° Sur.
3. El paralelo 50° Sur hasta su intersección con la costa de América del Sur.

Los miembros de la Comisión, directamente y a través de la Comisión, aplicarán el criterio de precaución, descrito en las disposiciones pertinentes del Código de Conducta y/o el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre Poblaciones de Peces de 1995, a la conservación, administración y uso sostenible de las poblaciones de peces abarcadas por esa Convención.

Cuando la situación de las especies objeto de la pesca o de las especies capturadas incidentalmente o de las especies asociadas o dependientes sea preocupante, los miembros de la Comisión reforzarán el seguimiento de esas

poblaciones o especies a fin de examinar su situación y la eficacia de las medidas de conservación y administración. Los miembros revisarán periódicamente tales medidas sobre la base de cualquier nueva información científica disponible.

Finalmente se plantea que los miembros de la Comisión acuerdan mantener, con todos sus activos y pasivos, y fortalecer la Comisión Interamericana del Atún Tropical establecida por la Convención de 1949, que estará compuesta por secciones integradas por uno (1) y hasta cuatro (4) Comisionados nombrados por cada miembro, quienes podrán ser acompañados por los expertos y asesores que ese miembro juzgue conveniente. La Comisión tendrá personalidad jurídica y gozará, en sus relaciones con otras organizaciones internacionales y con sus miembros, de la capacidad legal que sea necesaria para realizar sus funciones y lograr su objetivo, de conformidad con el derecho internacional. Las inmunidades y privilegios de los que gozarán la Comisión y sus funcionarios estarán sujetos a un acuerdo entre la Comisión y el miembro pertinente. La sede de la Comisión se mantendrá en San Diego, California (Estados Unidos de América).

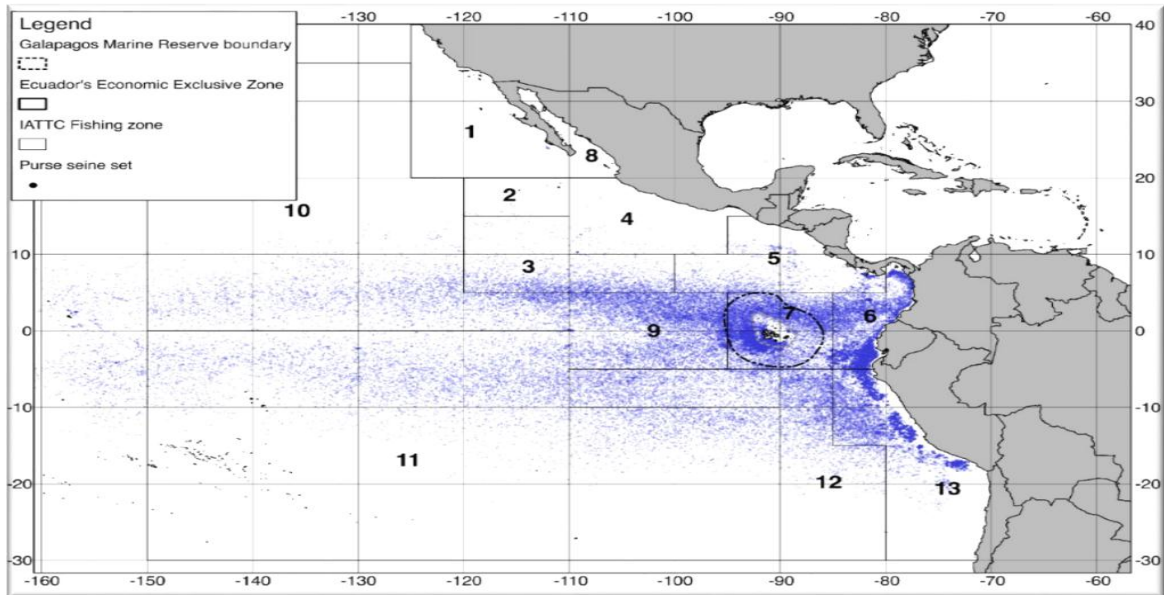
Es necesario recalcar que el Ecuador tiene la obligación de cumplir con este Convenio, con la finalidad de promover, llevar a cabo y coordinar investigaciones científicas sobre la abundancia, biología y biometría en el Área de la Convención de las poblaciones de peces abarcadas por esta Convención y, según sea necesario, de las especies asociadas o dependientes, y sobre los efectos de los factores naturales y de las actividades humanas sobre las existencias de esas poblaciones y especies; así



como adoptar normas para la recolección, verificación, y oportuno intercambio y notificación de datos relativos a la pesca de poblaciones de peces abarcadas por esta Convención; y finalmente adoptar medidas, con base en los datos científicos más fidedignos disponibles, para asegurar la conservación y el uso sostenible a largo plazo de las poblaciones de peces abarcadas por la Convención y mantener o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles de abundancia que puedan producir el máximo rendimiento sostenible, entre otros, mediante el establecimiento de la captura total permisible de las poblaciones de peces que determine la Comisión.

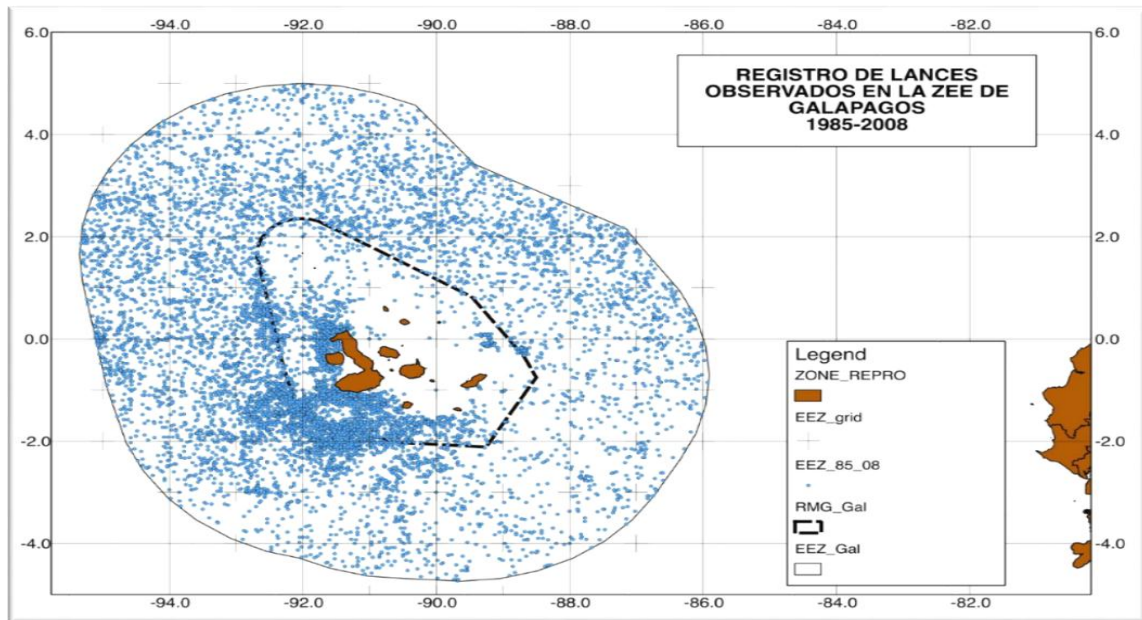
Las reuniones ordinarias de la Comisión se llevarán a cabo al menos una vez al año, en el lugar y fecha que la Comisión acuerde, se llevarán a cabo solamente cuando exista quórum. El quórum se alcanzará cuando estén presentes dos tercios de los miembros de la Comisión. Esta disposición se aplicará también a los órganos subsidiarios establecidos conforme a la presente Convención, las reuniones se efectuarán en español y en inglés, y los documentos de la Comisión se elaborarán en ambos idiomas.

La Figura 11 permite visualizar la ubicación de la Flota Atunera nacional, lo que está de color azul son los sitios donde frecuenta sus actividades y donde la Armada del Ecuador debe estar en condiciones de brindar protección y auxilio en caso de requerirlo.



**Figura 11.** Ubicación de la Flota atunera ecuatoriana, en el contexto de la CIATT  
**Fuente:** Rentería 2016, fuente secundaria Database CIATT

La Figura 12 refleja el registro de Lances observados en la Zona Económica Exclusiva de Galápagos.



**Figura 12.** Registro de Lances observados en la Zona Económica Exclusiva de Galápagos  
**Fuente:** Rentería 2016, fuente secundaria Database CIATT

De ahí nace la necesidad de que la Armada del Ecuador cuente con embarcaciones oceánicas capaces de permanecer 20 o más días en la mar, con la firme intención de controlar y brindar seguridad a nuestra flota atunera nacional.

5.1.5. Acuerdo sobre medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

El presente Acuerdo está próximo a la firma del Estado ecuatoriano debido a la persistencia de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada así como los efectos adversos sobre las poblaciones de peces, los ecosistemas marinos, los medios de vida de los pescadores legítimos, y la creciente necesidad de seguridad alimentaria a nivel global.

El rol que juega el Estado Rector de Puerto es de vital importancia en la adopción de medidas eficaces con la finalidad de promover el uso sostenible y la conservación a largo plazo de los recursos marinos vivos.

Las medidas para hacer frente a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada deben basarse en la responsabilidad principal del Estado del pabellón y hacer uso de toda la jurisdicción disponible de conformidad con el Derecho Internacional, incluidas las medidas del Estado Rector de Puerto, las medidas del Estado Ribereño, las medidas relativas al mercado y las medidas para velar por que los nacionales no apoyen ni realicen actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Así mismo existe la necesidad de incrementar la coordinación a nivel regional e interregional para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada mediante las medidas que pueda tomar el Estado Rector de Puerto, considerando el desarrollo rápido de las tecnologías de las comunicaciones, de las bases de datos, de las redes y de los registros globales, en apoyo a estas medidas.

Tomando nota de que la comunidad internacional, a través del sistema de las Naciones Unidas, incluyendo la Asamblea General de las Naciones Unidas y la FAO<sup>23</sup>, ha pedido que se elabore un instrumento jurídicamente vinculante sobre normas mínimas para las medidas del Estado Rector de Puerto, basado en el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2001), así como en el Modelo de sistema sobre las medidas del Estado Rector de Puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2005). Teniendo en cuenta que, en el ejercicio de su soberanía sobre los puertos situados en su territorio, los Estados pueden adoptar medidas más estrictas, de conformidad con el Derecho Internacional.

El objetivo del presente Acuerdo es prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR<sup>24</sup> mediante la aplicación de medidas eficaces del Estado rector del puerto, garantizando así el uso sostenible y la conservación a largo plazo de los recursos marinos vivos y los ecosistemas marinos.

---

<sup>23</sup> FAO: Comité de Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

<sup>24</sup> INDNR: Ilegal, No Declarada y No Reglamentada

Cada Parte, en su calidad de Estado Rector de Puerto, aplicará el presente Acuerdo a los buques que no estén autorizados a enarbolar su pabellón y que soliciten entrar en sus puertos o se encuentren en uno de ellos, excepto para:

a) Los buques de un Estado limítrofe que realicen actividades de pesca artesanal de subsistencia, siempre que el Estado Rector de Puerto y el Estado del pabellón cooperen para velar por que dichos buques no incurren en actividades de pesca INDNR ni otras actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR;

b) Los buques portacontenedores que no transporten pescado o, en el caso de que lo transporten, solo se trata de pescado que se haya desembarcado previamente, siempre que no existan motivos fundados para sospechar que dichos buques han incurrido en actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.

El presente Acuerdo se aplicará a la pesca realizada en zonas marinas que sea ilegal, no declarada o no reglamentada, así como a las actividades relacionadas al apoyo de esta pesca, este acuerdo se aplicará de forma justa, transparente y no discriminatoria y de manera consistente con el Derecho internacional.

Dado que este Acuerdo tiene un alcance mundial y es aplicable a todos los puertos, las Partes alentarán a las otras entidades a que apliquen medidas consistentes con sus disposiciones. Aquellas que, por lo demás, no pueden llegar a ser Partes del

Acuerdo podrán manifestar su compromiso de actuar de manera consistente con sus disposiciones.

Ninguna disposición de este Acuerdo podrá menoscabar los derechos, la jurisdicción y las obligaciones de las Partes establecidos por el Derecho internacional. En particular, ninguna disposición del presente Acuerdo podrá interpretarse de modo que afecte:

a) A la soberanía de las Partes sobre sus aguas interiores, archipelágicas y territoriales o a sus derechos de soberanía sobre su plataforma continental y en sus zonas económicas exclusivas;

b) Al ejercicio por las Partes de su soberanía sobre los puertos situados en su territorio de conformidad con el Derecho internacional, incluido su derecho a denegar la entrada a los mismos así como a adoptar medidas del Estado Rector de Puerto más estrictas que las que se contemplan en el presente Acuerdo, incluyendo aquellas en virtud de una decisión tomada por una organización regional de ordenación pesquera.

Este Acuerdo se interpretará y aplicará de conformidad con el Derecho internacional teniendo en cuenta las normas y disposiciones internacionales aplicables, incluidas las establecidas a través de la Organización Marítima Internacional, así como otros instrumentos internacionales.

Con la finalidad de fomentar la ejecución efectiva del presente Acuerdo, con el debido respeto de los requisitos correspondientes de confidencialidad, las Partes cooperarán e intercambiarán información con los Estados pertinentes, la FAO, otras organizaciones internacionales y organizaciones regionales de ordenación pesquera, incluyendo las medidas adoptadas por estas organizaciones regionales de ordenación pesquera en relación con el objetivo de este Acuerdo.

Se deberá cooperar, a nivel subregional, regional y mundial, en la aplicación efectiva del presente Acuerdo a través, según corresponda, de la FAO o de organizaciones y arreglos regionales de ordenación pesquera.

Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá afectar a la entrada al puerto de los buques de conformidad con el Derecho internacional en caso de fuerza mayor o dificultad grave o impedir a un Estado del puerto que permita la entrada al puerto a un buque exclusivamente con la finalidad de prestar auxilio a personas, embarcaciones o aeronaves en situación de peligro o dificultad grave.

Cada Estado Parte inspeccionará en sus puertos el número de buques necesario para alcanzar un nivel anual de inspecciones suficiente para conseguir el objetivo del presente Acuerdo. Debiéndose acordar unos niveles mínimos para la inspección de buques a través de, según proceda, organizaciones regionales de ordenación pesquera, la FAO o por otros medios.

Al realizar las inspecciones en sus puertos, cada Estado Parte: velará por que las inspecciones sean realizadas por inspectores debidamente cualificados y autorizados para tal efecto, antes de una inspección; se debe exigir a los inspectores que presenten al capitán o patrón del buque un documento apropiado que les identifique como tales; los inspectores podrán examinar todas las partes pertinentes del buque, el pescado a bordo, las redes y cualesquiera otras artes de pesca, el equipamiento y cualquier documento o registro a bordo que sea pertinente para verificar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación pertinentes; exigirá al capitán o patrón del buque que proporcione a los inspectores toda la ayuda e información necesarias y que presente todo el material y los documentos pertinentes que se puedan requerir, o copias certificadas de estos últimos; harán todo lo posible para evitar ocasionar una demora indebida al buque, para reducir al mínimo las interferencias e inconvenientes, incluida toda presencia innecesaria de inspectores a bordo, y para evitar medidas que afecten negativamente a la calidad del pescado a bordo; las inspecciones se realizarán de forma correcta, transparente, no discriminatoria y que no constituyan un hostigamiento a ningún buque.

En aquellos casos en que, tras realizar una inspección, existan motivos fundados para considerar que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, el Estado Parte que realiza la inspección:



a) Informará a la brevedad posible de sus conclusiones al Estado del pabellón del buque y, según proceda, a los Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales que corresponda así como al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque;

b) Denegará el uso de su puerto al buque con fines de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente, así como para los otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco, siempre y cuando dichas medidas no se hayan aplicado ya al buque.

Los Estados Partes no podrán denegar a un buque el uso de los servicios portuarios esenciales para la seguridad o la salud de la tripulación o para la seguridad del buque.

Cualquiera de las Partes podrá entablar consultas con otra u otras Partes sobre cualquier controversia con respecto a la interpretación o aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo con la finalidad de llegar lo antes posible a una solución satisfactoria para todas ellas. En el caso de que la controversia no se resuelva a través de estas consultas en un periodo de tiempo razonable, las Partes de que se trate se consultarán entre sí lo antes posible con la finalidad de solucionar la controversia mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, resolución judicial u otro medio pacífico de su propia elección.

Toda controversia de esta índole no resuelta se someterá, con el consentimiento de todas las Partes en la controversia, a la Corte Internacional de Justicia, al Tribunal Internacional del Derecho del Mar o a arbitraje para su resolución. Si no se llegara a un acuerdo sobre el recurso a la Corte Internacional de Justicia, al Tribunal Internacional del Derecho del Mar o al arbitraje, las Partes deberán continuar las consultas y cooperar a fin de llegar a la solución de la controversia de conformidad con las disposiciones del Derecho Internacional relativas a la conservación de los recursos marinos vivos.

Por las razones antes mencionadas el Estado ecuatoriano y la Armada del Ecuador en su rol de Autoridad Marítima (Estado Rector de Puerto), debe realizar todos los esfuerzos para cumplir y hacer cumplir este Acuerdo en todos los espacios marítimos nacionales.

(Republica.pe, 2015), el 6 de febrero de 2015, la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS) convirtió al Lafayette, el mayor buque factoría del mundo, en un barco pirata al incluirlo dentro de la lista de embarcaciones que practican la pesca ilegal, no declarada y no regulada. Esta resolución de la OROP prohíbe al conocido buque como Lafayette, quien cambia de nombre con cada bandera, continuar con sus actividades.

Este buque, rebautizado como Damanzaihao, estuvo en el mar de Chimbote y la bandera que ostentan tanto el conocido como "sicario de los mares" como sus buques arrastreros es peruana.

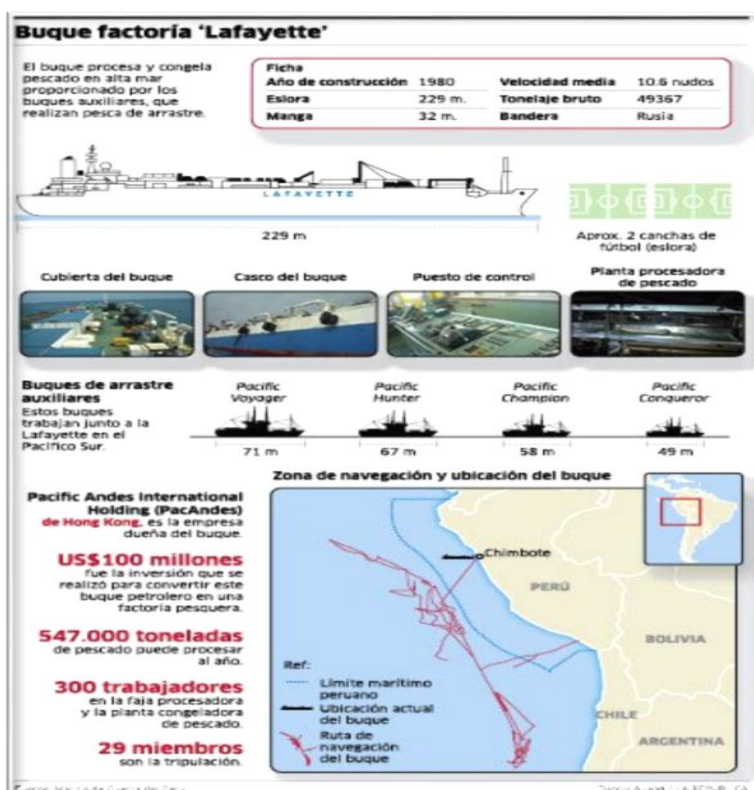
La figura 13 nos permite visualizar la apariencia física de este buque factoría, que realiza actividades de pesca ilegal no declarada y no regulada.



**Figura 13.** Buque factoría Lafayette

**Fuente:** <http://larepublica.pe/18-02-2015/buque-expulsado-del-pacifico-por-pesca-ilegal-tiene-bandera-peruana>

Este gigante buque de más de 49 mil toneladas y una eslora equivalente a dos campos de fútbol ha convertido el cambio de bandera en su modus operandi para esquivar denuncias y procesar en alta mar las capturas de sus buques auxiliares sin rendir cuentas. La figura 14 entrega información importante de este buque factoría.



**Figura 14.** Información del buque factoría Lafayette

**Fuente:** <http://larepublica.pe/18-02-2015/buque-expulsado-del-pacifico-por-pesca-ilegal-tiene-bandera-peruana>

Es justamente este tipo de buques los que la Armada del Ecuador debe estar en la capacidad de monitorear e inspeccionar de ser necesario para evitar que se lleven el recurso pesquero de los espacios marítimos jurisdiccionales.

#### 5.1.6. Nódulos Polimetálicos

(Marítimo, 2011), pone de manifiesto que los nódulos polimetálicos son cuerpos rocosos de formas casi esféricas compuestos por diversos minerales dependiendo del lugar en donde se encuentren. Son codiciados por su contenido de magnesio, níquel, cobre, cobalto, molibdeno, fierro y aluminio. Miden entre 2 a 23 centímetros, pero, por lo

general, se hallan en tamaños de 4 a 6 cm, y pesan desde 50 a 100 gramos, ver Figura 15. Su descubrimiento es prácticamente reciente, datando del año 1973. Existen diversas teorías sobre su formación, sin embargo, su origen no puede descifrarse con exactitud.



**Figura 15.** Nódulos Polimetálicos

**Fuente:** <https://derechomaritimo.wordpress.com/2011/11/17/nodulos-polimetalicos-o-nodulos-de-magnesio/>

Estos cuerpos minerales se encuentran en el lecho marítimo de los Océanos Índico, Pacífico y Atlántico. La mayor cantidad de nódulos y los que contienen mayores concentraciones de minerales se encuentran en el Océano Pacífico, donde los nódulos con alto contenido de cobre y níquel pueden alcanzar hasta cien mil toneladas por milla cuadrada.

Los nódulos de magnesio se encuentran ubicados fuera de las jurisdicciones marítimas de los Estados, en Alta mar, en donde el Derecho marítimo ha considerado la existencia de una laguna jurídica, debido a que las figuras de *res communis* y *res nullius* no encajan con la determinación del espacio marítimo denominado como la Zona, ya que no pertenece y no puede ser propiedad de ningún Estado, pero sí pueden realizarse ciertas actividades autorizadas que beneficiarán a todos los Estados de la comunidad internacional. Sin embargo, nos quedaremos con la definición que nos brinda la ONU en el Reglamento sobre prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la Zona, en el cual se define, simplemente, como “patrimonio común de la humanidad”.

Según lo establecido en la Convención del Mar, las libertades del mar son: la libertad de navegación; la libertad de sobrevuelo; la libertad de tender cables y tuberías submarinos; la libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones; la libertad de pesca; y la libertad de investigación científica. Sin embargo, la libertad de explotación, exploración e investigación científica de los recursos del fondo marítimo, o también conocido como la Zona, está estrictamente limitada por la ONU, la cual, en representación de la comunidad internacional, ha designado una entidad denominada AIFM<sup>25</sup> o “Autoridad” para la administración y control de estos recursos marítimos.

Por otra parte, las ganancias de estos millonarios cuerpos se reparten en beneficio de la comunidad internacional, siguiendo los principios de cooperación

---

<sup>25</sup> AIFM: Autoridad Internacional de Fondos Marinos

internacional y comprensión mutua, “prestando consideración especial a los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo y de los pueblos que no hayan logrado la plena independencia u otro régimen de autonomía reconocido por las Naciones Unidas” (Artículo 140 de la CONVEMAR).

Por otra parte, algo importante de considerar es el alto costo que significa la exploración y explotación de estos recursos, es por esto que la AIFM permite a las empresas privadas la concesión de las mencionadas actividades. La profundidad donde se encuentran los nódulos de mayor interés industrial es de 4.000 a 6.000 metros, lo cual hace extremadamente costosa y compleja su explotación. Las empresas que realizan este trabajo necesitan de un presupuesto aproximado de 250 millones de dólares de los Estados Unidos de América y alta tecnología, ya que además deben darle tratamiento metalúrgico para separar los componentes y hacerlos comercializables.

(Olivares M), a través de la Tabla 5 nos hace conocer el promedio de abundancia de los nódulos en los diferentes océanos, es notoria la presencia de estos nódulos en mayor abundancia en el Pacífico.

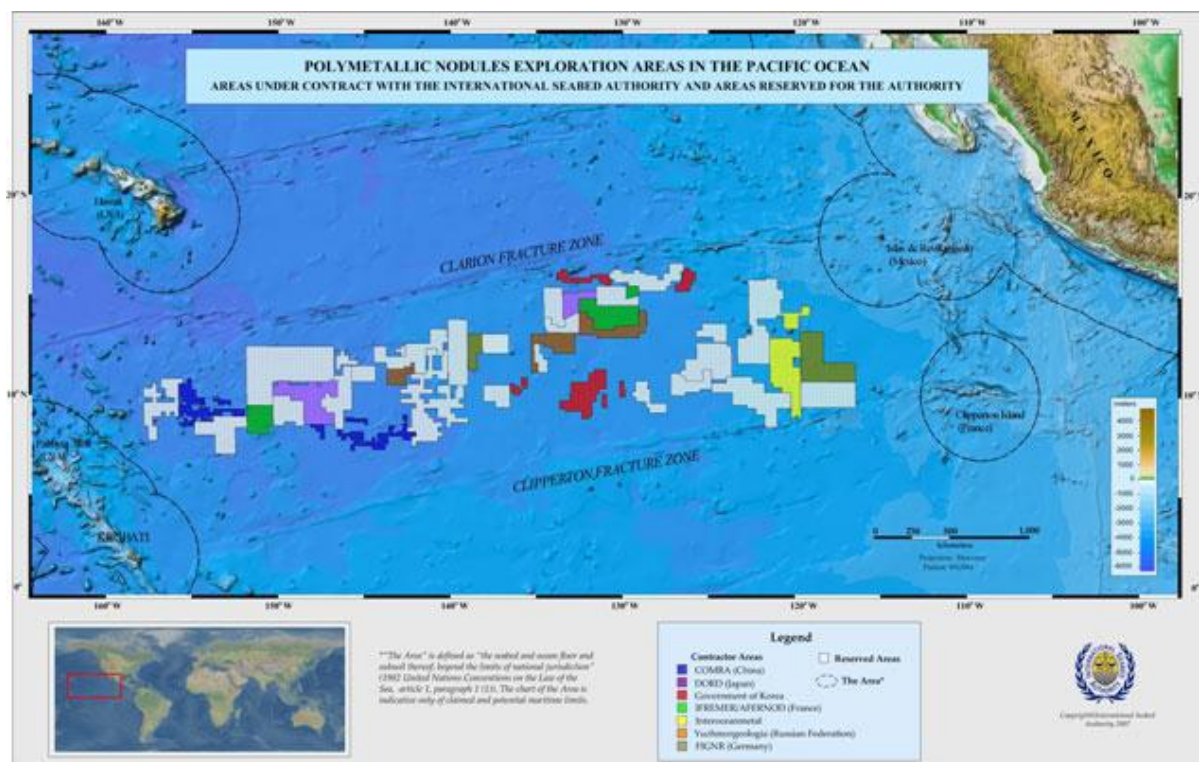
**Tabla 5**

*Promedio de abundancia (porcentaje en peso) de algunos metales presentes en nódulos de óxidos de hierro y manganeso en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico.*

Elemento	Atlántico	Pacífico	Índico
Mn %	13,25	20,10	15,25
Fe%	16,97	11,40	14,23
Ni%	0,32	0,76	0,43
Cu%	0,13	0,54	0,25
Co%	0,27	0,27	0,21
Zn%	0,12	0,16	0,15
Pb%	0,14	0,08	0,10

**Fuente:** Nódulos Polimetálicos Olivares M, Cabrera M, Rosales L, y Carranza A.

La Figura 16 presenta las áreas bajo licencia, para la investigación, extracción y explotación de estos minerales, otorgada por la International Seabed Authority y áreas reservadas para la AIFM.

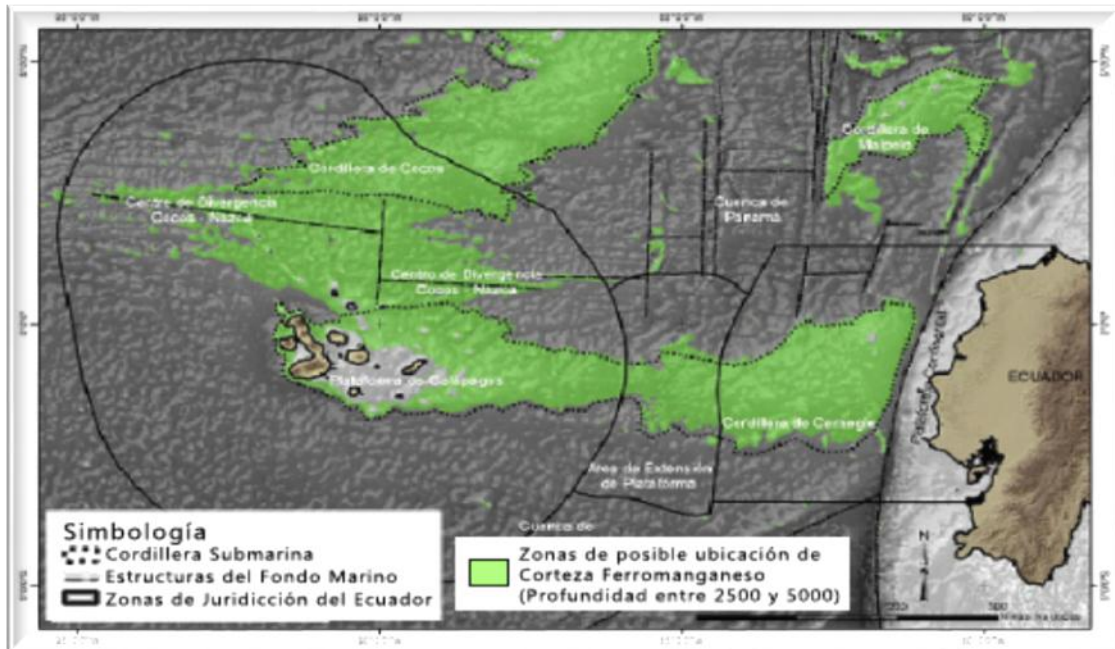


**Figura 16.** Áreas de exploración de Nódulos Polimetálicos en el Océanos Pacífico

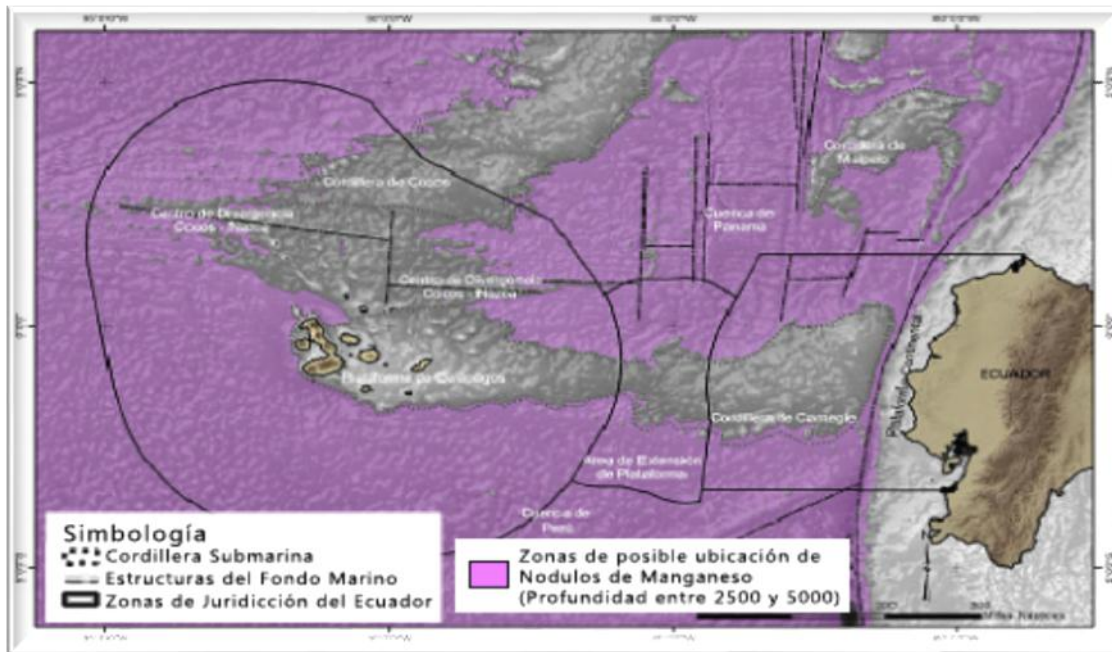
**Fuente:** Briefing Paper 02/12 Prospects for Rare Earth Elements From Marine Minerals



A nivel nacional las Figuras 17 y 18, permiten observar las áreas donde se encuentra la posible ubicación de la corteza Ferromanganeso y los nódulos de Manganeso respectivamente, es justamente estas áreas que la Armada del Ecuador debe estar en capacidad de defenderlas y custodiarlas.



**Figura 17.** Zona de posible ubicación de corteza ferromanganeso  
**Fuente:** Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador



**Figura 18.** Zona de posible ubicación de Nódulos de Manganeso  
 Fuente: Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador

(Hein, 2012), pone de manifiesto a través de la Tabla 6 cuales son los elementos raros que se presentan en la Tierra y las aplicaciones en el área de productos de consumo que utilizan estos elementos.

**Tabla 6**  
*Raros elementos de la Tierra*

NOMBRE	SÍMBOLO	APLICACIONES
<b>Scandium</b>	Sc	Light aluminium-scandium alloys for aerospace components, additive in metal-halide lamps and mercury-vapor lamps, radioactive tracing agent in oil refineries
<b>Yttrium</b>	Y	Yttrium aluminium garnet (YAG) laser, yttrium vanadate (YVO <sub>4</sub> ) as host for europium in television red phosphor, YBCO high-temperature superconductors, yttria-stabilized zirconia (YSZ), yttrium iron garnet (YIG) microwave filters, <sup>[4]</sup> energy-efficient light bulbs, spark plugs, gas mantles, additive to steel
<b>Lanthanum</b>	La	High refractive index and alkali-resistant glass, flint, hydrogen storage, battery-electrodes, camera lenses, fluid catalytic cracking catalyst for oil refineries
<b>Cerium</b>	Ce	Chemical oxidizing agent, polishing powder, yellow colors in glass and ceramics,

NOMBRE	SÍMBOLO	APLICACIONES
		catalyst for self-cleaning ovens, fluid catalytic cracking catalyst for oil refineries, ferrocerium flints for lighters
<b>Praseodymium</b>	Pr	Rare-earth magnets, lasers, core material for carbon arc lighting, colorant in glasses and enamels, additive in didymium glass used in welding goggles, ferrocerium firesteel (flint) products.
<b>Neodymium</b>	Nd	Rare-earth magnets, lasers, violet colors in glass and ceramics, didymium glass, ceramic capacitors
<b>Promethium</b>	Pm	Nuclear batteries, luminous paint
<b>Samarium</b>	Sm	Rare-earth magnets, lasers, neutron capture, masers
<b>Europium</b>	Eu	Red and blue phosphors, lasers, mercury-vapor lamps, fluorescent lamps, NMR relaxation agent
<b>Gadolinium</b>	Gd	High refractive index glass or garnets, lasers, X-ray tubes, computer memories, neutron capture, MRI contrast agent, NMR relaxation agent, magnetostrictive alloys such as Galfenol, steel additive
<b>Terbium</b>	Tb	Additive in Neodymium based magnets, Green phosphors, lasers, fluorescent lamps, magnetostrictive alloys such as Terfenol-D
<b>Dysprosium</b>	Dy	Additive in Neodymium based magnets, lasers, magnetostrictive alloys such as Terfenol-D
<b>Holmium</b>	Ho	Lasers, wavelength calibration standards for optical spectrophotometers, magnets
<b>Erbium</b>	Er	Infrared lasers, vanadium steel, fiber-optic technology
<b>Thulium</b>	Tm	Portable X-ray machines, metal-halide lamps, lasers
<b>Ytterbium</b>	Yb	Infrared lasers, chemical reducing agent, decoy flares, stainless steel, stress gauges, nuclear medicine
<b>Lutetium</b>	Lu	Positron emission tomography – PET scan detectors, high-refractive-index glass, lutetium tantalate hosts for phosphors

**Fuente:** Briefing Paper 02/12 Prospects for Rare Earth Elements From Marine Minerals

La figura 19 muestra el empleo de los minerales raros, en un grupo de 17 elementos que son utilizados para la confección en una variedad de productos de consumo, debido a las características especiales que tienen estos elementos como es la suavidad, la maleabilidad y la ductilidad.

## Minerales raros

Grupo de 17 elementos utilizados en una variedad de productos de consumo

**Características:**

- ▶ De color gris y plateado
- ▶ Suave, maleable y dúctil

**Más del 85 % de la oferta mundial viene de China**

**Productos que contienen minerales raros:**

- **iPods**  
dysprosium, neodymium, praseodymium, samarium, terbium
- **Turbinas eólicas**  
dysprosium, neodymium, praseodymium, terbium
- **Vehículos híbridos**  
dysprosium, lanthanum, neodymium, praseodymium
- **Fibra óptica**  
erbium, europium, terbium, yttrium
- **Lámparas de bajo consumo**  
europium, terbium, yttrium

*Fuente: USGS*

**Figura 19.** Elementos utilizados en una variedad de productos de consumo  
**Fuente:** Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador

La extracción y explotación de estos raros minerales en los Espacios Marítimos jurisdiccionales debe ser controlada y custodiada por la Armada del Ecuador, ahí nace la necesidad de contar con buques con capacidad oceánica y una permanencia de al menos 20 días en el mar.

#### 5.1.7. La Enseñanza Superior en carreras asociadas con la Gestión Marítima.

A continuación se presentan los principales aspectos de la problemática de la educación superior en carreras asociadas con la gestión marítima en el Ecuador, destacando la importancia y la necesidad de buscar una solución acorde con las exigencias actuales.

La Organización Marítima Internacional, señala que “La seguridad de la vida en el mar, la protección del medio marino y más del 90% del comercio mundial, dependen del profesionalismo y de la competencia de la gente de mar”

Para realizar este análisis es necesario plantearse una interrogante ¿por qué es importante la enseñanza superior en carreras asociadas con la gestión marítima?, una respuesta desde el ámbito ambiental es que el mar contempla el 72% de la superficie del planeta, este a su vez contiene el 97% del agua, el mar es un regulador del clima mundial, es una reserva de recursos naturales, contiene la mayor biodiversidad y los ecosistemas más productivos, tales como manglares, corales, corriente de Humboldt entre otros.

Las amenazas y retos que se deben afrontar, entre otros, está la Contaminación Marina debido a los hidrocarburos, metales pesados, plaguicidas, eutrofización, residuos sólidos, especies invasoras y radiación, otros riesgos que se deben tener presente para el diseño de planes de contingencia son la erosión, acreción, variabilidad climática, cambio climático global, Tsunami.

Se debe destacar que en el ámbito económico, más del 90 % del comercio mundial se mueve por mares y océanos, las principales ciudades del mundo están ubicadas en la zona costera, para el 2050 las 2/3 partes de la población mundial estará ubicada en la franja costera, se ofrece gran parte de los recursos alimentarios a la humanidad a través de la pesca y la acuicultura.

La problemática plateada referente a la formación académica para la gestión marítima en el Ecuador, está en el ámbito que conciernen a los puertos, el transporte marítimo sustentable, la acuicultura, ciencia y tecnología marítima en general, estudios jurídicos marítimos, etc.

De la oferta de 616 carreras, en 54 universidades y escuelas politécnicas, solamente 14, (el 2,27%), tienen que ver directamente o muy estrechamente (acuicultura) con el tema marino. (Guía de Carreras, El Universo, 25 de enero de 2013)

De las 14 carreras solo 4 (el 0,65%) son relativas a los puertos y el transporte marítimo, y no existen carreras de ciencia y tecnología marítima en general y estudios jurídicos marítimos, existe un gran vacío en formación de gente para la gestión marítima y portuaria, a nivel profesional en el Ecuador.

Las Carreras Marítimas y las Universidades que las dictan en las distintas ciudades del Ecuador se pueden apreciar en la Tabla 7, de la siguiente manera:

**Tabla 7**

*Carreras marítimas y universidades que poseen la oferta académica.*

No.	Carrera	Universidades	Lugar
1	Administración del Transporte Marítimo y Portuarios	Universidad Metropolitana	Guayaquil
2	Biología Marina	Universidad Internacional del Ecuador	Quito
		Pontificia Universidad Católica del Ecuador	Bahía de Caráquez
		Universidad Estatal Península	La libertad

		de Santa Helena	
3	Biología Pesquera	Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí	Manta
4	Bioquímica en Actividades Pesqueras		
5	Ecología Marina	Universidad San Francisco de Quito	Quito
6	Ingeniería Acuícola	Universidad Técnica de Machala	Machala
7	Ingeniería en Acuicultura	Escuela Superior Politécnica del Litoral	Guayaquil
8	Ingeniería en Acuicultura y Pesquerías	Universidad Técnica de Manabí	Bahía de Caráquez
9	Ingeniería en Administración y Desarrollo Portuario e Ingeniería en Comercio Exterior y Transporte Marítimo	Universidad Del Pacífico	Guayaquil y Quito
10	Ingeniería en Gestión Empresarial Internacional, mención Puertos y Aduanas	Universidad Santa María	Guayaquil
11	Ingeniería en Mecánica Naval	Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí	Manta
12	Ingeniería Naval	Escuela Superior Politécnica del Litoral	Guayaquil
13	Ingeniería Oceánica y Ciencias Ambientales	Escuela Superior Politécnica del Litoral	Guayaquil
14	Ingeniería Portuaria y Aduanera	Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil	Guayaquil

**Fuente:** Palacios. Revista INFORMAR, julio 2013

Este gran vacío de capacitación en educación superior constituye una debilidad para el desarrollo del Ecuador en su condición de país marítimo, pero a la vez se puede transformar en una gran oportunidad para diseñar objetivos estratégicos dentro del

marco de las políticas oceánicas y costeras del Estado a través de la Secretaría Técnica del Mar, absorbida en la actualidad por la SENESCYT<sup>26</sup>.

Las políticas oceánicas y costeras del Estado ecuatoriano son las siguientes:

1. Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera, respetando los derechos de la naturaleza en el Ecuador continental, el archipiélago de Galápagos, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la Antártida.

2. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marítimos nacionales y zonas costeras.

3. Desarrollar y fomentar la formación, investigación científica y la innovación tecnológica para una sociedad del conocimiento justa y solidaria, en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.

4. Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, alta mar y fondos marinos.

---

<sup>26</sup> SENESCYT: Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación



5. Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y transporte marítimo, que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales, y que contribuya a una competitividad sistémica.

6. Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y en la Antártida.

7. Garantizar la soberanía, los derechos de soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino - costero.

8. Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y ecosistemas ante el cambio climático y eventos naturales que afecten a la zona oceánica y marino-costera.

9. Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible.

El potencial marítimo del Ecuador una vez que se vinculó a la CONVEMAR pone de manifiesto que el territorio marítimo es 5,38 veces mayor que el territorio terrestre por cuya razón es necesario crear y/o consolidar la conciencia marítima nacional; incorporando desde la enseñanza básica del conocimiento del mar y de su importancia

para el país y para toda la humanidad, se requiere una urgente vinculación del sector privado y la academia para evaluar las necesidades de formación en estos temas y así poder tener una oferta académica para las futuras generaciones acorde con los anhelos y retos impuestos internacionalmente, para así contar con más universidades y docentes especializados en el tema de la gestión marítima y ambiental, ciencia y tecnología marítima, y Derecho Marítimo.

La Tabla 8 presenta las universidades de excelencias del Ecuador, con su oferta académica, aquí cabe el cuestionamiento ¿Dónde está la Universidad del Mar?

**Tabla 8**  
*Universidades de excelencia del Ecuador*

<b>Nombre</b>	<b>Especialización en</b>	<b>Ubicación Geográfica</b>	<b>Oferta académica actual – Carreras</b>
YACHAY	Investigación Científica	Cantón San Miguel de Urcuquí - Imbabura	Licenciatura en Ciencias de la Vida Licenciatura en Petroquímica Licenciatura en Energías Renovables y Cambio Climático Licenciatura en Nanociencia Licenciatura en Tecnologías de la Información y la Comunicación. Ingeniería en Nanotecnología Ingeniería en Polímeros Ingeniería en Biofarmacología en Hábitat y Energía Ingeniería en Software.
IKIAM	Ciencias de la Vida y Ciencias de la Tierra	Parroquia de Muyuna, Cantón Tena - Napo	Biología, Conservación, Ecología, Recursos Naturales, Prevención y Mitigación de Riesgos. En Sede Norte de la Amazonía: Petróleos. En Sede Sur: Geología, Minas y Metalurgia.

UNAE	Educación	Cuenca - Azuay	Licenciatura en docencia para Educación General Básica (EGB); Licenciatura en docencia de Lengua y Literatura, y Licenciatura en docencia de la Matemática. <b>Proyecta la apertura en el 2014 de las carreras:</b> Licenciatura en docencia de Educación Inicial, Licenciatura en docencia de Lenguas Ancestrales y Licenciatura en docencia de Educación Especial <b>Programas de Posgrado Especialidad en Pedagogía:</b> <i>Especialidad en Docencia de Ciencias Experimentales/Ciencias Sociales/Educación Física/Artes/Emprendimiento y Gestión/Bachillerato Técnico/ TIC aplicadas a la educación/Inglés: Especialidad en mentoría/asesoría educativa/ liderazgo educativo</i> <b>Maestría y futuros doctorados:</b> <i>Maestría en formación de formadores: Gestión y liderazgo directivo: Maestría en investigación y evaluación educativa</i>
UNIARTES	Arte y Cultura	Guayaquil - Guayas	Cine y Artes Audiovisuales Artes Literarias Interculturales Artes Escénicas, Artes Visuales y Aplicadas y Artes Musicales y Sonoras

**Fuente:** M. Palacios. Revista INFORMAR, septiembre 2013

Una de las soluciones a esta situación problemática que está viviendo el país tiene que ver con las acciones a nivel academia que se deben realizar, tales como, la creación de alianzas estratégicas, incremento de proyectos de investigación, estudiantes vinculados a la investigación, profesores vinculados con la comunidad.

Por tal motivo es necesario que se cree en la Universidad de Fuerzas Armadas, ESPE, la Facultad de Ciencias del Mar, cuya estructura debe poseer una Oferta

Académica a nivel de Pre-Grado y Post-Grado, así como también debe existir un Centro de Investigación, con la finalidad de dar impulso a las actividades marítimas a nivel nacional.

Entre las actividades de la Facultad de Ciencias del Mar está la creación de alianzas estratégicas con instituciones y universidades a nivel nacional e internacional lo que permitirá ampliar el horizonte marítimo nacional, se debe considerar dentro de estas alianzas a las siguientes: WMU (World Maritime University), Secretaría Técnica del Mar absorbida por la SENESCYT, Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador, Instituto Nacional de Pesca, Cámara Marítima del Ecuador, y con el Sector Privado

Se debe considerar al sector marítimo y portuario, para que hagan conocer sus necesidades específicas en materia de formación de profesionales idóneos, al nivel pregrado y postgrado, para el mejoramiento de este sector, muy importante en la economía del país.

## **5.2. Nivel actual de las capacidades marítimas y de seguridad Integral en los Espacios Acuáticos.**

### 5.2.1. Capacidades marítimas

La Armada del Ecuador ha realizado una serie de cambios en su Misión tendiente a mejorar su gestión a través de los Planes Estratégicos Institucionales tales como:

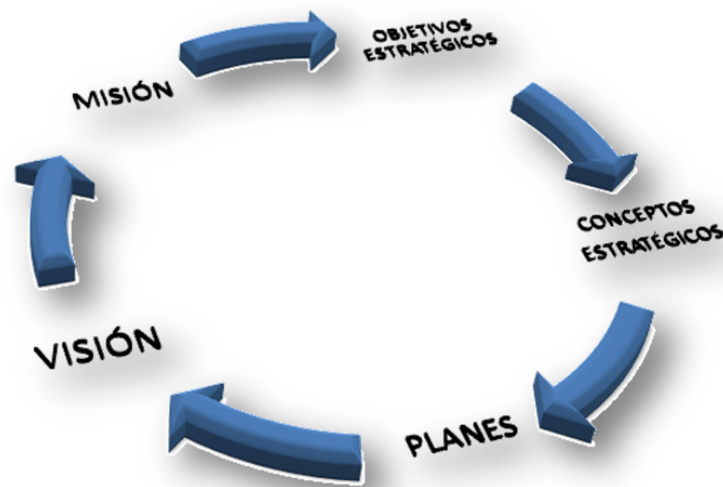
La Misión 2007-2018 fue: Organizar, entrenar, equipar y mantener el Poder Naval, así como participar en los procesos que garanticen la seguridad de la nación y propendan a su desarrollo, con la finalidad de contribuir a la consecución y mantenimiento de los objetivos nacionales, de acuerdo a la planificación prevista para tiempos de paz, conflicto y de guerra.

La Misión 2010-2021 fue: Alcanzar y mantener el más alto grado de alistamiento del Poder Naval y fomentar el desarrollo de los Intereses Marítimos, a fin de contribuir a la Defensa de la Soberanía Nacional y la Integridad Territorial; y al progreso socio-económico del país.

La Misión vigente 2014-2017 es: Desarrollar las Capacidades Marítimas y proveer la Seguridad Integral en los espacios acuáticos que fortalezcan el Poder Naval y que contribuyan a la Defensa de la Soberanía y la Integridad Territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo marítimo nacional y a la seguridad pública y del Estado.

Nuestra planificación ha obedecido a un proceso en el cual establecemos la Visión, la Misión, los Objetivos Estratégicos, los Conceptos Estratégicos y finalmente los Planes, este proceso como lo muestra la Figura 20 ha sido implementado en la Planificación Estratégica Institucional, PEI, 2007-2018 y en el Plan Estratégico Institucional “Morán Valverde” 2010-2021, donde se ubican las Amenazas Tradicionales

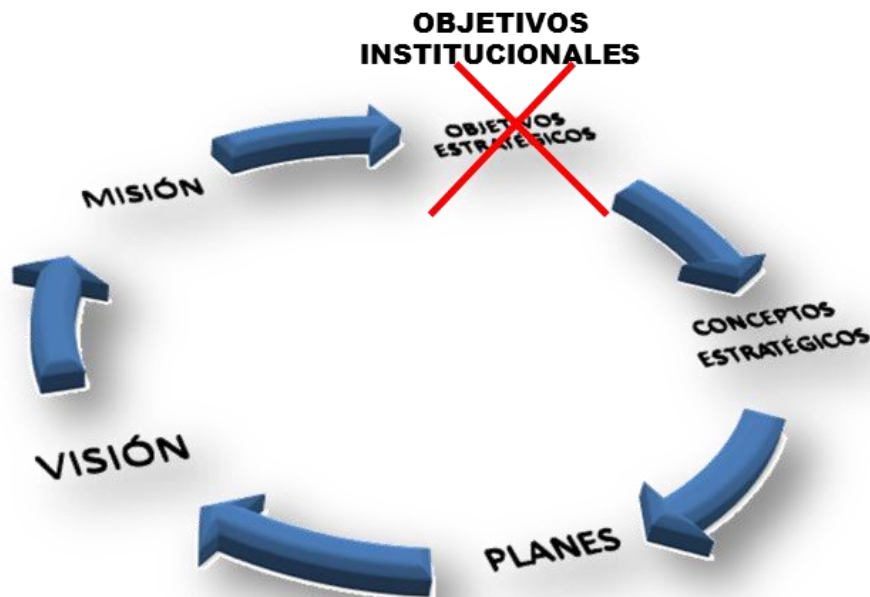
en nuestro caso la Armada del Perú, se realiza un Diseño de Fuerzas en base a una Hipótesis de Guerra, se desarrollan Planes y Proyectos a través de un Plan de Fortalecimiento del Poder Naval, se concibe el Concepto de las Operaciones donde destacan los Grupos de Tarea y finalmente se crea una Fuerza Operativa basada en buques de guerra



**Figura 20.** Proceso de planificación estratégica

Fuente: Estado Mayor de la Armada del Ecuador

El Direccionamiento Estratégico Institucional 2014-2017 realiza un único cambio en el proceso de la planificación, cambiando los Objetivos Estratégicos por Objetivos Institucionales como lo muestra la Figura 21



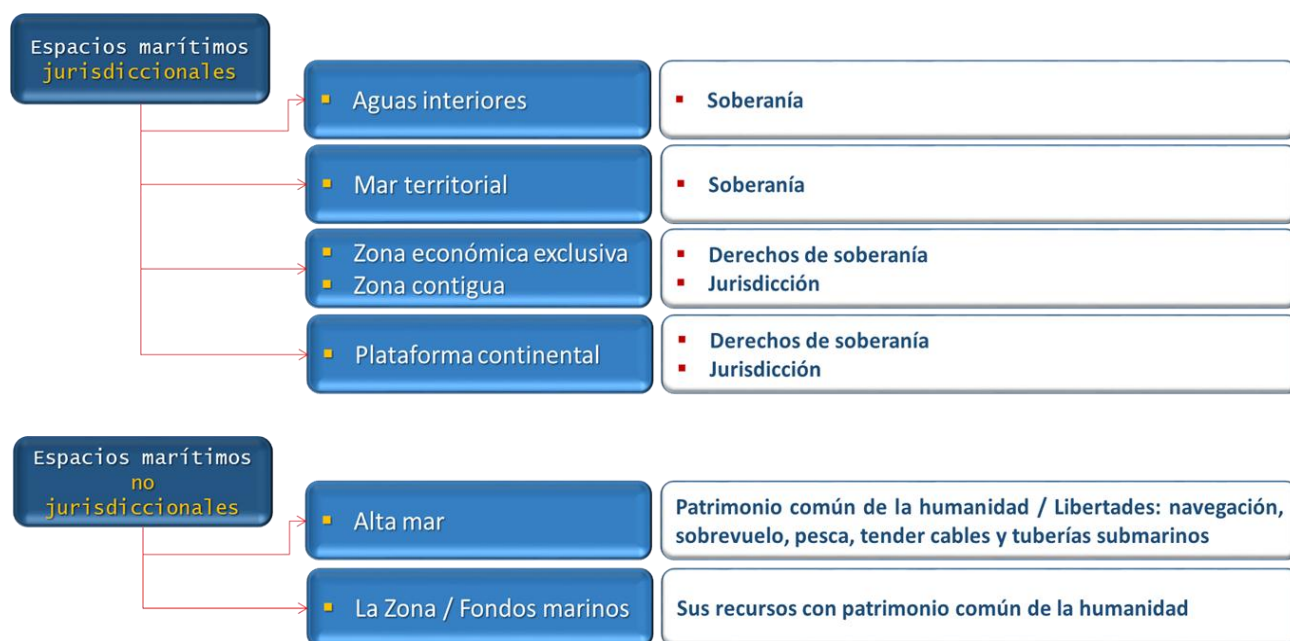
**Figura 21.** Direccionamiento Estratégico Institucional 2014-2017  
**Fuente:** Estado Mayor de la Armada del Ecuador

Así mismo este Direccionamiento Estratégico Institucional 2014-2017 toma en consideración las amenazas No Tradicionales como es el tráfico de estupefacientes, de armas, de personas, combustible, etc., el diseño de fuerzas lo realiza empleando los conceptos de **Desarrollo de Capacidades**, los planes y proyectos los implementa a través del Plan de Fortalecimiento para el Control de los Espacios Acuáticos, el Concepto de las operaciones establece áreas de responsabilidad en aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y alta mar, finalmente el diseño de la Fuerza Operativa lo realiza considerando Buques de patrulla costa afuera.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas tiene elaborado un Manual de Planificación por Capacidades 2016, en donde define siete Áreas de capacidad que

debe desarrollar cada Fuerza, estos son: Mando y Control, Vigilancia y Reconocimiento, Maniobra, Despliegue y Movilidad, Supervivencia y Protección, Sostenimiento Logístico y Apoyo a la Gestión del Estado; así mismo establece el proceso que debe seguirse para alcanzar estas capacidades, estableciendo en primer lugar las Capacidades Generales, luego las Capacidades Específicas, los Objetivos de Capacidad y finalmente los Requerimientos Operacionales que van a permitir alcanzar las capacidades antes mencionadas.

Es importante definir a través de la Figura 21 el estatus jurídico de los espacios marítimos que establece la CONVEMAR de acuerdo al siguiente detalle.



**Figura 22.** Estatus jurídico de los Espacios Marítimos establecidos por la CONVEMAR  
Fuente: Estado Mayor de la Armada del Ecuador



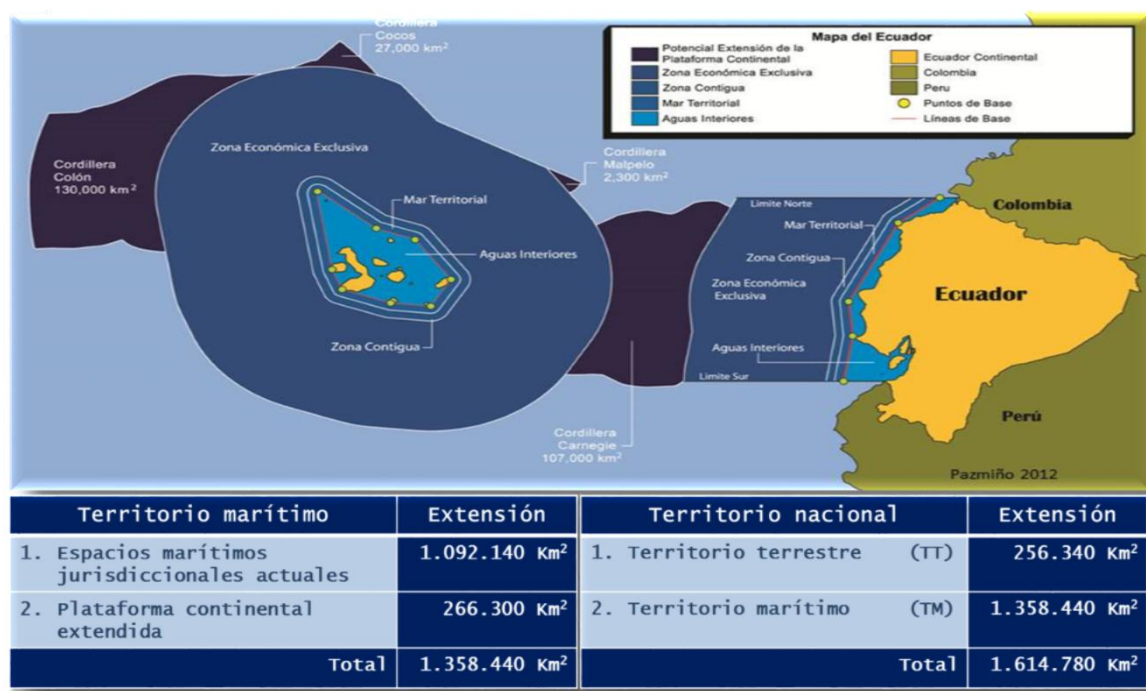
Las Áreas de Responsabilidad que la Armada del Ecuador debe controlar, proteger y brindar seguridad son las áreas jurisdiccionales, áreas no jurisdiccionales, áreas de gestión estratégica oceánica, tales como áreas de tráfico marítimo, áreas de pesca transzonales, áreas SAR, y áreas de gestión estratégica amazónica, tal como lo muestra la Figura 23.



**Figura 23.** Áreas de responsabilidad de la Armada del Ecuador  
Fuente: Estado Mayor de la Armada del Ecuador

La Figura 24 establece gráficamente las áreas de responsabilidad jurisdiccionales donde se ejerce soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción, así mismo nos permite visualizar la extensión del territorio marítimo que es de 1'358.440

Km<sup>2</sup> y del territorio terrestres que corresponde a 256.340 Km<sup>2</sup>, dando un total de territorio nacional de 1'614.780 Km<sup>2</sup>.



**Figura 24.** Espacios Marítimos jurisdiccionales

Fuente: Estado Mayor de la Armada del Ecuador

Es por esto que la Armada del Ecuador debe ser capaz de desarrollar sus capacidades marítimas tendientes a controlar, proteger y brindar seguridad en los espacios marítimos de interés para el Estado. La proyección de la Armada debe estar orientada a la participación en Operaciones de Ayuda Humanitaria, Operaciones

Combinadas, control, protección y seguridad de todas las Áreas de responsabilidad y finalmente fortalecer el Poder Naval nacional.

#### 5.2.2. Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos

(COGMAR, 2013), establece a través del Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos que la Constitución define lo que son los deberes primordiales del Estado, el de garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a **la seguridad integral** y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción. Así mismo se determina como misión fundamental de las Fuerzas Armadas “la Defensa de la Soberanía y la Integridad Territorial”; en el art. 158 se establece que las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades, y garantías de los ciudadanos; y conforme a los arts. 164 y 165, referente al “estado de excepción”, descritos en la constitución, expresa que las Fuerzas Armadas podrán participar en asuntos relacionados a la seguridad interna.

El marco legal vigente cubre la acción de control en los espacios acuáticos, debido a la vigencia del Código de Policía Marítimo, así mismo con la expedición del Decreto Ejecutivo 1087, se reviste como Autoridad de Policía Marítima al Ministerio de Defensa Nacional a través de la Armada del Ecuador.

Por otra parte, se destaca que el empleo de las Marinas del mundo está cambiando en forma acelerada, derivando de la guerra en el mar hacia un empleo del

control de actividades en determinado espacio marítimo, orientado a la neutralización del crimen en sus múltiples facetas y a la protección de las actividades marítimas.

Uno de los objetivos de la comunidad marítima internacional es el de “Mantener mares seguros y fortalecer la cooperación entre naciones marítimas para lograrlo”, así mismo se plantea que exista un comercio marítimo expedito, libre de amenazas asimétricas como la piratería, contrabando, comercio ilícito, tráfico de personas, etc., que son consideradas las nuevas amenazas que afectan a todas las naciones marítimas.

Las amenazas a la seguridad y protección marítima, obliga al desarrollo de las Armadas en sus tareas de Autoridad de Policía Marítima, mejorando sus capacidades y medios, que aseguren el uso exclusivo del mar y de los recursos a sus ciudadanos.

De ahí, la necesidad de contar con medios navales que aseguren la presencia del Estado en el mar territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y otras áreas marítimas de interés, esto es, hasta donde se extienda la presencia de los intereses ecuatorianos (pesca, minería, etc.), en el mar.

Todo lo anteriormente expresado nos conduce a la necesidad de plantear soluciones definitivas que orienten los esfuerzos hacia la consecución de proyectos adecuados, factibles y económicamente sustentables, para establecer un “sistema de vigilancia marítima” con el fin de ejercer presencia en los espacios acuáticos nacionales

y garantizar el uso del mar y sus recursos a los ciudadanos ecuatorianos y las futuras generaciones.

El concepto de Seguridad Integral supone una aplicación globalizadora de la seguridad y protección, en la que se tienen en cuenta los aspectos humanos, legales, sociales, económicos y técnicos de todos los riesgos que pueden afectar a todos los sujetos que practican una actividad marítima. Esto implica la participación de diversos agentes sociales en los procesos de evaluación y prevención de riesgos; por ello, el futuro de una seguridad eficiente es la integración. La calidad de vida, el medio ambiente, la seguridad laboral, la seguridad jurídica, la seguridad humana y protección en el mar, etc., son conceptos que se deben abordar de forma interrelacionada. La principal ventaja de la gestión integrada es que permite en su direccionamiento una visión global, que posibilite el diseño de una estrategia cooperativa única, optimizando el aprovechamiento de recursos.

La Seguridad Integral Marítima es un nuevo concepto establecido por la Organización Marítima Internacional en los últimos años, como resultado del análisis cuidadoso realizado en las diferentes zonas marítimas y costeras, en donde existen amenazas y riesgos permanentes, los cuales se presentan por múltiples circunstancias como el caso del incremento de la actividad marítima, los incidentes que podrían causar y los posibles impactos al medio marino.

Para tratar el tema debemos entender sobre sistemas de gestión integrados, seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la carga, mercancías peligrosas, protección marítima, medioambiente, condiciones de vida a bordo, protección y mejoramiento de las condiciones de trabajo de los hombres de mar, manejo de puertos, industria asociada a los espacios acuáticos y los diferentes gremios de trabajadores que viven de los mismos.

En esencia, a medida que el nivel de amenaza aumenta, la neutralización lógica es reducir la vulnerabilidad. Para quienes laboran en el ámbito marítimo los requisitos para soluciones integrales incluyen planes de seguridad y protección, con la implementación de medios, sistemas y equipos adecuados, sin embargo en la práctica esto ha sido insuficiente ante la influencia del delito internacional organizado y los intereses transnacionales.

La Organización de las Naciones Unidas determina que dentro de la seguridad del ámbito marítimo, corresponde a la Armada vigilar el territorio marítimo en general, a fin de evitar el tránsito de personas o bienes vinculadas al terrorismo, salvaguardando la soberanía nacional, permitiendo las visitas (abordaje) y los registros bajo las garantías constitucionales del Estado, para mantener un control sobre toda embarcación que circule por el territorio marítimo nacional.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, establece los espacios marítimos de los países ribereños perfectamente delimitados, en

donde el Estado ejerce jurisdicción y soberanía para la aplicación de sus leyes y la explotación de sus recursos, los estados gozan de sus derechos, pero así mismo, poseen responsabilidades y deberes que cumplir en el ámbito del Derecho Internacional, como lo es la seguridad en la mar; la conservación y gestión de los recursos marinos vivos; la protección de las personas y preservación del medio marino; la investigación científica marina; y los procedimientos para la solución a los problemas que se presenten en actividades contrarias al ordenamiento legal del Estado, es decir, actuar en el seguimiento, vigilancia y detención de embarcaciones que se presuma efectúan actos ilícitos.

La Ley de Seguridad Pública del Estado y su reglamento dispone que la seguridad ciudadana sea una política de Estado, destinada a fortalecer y modernizar los mecanismos necesarios para garantizar los derechos humanos, en especial el derecho a una vida libre de violencia y criminalidad, la disminución de los niveles de delincuencia, la protección de víctimas y el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes del Ecuador.

El Decreto Ejecutivo No. 1087 dispone al Ministerio de Defensa que a través de la Fuerza Naval, en su calidad de Autoridad de Policía Marítima, incluya entre sus atribuciones todas las relaciones con el resguardo de la Soberanía Nacional, así como también el control de la seguridad de la navegación, la preservación de la vida humana en el mar, el combate de las actividades ilícitas en los espacios marítimos, y en el mantenimiento de la seguridad y defensa nacional.

Asimismo, en la convención de la O.N.U. contra el Tráfico Ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, establece medidas de amplio alcance contra el tráfico de drogas, que incluye disposiciones contra el blanqueo de dinero y la desviación de precursores químicos, dentro del marco principal de cooperación internacional en la lucha contra el tráfico de drogas, que prevé la localización, el embargo preventivo y la confiscación de bienes, para lo cual se deben realizar actividades de control del tráfico marítimo, respetando el paso inocente de las embarcaciones con bandera extranjera, que no podrán oponerse a la inspección y detención en el caso de encontrarse transportando drogas o cualquier tipo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas o sus precursores, que deban ser resueltas en materia penal.

En cuanto a las disposiciones en contra del crimen organizado transnacional, la misma Convención de las Naciones Unidas, establece que corresponde a la Autoridad de Policía Marítima el ejercicio del derecho como “estado ribereño”, lo cual comprende todas las acciones que realiza un estado para ejercer soberanía en las aguas de su jurisdicción, al igual que, impedir delitos como la fabricación y el tráfico ilegal de armas de fuego, sus piezas o componentes por vía marítima, así como también contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, estableciendo medidas de seguridad para el transporte de personas, para en el caso que exista sospecha de que una embarcación realice su transporte de forma ilegal, pueda ser visitada (abordada) y



registrada para los fines legales pertinentes, y de ser necesario entregada a las autoridades judiciales.

El Plan Nacional de Seguridad Integral hace referencia a un Sistema Integrado de Seguridad que abarca todos los ámbitos del ser humano y del Estado, ubica a la delincuencia y la violencia en todas sus manifestaciones como amenazas que ponen en peligro el bienestar de la población, e impactan la seguridad del estado. En base a este plan se establecen los lineamientos políticos para diseñar los instrumentos que orientan el empleo de las capacidades militares de las Fuerzas Armadas para el ejercicio del control efectivo del territorio nacional en los ámbitos de seguridad y defensa.

Dentro de estos lineamientos, a la Armada del Ecuador le compete la seguridad y protección de los espacios acuáticos marítimos y fluviales, para asegurar el bienestar de toda la población que depende de la actividad marítima. Estableciendo como Amenazas y Factores de Riesgo en los espacios acuáticos, marítimos costeros y fluviales a las siguientes actividades ilícitas:

- a. Delincuencia Común (Asalto de embarcaciones)
- b. Tráfico de estupefacientes
- c. Transporte ilegal de personas
- d. Transporte ilegal de mercaderías
- e. Transporte ilegal de combustibles
- f. Pesca ilícita

- g. Tráfico de armas, munición y explosivos
- h. La Contaminación marino costera y fluvial
- i. Desastres naturales y antrópicos
- j. Corrupción

Las amenazas y factores de riesgo descritos anteriormente pueden también estar ligadas a la Delincuencia Organizada Nacional y Transnacional, entendiéndose por esta a la actividad de un grupo estructurado de varias personas que actúa concertadamente con el propósito de cometer delitos graves con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material. El término de delincuencia organizada se utilizada en el ámbito marítimo para señalar a grupos de personas que se dedican a traficar personas, mercaderías, drogas, combustibles, armas, entre otros delitos.

Los Objetivos de la Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos son los siguientes:

1. Garantizar la protección de las personas, los recursos vivos y no vivos y al patrimonio nacional, en la zona de seguridad marítima.
2. Fortalecer el control de los espacios acuáticos, suelo, subsuelo y lecho marino del territorio marítimo nacional.

3. Incrementar la seguridad de la vida humana la zona de responsabilidad marítima.

Las acciones estratégicas para el cumplimiento de los objetivos anteriormente detallados son las siguientes:

1. Incrementar la cobertura de vigilancia, patrullaje, y, búsqueda y rescate de la Autoridad de la Policía Marítima.
2. Incrementar las capacidades oceánicas, marítimas costeras, aeronavales en los espacios acuáticos de responsabilidad
3. Involucrar a los otros actores que inciden en la seguridad integral de los espacios acuáticos.
4. Coordinar la conformación y actuación de las Fiscalías de espacios acuáticos.
5. Mejorar el nivel de formación y perfeccionamiento de la Gente de Mar.
6. Implementar operaciones para la Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos.
7. Administrar la logística operacional para las operaciones de seguridad integral de los espacios acuáticos.
8. Implementar el sistema de vigilancia marítima
9. Promover coordinaciones binacionales para intercambio de información
10. Fortalecer el sistema de Gestión Marino Costero (SIGMAP).
11. Fortalecer las capacidades del sistema de inteligencia que provee información a la Autoridad de Policía Marítima.

12. Ampliar la infraestructura y los medios asignados a las Capitanías y Retenes.
13. Asegurar el cumplimiento de los convenios internacionales relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar y medio ambiente marino aceptados por el Ecuador.

Debe resaltarse que se debe incluir en estas acciones estratégicas, todas las actividades relacionadas con las amenazas asociadas a los riesgos naturales y antrópicos, tales como: Tsunamis, Fenómeno El Niño, Cambio Climáticos, etc.

### **5.3. Aspectos que deben ser considerados para el diseño de una propuesta de actualización del Concepto Estratégico Marítimo hasta el 2021.**

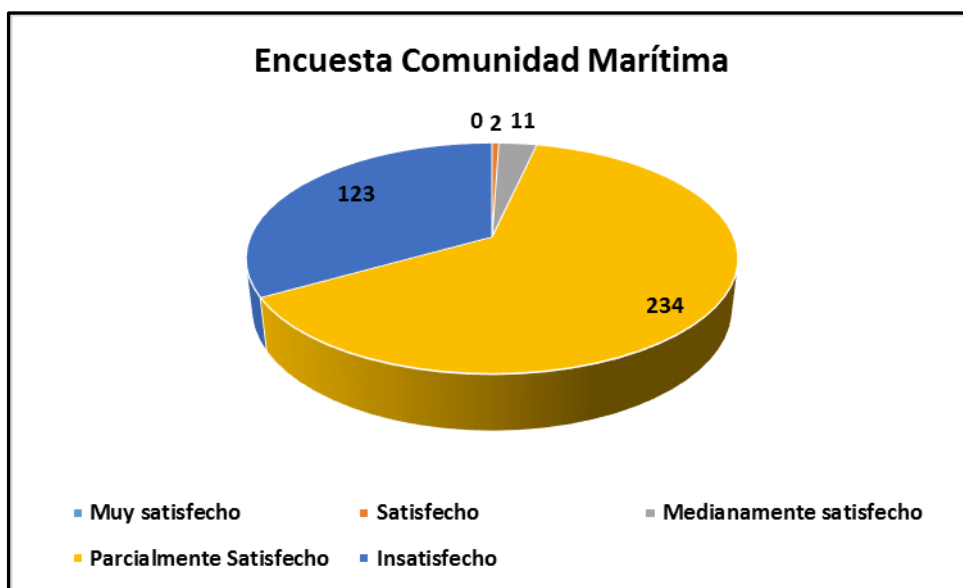
De acuerdo al análisis e interpretación de datos los aspectos que deben ser considerados para el diseño de la propuesta de actualización del Concepto Estratégico Marítimo hasta el 2021 son los siguientes:

**ÁMBITO 1:** Seguridad Integral en los Espacios Acuáticos

**INDICADOR:** Percepción de Seguridad de la Comunidad Marítima en el perfil costanero

**Tabla 9***Cuadro de análisis pregunta No. 1*

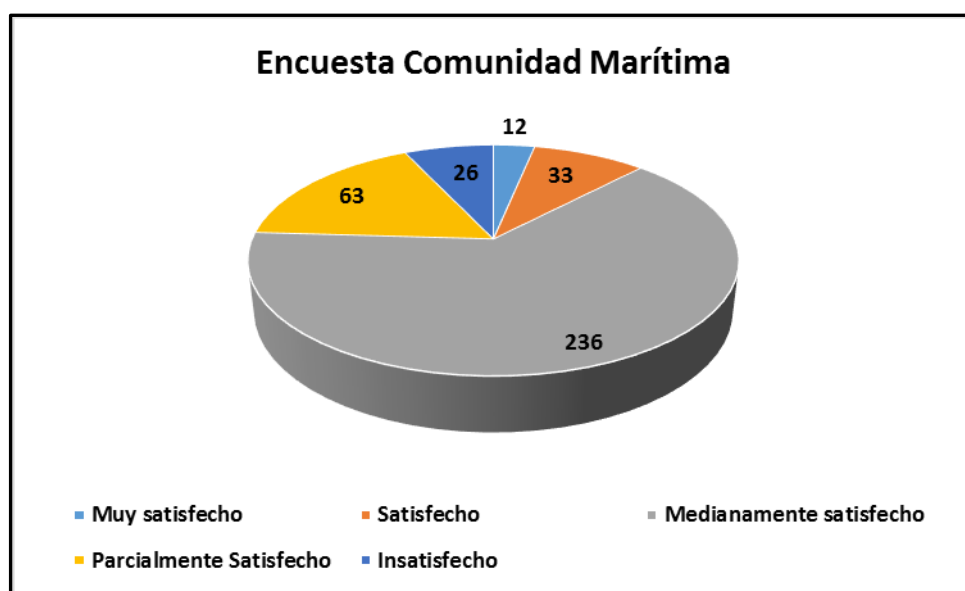
Se siente seguro al desarrollar sus actividades en el mar	Número de personas	%
Muy satisfecho	0	0%
Satisfecho	2	1%
Medianamente satisfecho	11	3%
Parcialmente Satisfecho	234	63%
Insatisfecho	123	33%

**Figura 25** Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta

En relación a la sensación de seguridad al desarrollar las actividades en el mar la población muestra una total insatisfacción ya que el 63% de la Comunidad Marítima está parcialmente insatisfecho y el 33% está insatisfecho, por lo que se puede deducir que la Armada no está cumpliendo a cabalidad su tarea de brindar seguridad y protección a la comunidad marítima.

**Tabla 10***Cuadro de análisis pregunta No. 2*

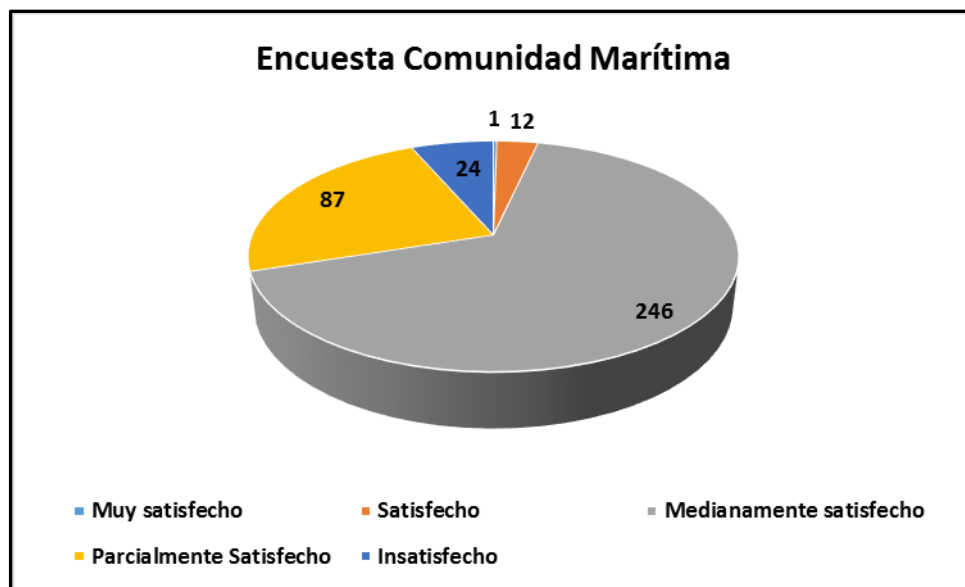
Ha recibido socorro inmediato por parte de la Armada del Ecuador cuando se ha encontrado en una situación apremiante en el mar.	Número de personas	%
Muy satisfecho	12	3%
Satisfecho	33	9%
Medianamente satisfecho	236	64%
Parcialmente Satisfecho	63	17%
Insatisfecho	26	7%

**Figura 26** Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta

En relación al socorro inmediato recibido por la Armada del Ecuador cuando se ha encontrado en una situación apremiante en el mar, la población muestra entre una satisfacción parcial a una total satisfacción del 76%, por lo que se puede asegurar que la Armada necesita de más recursos sean estos materiales como humanos para continuar con esta labor y así posiblemente satisfacer a toda la comunidad marítima.

**Tabla 11***Cuadro de análisis pregunta No. 3*

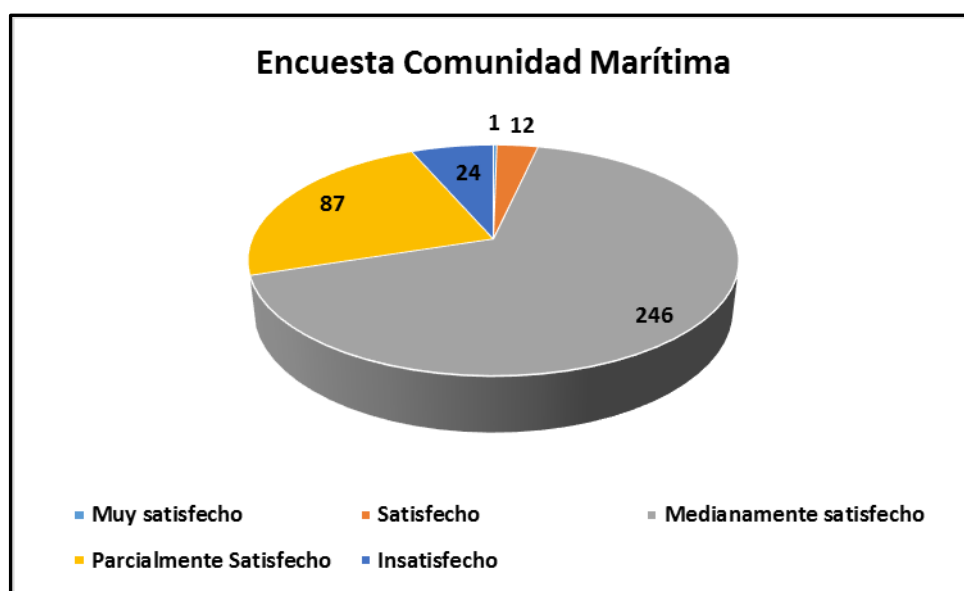
<b>Su familia o sus familiares se sienten seguros cuando usted sale a realizar su actividad marítima.</b>	<b>Número de personas</b>	<b>%</b>
Muy satisfecho	1	0%
Satisfecho	12	3%
Medianamente satisfecho	246	67%
Parcialmente Satisfecho	87	24%
Insatisfecho	24	6%

**Figura 27** Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta

La percepción de seguridad de las familias o los familiares cuando una persona sale a realizar una actividad marítima está entre medianamente y parcialmente satisfecho dando una suma total del 90% de la población encuestada, por tal motivo se puede aseverar que la Armada está cumpliendo parcialmente su tarea de proporcionar seguridad integral en los Espacios Marítimos jurisdiccionales.

**Tabla 12***Cuadro de análisis pregunta No. 4*

El accionar de los miembros de la Armada del Ecuador en su localidad lo tiene satisfecho.	Número de personas	%
Muy satisfecho	0	0%
Satisfecho	6	1%
Medianamente satisfecho	255	69%
Parcialmente Satisfecho	96	26%
Insatisfecho	13	4%

**Figura 28** Encuesta realizada en Posorja, Playas, Santa Rosa, Manta

Frente al cuestionamiento de que si el accionar de los miembros de la Armada del Ecuador en su localidad lo tienen satisfecho, la población encuestada en un 95% está entre medianamente y parcialmente satisfecho, por tal motivo se puede indicar que los miembros de la Armada están cumpliendo parcialmente su labor frente a la comunidad marítima nacional.



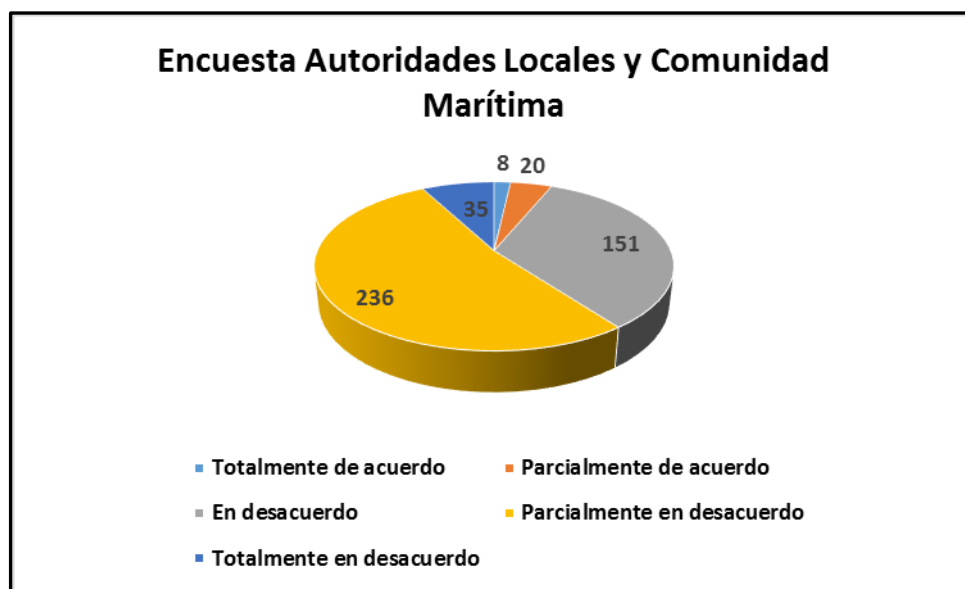
## ÁMBITO 2: Desarrollo de capacidades marítimas

**INDICADOR:** Conocimiento sobre temas marítimos de actualidad

**Tabla 13**

*Cuadro de análisis pregunta No. 1*

Conoce los beneficios para usted y su comunidad el poseer amplios espacios acuáticos donde pueda desarrollar sus actividades.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	8	2%
Parcialmente de acuerdo	20	4%
En desacuerdo	151	34%
Parcialmente en desacuerdo	236	52%
Totalmente en desacuerdo	35	8%

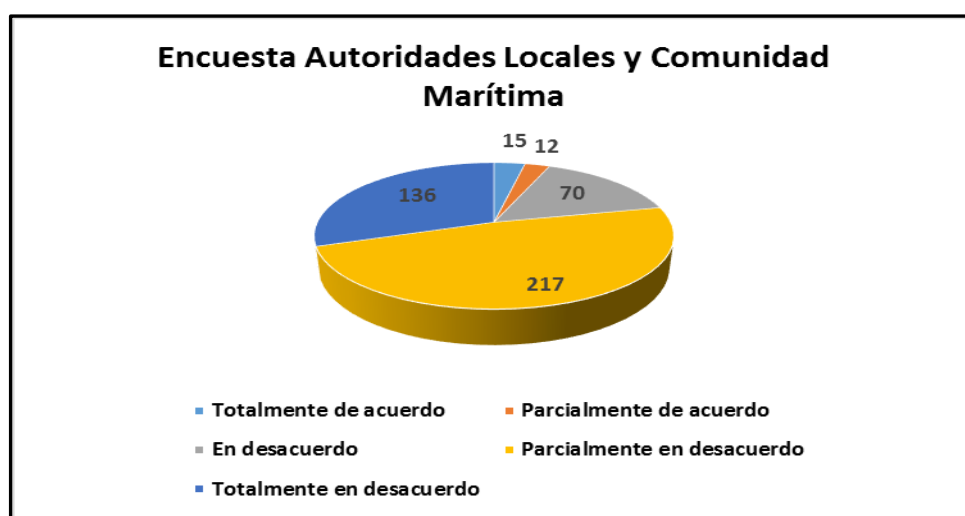


**Figura 29** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Cuando se consultó a la población encuestada sobre si conoce los beneficios individuales y comunitarios de poseer amplios espacios acuáticos donde pueda desarrollar sus actividades, el 86% está en desacuerdo o parcialmente en desacuerdo, simplemente no conocen la temática planteada, por tal motivo se puede asegurar que la comunidad marítima incluida sus autoridades desconocen el verdadero valor de poseer amplios espacios acuáticos para mejorar su condición socio-económica.

**Tabla 14**  
*Cuadro de análisis pregunta No. 2*

Conoce usted el concepto de Mar Equinoccial.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	15	3%
Parcialmente de acuerdo	12	3%
En desacuerdo	70	16%
Parcialmente en desacuerdo	217	48%
Totalmente en desacuerdo	136	30%

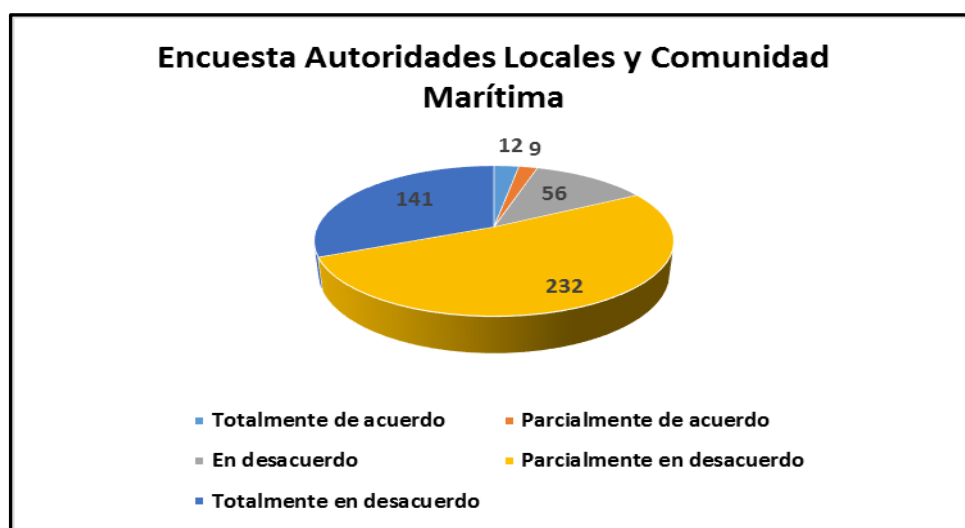


**Figura 30** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Ante la consulta a la población si conoce el concepto de Mar Equinoccial, el 78% lo desconoce y el 16% apenas ha escuchado hablar algo de este concepto dejando apenas un 6% de la población que conoce este tema, por tal motivo se puede indicar que el desconocimiento de estos conceptos trascendentales en el diseño de políticas gubernamentales afectan a toda la comunidad marítima nacional.

**Tabla 15**  
*Cuadro de análisis pregunta No. 3*

Conoce usted sobre el Tratado Antártico.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	12	3%
Parcialmente de acuerdo	9	2%
En desacuerdo	56	12%
Parcialmente en desacuerdo	232	52%
Totalmente en desacuerdo	141	31%



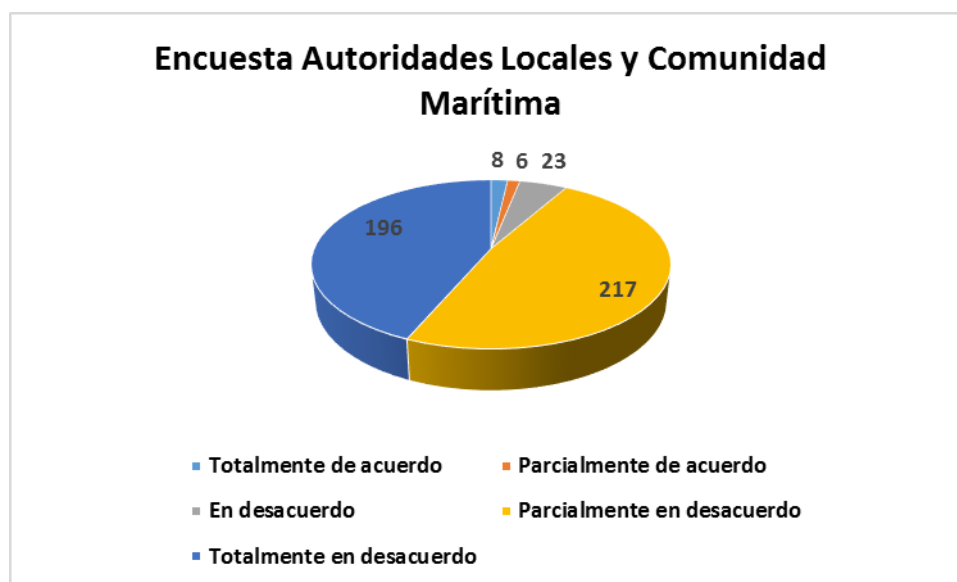
**Figura 31** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Ante la consulta a la población si conoce sobre el Tratado Antártico, el 83% lo desconoce y el 12% apenas ha escuchado hablar algo de este Tratado dejando apenas un 5% de la población que conoce sobre esta temática, por tal motivo se puede inferir que el desconocimiento de lo que abarca este Tratado afecta de sobremanera al establecimiento de una hoja de ruta, a seguir, sobre los intereses que tiene el Estado ecuatoriano en la Antártida.

**Tabla 16**

*Cuadro de análisis pregunta No. 4*

Conoce usted sobre la pesquería de atunes en el Océano Pacífico Oriental.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	8	2%
Parcialmente de acuerdo	6	1%
En desacuerdo	23	5%
Parcialmente en desacuerdo	217	48%
Totalmente en desacuerdo	196	44%

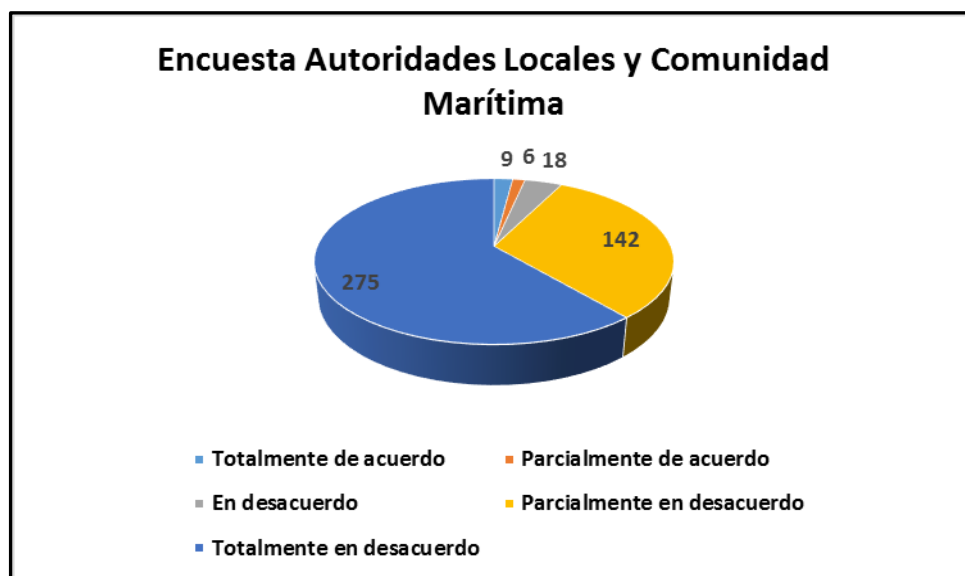


**Figura 32** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Ante la consulta a la población si conoce sobre la pesquería de atunes en el Océano Pacífico Oriental, el 92% lo desconoce y el 5% apenas ha escuchado hablar algo de esta actividad, dejando apenas un 3% de la población que conoce sobre esta pesquería, por tal razón se puede deducir que este desconocimiento de las actividades que se pueden desarrollar en los Espacios Acuáticos jurisdiccionales y en los internacionales limita la visión oceanopolítica del Ecuador.

**Tabla 17**  
*Cuadro de análisis pregunta No. 5*

Conoce usted las dimensiones de nuestros espacios acuáticos jurisdiccionales.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	9	2%
Parcialmente de acuerdo	6	1%
En desacuerdo	18	4%
Parcialmente en desacuerdo	142	32%
Totalmente en desacuerdo	275	61%



**Figura 33** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Ante la consulta a la población si conoce sobre las dimensiones de nuestros espacios acuáticos jurisdiccionales, el 93% lo desconoce y el 4% apenas ha escuchado hablar algo de este tema, y apenas un 3% de la población conoce las dimensiones actuales de nuestros espacios marítimos, por tal razón se puede asegurar que este desconocimiento limita la visión oceanopolítica del país.

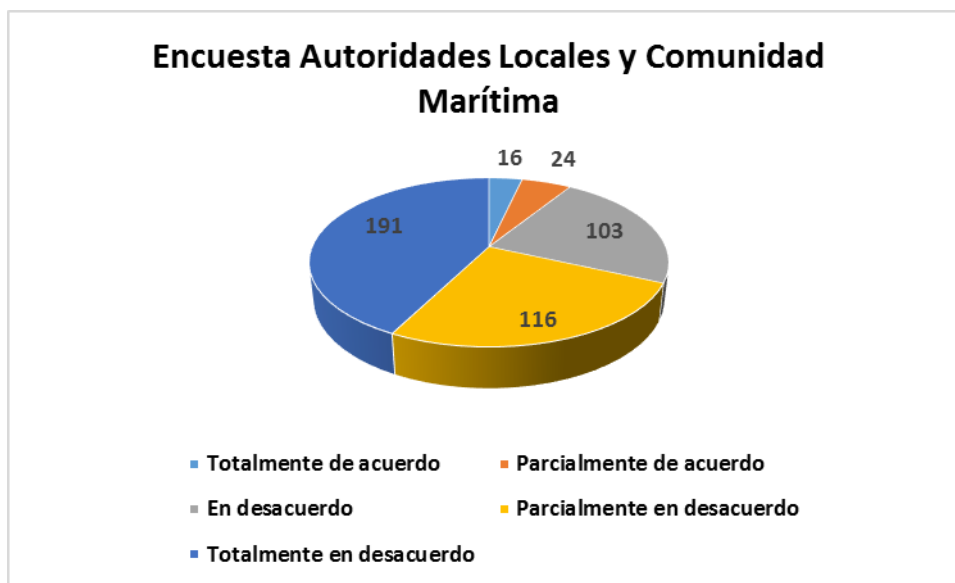
### **ÁMBITO 3:** Concepto Estratégico Marítimo

**INDICADOR:** Visión marítima y sentido de pertenencia.

**Tabla 18**

*Cuadro de análisis pregunta No. 1*

<b>Conoce usted sobre los recursos vivos y no vivos que existen en nuestros espacios acuáticos jurisdiccionales.</b>	<b>Número de personas</b>	<b>%</b>
Totalmente de acuerdo	16	4%
Parcialmente de acuerdo	24	5%
En desacuerdo	103	23%
Parcialmente en desacuerdo	116	26%
Totalmente en desacuerdo	191	42%



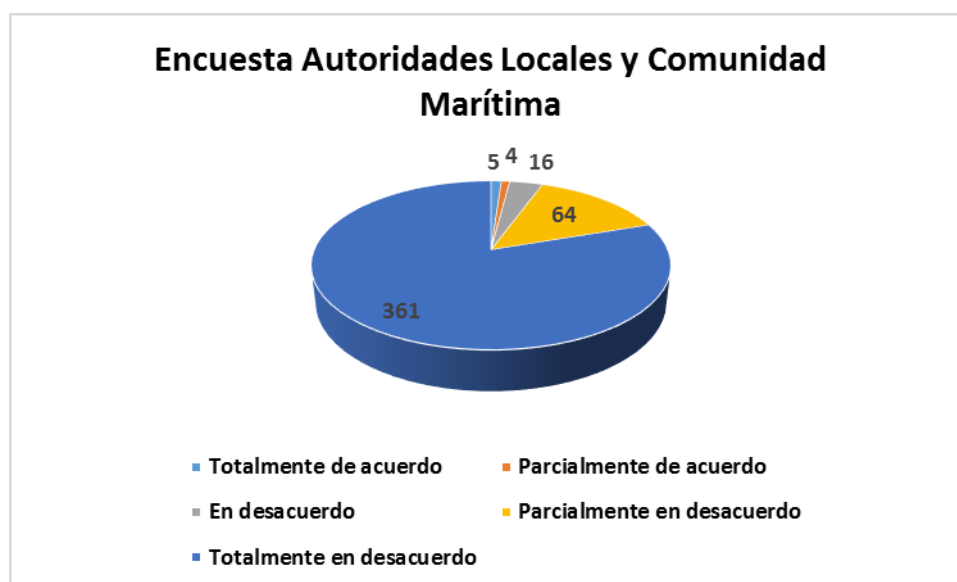
**Figura 34** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Al consultar a la población si conoce sobre la diversidad y cantidad de los recursos vivos y no vivos que existen en nuestros espacios acuáticos jurisdiccionales, el 68% lo desconoce y el 23% ha escuchado hablar algo de este tema, y solo el 9% de la población conoce esta realidad, en razón de lo analizado anteriormente se puede manifestar que existe un desconocimiento de gran parte de la población sobre los recursos que existen en nuestros mares, este desconocimiento no está acorde con el desarrollo que deben tener los intereses marítimos en el país.

**Tabla 19**

Cuadro de análisis pregunta No. 2

Sabe usted lo que son los nódulos polimetálicos.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	5	1%
Parcialmente de acuerdo	4	1%
En desacuerdo	16	4%
Parcialmente en desacuerdo	64	14%
Totalmente en desacuerdo	361	80%

**Figura 35** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Al consultar a la población si conoce sobre que son nódulos polimetálicos y sobre la existencia de estos en nuestros espacios acuáticos jurisdiccionales, el 94% lo desconoce y el 4% ha escuchado hablar algo de este tema, y solo el 2% de la población conoce esta realidad, por tal motivo se puede asegurar que este desconocimiento de las riquezas que están depositadas en nuestros fondos marinos limita el sentido de

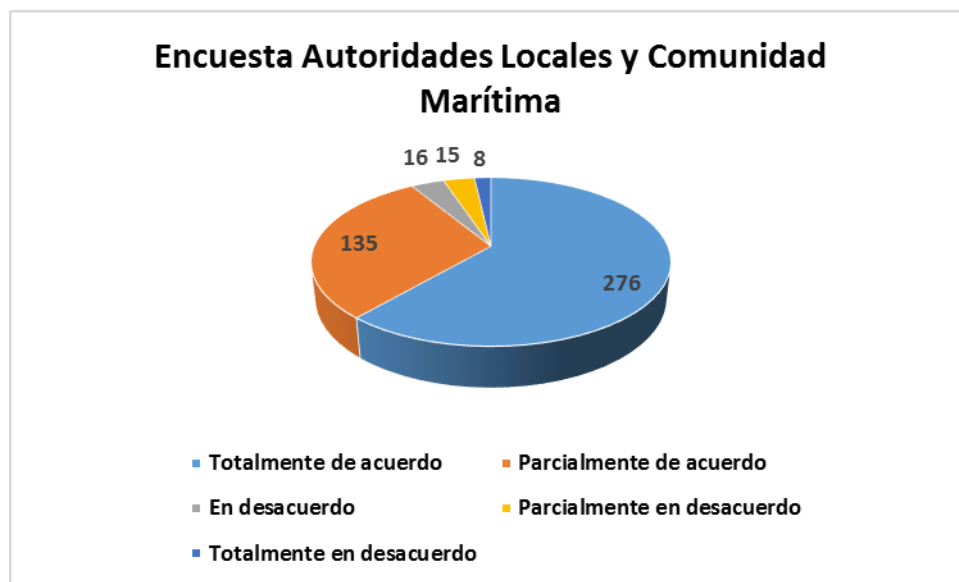


pertenencia, la protección y el control que debe existir, para evitar que extraigan estos minerales sin que el Estado perciba lo justo para el desarrollo de la sociedad.

**Tabla 20**

*Cuadro de análisis pregunta No. 3*

Considera usted que el mar es una fuente inagotable de recursos.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	276	61%
Parcialmente de acuerdo	135	30%
En desacuerdo	16	4%
Parcialmente en desacuerdo	15	3%
Totalmente en desacuerdo	8	2%



**Figura 36** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

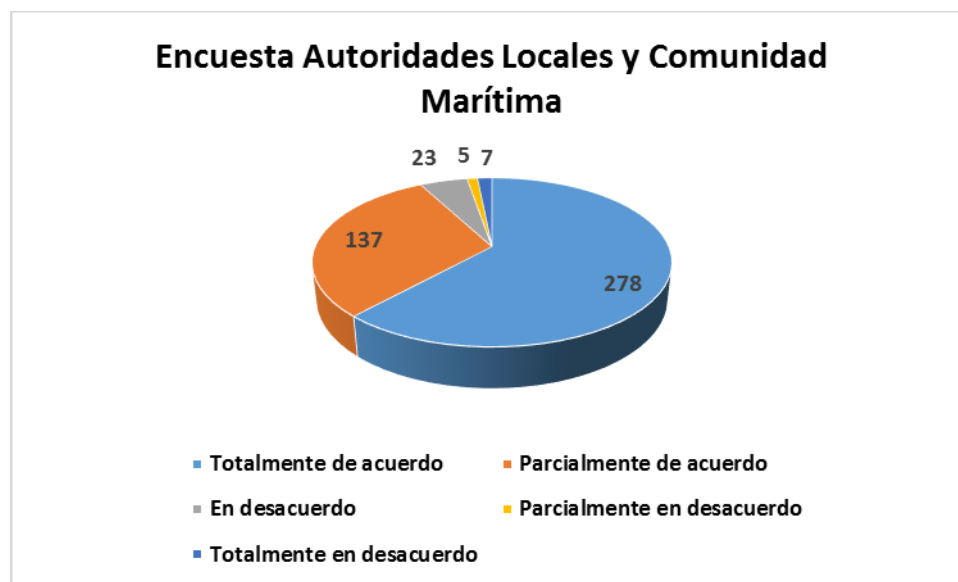
Al consultar a la población si considera que el mar es una fuente inagotable de recursos, el 91% está de acuerdo y apenas el 9% considera que no es así, por estos resultados se puede inferir que justamente porque casi toda la población marítima

considera al mar como una fuente inagotable de recursos es que lo explotamos de esta manera, sin controles, sin políticas, sin una clara visión; en contraparte debemos considerar que el mar si es una fuente de recursos que se pueden agotar si no hacemos algo al respecto, sino tenemos políticas claras y una visión oceanopolítica que permita explotar nuestros recursos de una manera sustentable y sostenible.

**Tabla 21**

*Cuadro de análisis pregunta No. 4*

<b>Cree usted que debe existir una Universidad dedicada a las Ciencias del Mar.</b>	<b>Número de personas</b>	<b>%</b>
Totalmente de acuerdo	278	62%
Parcialmente de acuerdo	137	30%
En desacuerdo	23	5%
Parcialmente en desacuerdo	5	1%
Totalmente en desacuerdo	7	2%



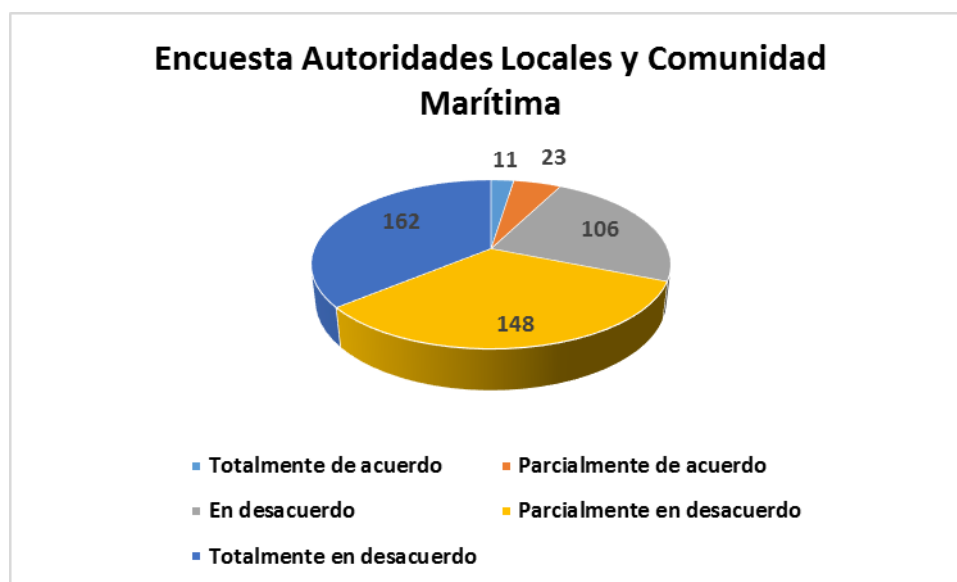
**Figura 37** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Al consultar a la población si considera que debe existir una Universidad dedicada a las Ciencias del Mar, el 92% está de acuerdo y apenas el 8% considera que no debe existir una universidad de Ciencias del Mar, por tal motivo se puede afirmar que la comunidad marítima está deseosa de que exista una Universidad o una Facultad de Ciencias del Mar que tenga una Oferta Académica atractiva para los jóvenes estudiantes, para la empresa privada y para el desarrollo de ciencia y tecnología.

**Tabla 22**

*Cuadro de análisis pregunta No. 5*

Considera usted que existe suficiente desarrollo marítimo en el país.	Número de personas	%
Totalmente de acuerdo	11	2%
Parcialmente de acuerdo	23	5%
En desacuerdo	106	24%
Parcialmente en desacuerdo	148	33%
Totalmente en desacuerdo	162	36%



**Figura 38** Encuesta realizada a Autoridades locales y comunidad marítima.

Al consultar a la población si considera que existe suficiente desarrollo marítimo en el país, el 69% no está de acuerdo, el 24% se encuentra en una opinión intermedia y tan solo el 7% considera que existe un suficiente desarrollo marítimo, por tal motivo se puede asegurar que existe un descontento generalizado en la comunidad marítima ya que no se observa una buena gestión marítima y por ende no existe el suficiente desarrollo marítimo para mejorar las condiciones de vida de todos los ciudadanos del país.

#### 5.3.1. Verificación de Hipótesis

Ho= Las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones inciden en gran medida la estructuración del Concepto Estratégico Naval que apoyarán al desarrollo de las capacidades marítimas y a la provisión de Seguridad Integral en los Espacios Acuáticos, todo esto encaminado a mejorar la gestión de la Armada del Ecuador.

Una vez obtenidos los resultados de la investigación podemos afirmar que efectivamente estas nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones inciden en gran medida en la estructuración del Concepto Estratégico Naval nacional, por lo que es imperiosa la necesidad de que sean incluidos en el diseño de la nueva propuesta, para así mejorar la gestión que desarrolla la Armada del Ecuador en beneficio de la comunidad marítima nacional e internacional.

#### **5.4. Propuesta de Actualización del nuevo Concepto Estratégico Naval hasta el 2021.**

Una vez que se identificaron las nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones que están cambiando los Conceptos Estratégicos Marítimos, así como se determinaron los niveles actuales de las capacidades marítimas y de seguridad Integral en los Espacios Acuáticos, y se identificaron los aspectos que deben ser considerados para el diseño de una propuesta de actualización del Concepto Estratégico Marítimo, a partir de los resultados obtenidos en la investigación y de la comparación con otras definiciones, concepciones o aplicaciones, el Anexo “F” presenta el *Diseño de la Propuesta de Actualización del nuevo Concepto Estratégico Naval hasta el 2021*.

## CAPÍTULO VI

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 6.1. Conclusiones.

1. La identificación de nuevas definiciones, concepciones y aplicaciones que están cambiando los Conceptos Estratégicos Marítimos a nivel internacional, permiten comprender la imperiosa necesidad de realizar una rápida evolución hacia estas concepciones, con la finalidad de diseñar un Concepto Estratégico Naval acorde con nuestra realidad nacional.

2. La determinación de los niveles actuales de las capacidades marítimas y de seguridad Integral en los Espacios Acuáticos, facilita la estructuración de una nueva propuesta de diseño del Concepto Estratégico Naval hasta el 2021, tendiente a mejorar la gestión que realiza la Armada del Ecuador en beneficio de la comunidad marítima nacional e internacional.

3. Los resultados obtenidos fruto de la investigación y la comparación con otras definiciones, concepciones o aplicaciones, permite identificar los aspectos que deben ser considerados para el diseño de una propuesta de actualización del Concepto Estratégico Naval hasta el 2021.

4. El diseño de una propuesta de actualización del nuevo Concepto Estratégico Naval hasta el 2021, permite al Mando Naval y a la Comunidad Marítima contar con un enfoque científico distinto que facilite la concepción de políticas y acciones tendientes a mejorar la gestión marítima de control, protección y seguridad de los espacios marítimos de interés para el Estado ecuatoriano.

## **6.2. Recomendaciones.**

Tramitar al Estado Mayor de la Armada, vía Dirección General de Educación y Doctrina, el diseño de la Propuesta de actualización del Concepto Estratégico Marítimo hasta el 2021, para su análisis y consideración en la estructuración de las nuevas políticas y acciones estratégicas tendientes a mejorar la gestión marítima que realiza la Armada del Ecuador.

## BIBLIOGRAFÍA

Asamblea, N. (28 de Septiembre de 2009). Ley de Seguridad Pública y del Estado. Quito, Pichincha, Ecuador.

Busch, J. M. (1993). *Oceanopolítica una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Andrés Bello.

COGMAR. (25 de Julio de 2013). Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos. Quito, Pichincha, Ecuador: Direccionamiento Estratégico Institucional.

COGMAR. (10 de Marzo de 2014). Plan de Gestión Institucional. Quito, Pichincha, Ecuador.

Constituyente, A. (20 de Octubre de 2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi, Manabí, Ecuador.

Corbett, J. (01 de Diciembre de 2012). Algunos Principios de Estrategia Marítima. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Academia de Guerra Naval.

Coutau-Begarie, H. (1985). El Poder Marítimo. Castex y la Estrategia Naval. En H. Coutau-Begarie, *El Poder Marítimo. Castex y la Estrategia Naval* (págs. 8-35). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales Centro Naval.

Cruz, C. s. (23 de Julio de 2016). Presentaciones de Geopolítica. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Cruz, M. (13 de Agosto de 2016). Los océanos y la biodiversidad marina. *Expreso*. Obtenido de <http://expreso.ec/guayaquil/manuel-cruz-guayaquileno-premio-eugenio-espejo-cientifico-EF564420>

DIRGRO. (2010). Estatuto Orgánico por procesos.

DIRNEA. (01 de Septiembre de 2011). Manual de Búsqueda y Salvamento Marítimo SAR. Quito, Pichincha, Ecuador: Armada del Ecuador.

DIRNEA. (2014). Plan de Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos . Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Dr. Rafael Castaño Oliva, P. (2014). *Diseño de proyectos de investigación* .



- Gómez, C.-E. H. (Mayo de 2015). La oceanopolítica ecuatoriana. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Academia de Guerra Naval.
- Hein, J. (Mayo de 2012). Prospects for Rare Earth Elements from Marine Minerals. Kingston, Jamaica: International Seabed Authority.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (15 de Julio de 2016). [www.inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec).
- Jarrín, O. (06 de junio de 2013). Oceanopolítica del Ecuador. Recuperado el 15 de Agosto de 2016, de <http://www.elcomercio.com/opinion/oceanopolitica-del-ecuador.html>
- Liger, J. (Diciembre de 2012). Participación de la Fuerza Naval como componente del Poder Naval, en apoyo a la Oceanopolítica del Ecuador. . Guayaquil, Guayas, Ecuador: Academia de Guerra Naval.
- Mackinder, H. J. (1942). *Democratic ideals and reality* . New York: Henry Holt & Co.
- Mahan, A. (1890). *Influencia del poder naval en la historia*.
- Marítimo, D. (17 de Noviembre de 2011). *Just another WordPress.com.site*. Obtenido de <https://derechomaritimo.wordpress.com/2011/11/17/nodulos-polimetalicos-o-nodulos-de-magnesio/>
- Nacional, C. (20 de Agosto de 1960). Código de Policía Marítima. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Nacional, C. (21 de Enero de 1972). Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Naciones Unidas. (15 de mayo de 2014). <http://www.un.org>. Obtenido de <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=29452#.V7Ypnph9600>
- O.N.U. (30 de Abril de 1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. New York, Estados Unidos de Norteamérica.
- Olivares M, C. M. (s.f.). Nódulos Polimetálicos. *La Frontera Final: El océano profundo*. México, México.
- Pazmiño, N. (2008). *Aspectos relevantes de la adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar*. Guayaquil: Servicio de publicaciones de la Universidad Naval.

- Republica.pe, L. (18 de Febrero de 2015). *La Republica.pe*. Obtenido de La Republica.pe: <http://larepublica.pe/18-02-2015/buque-expulsado-del-pacifico-por-pesca-ilegal-tiene-bandera-peruana>
- Rodriguez, M. (15 de abril de 2011). *Fundamentos para la oceanopolítica*. Recuperado el 12 de Agosto de 2016, de <https://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamentos-para-la-oceanopolitica/>
- Seguridad, M. C. (2011). Plan Nacional de Seguridad Integral. Quito, Pichincha, Ecuador.
- SENPLADES. (24 de Junio de 2013). Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Spykman, N. J. (1944). *Estados Unidos frente al mundo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Tropical, C. I. (27 de Junio de 2003). Convención de Antigua. *Convención para el Fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical establecida por la Convención de 1949 entre Estados Unidos y la República de Costa Rica*. Guatemala.
- Urrutia, P. (1999). *El Control del mar en el siglo XXI. Sus características tradicionales y su posible evolución*. Obtenido de Revista de Marina Chile: <http://revistamarina.cl/revistas/1999/5/urritia.pdf>
- Zumárraga, A. P. (2012). *Estudio del Derecho Marítimo Ecuatoriano*. Guayaquil: Edilex S.A.

## **ANEXOS**

**Anexo “A”** Formato de Observación.

**Anexo “B”** Formato de Entrevista.

**Anexo “C”** Formato de Encuestas.

**Anexo “D”** Cronograma de Actividades (Diagrama de Gantt).

**Anexo “E”** Planilla de Presupuesto.

**Anexo “F”** Diseño de Propuesta del Concepto Estratégico Naval hasta el 2021.