

Oceanopolítica y educación superior

Hugo Pérez Vaca
Humberto Gómez Proaño



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

Oceanopolítica y educación superior

Hugo Pérez Vaca y Humberto Gómez Proaño

Primera edición electrónica. Octubre de 2018

ISBN: 978-9942-765-43-7

Revisión científica: Ernesto José Escobar Vallejo
José Pontony Zumárraga Aguinaga”

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

CrnI. Ing. Ramiro Pazmiño O.

Rector

Publicación autorizada por:

Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

Cpvn. Hugo Pérez

Presidente

Edición y producción

David Andrade Aguirre

daa06@yahoo.es

Diseño

Pablo Zavala A.

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

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

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

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE

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

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

Oceanopolítica y educación superior

**Hugo Pérez Vaca
Humberto Gómez Proaño**

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia de la humanidad, el hombre encontró en el mar los recursos necesarios para su desarrollo y su supervivencia, y también lo usó como una vía para expandir su influencia y poder. Mientras más comprendía que dependía del mar para satisfacer sus necesidades y aspiraciones como pueblo, reinado, imperio, Estado-nación, mayor era su necesidad de controlar sus espacios, y más complejo se hizo el derecho a poseerlo porque competía con otros pueblos su uso y aprovechamiento. Los ejemplos a través de la historia así lo han demostrado, sino, sólo basta conocer cómo los pueblos del mar, los griegos, los fenicios, los cartagineses, los romanos, los vikingos, las ciudades italianas, más tarde los imperios español y portugués, Holanda, Inglaterra y otros tantos, que en el proceso de su evolución han alcanzado su máximo desarrollo y hegemonía a través del uso del mar.

Es posible que el hombre moderno no termine de entender la estrecha relación que ha habido entre su supervivencia y el mar. Bastaría comprender que los océanos y mares del mundo representan más del 70% de la superficie del planeta, para sentir que su influencia ha sido tangible por miles de años y que sobre esa base se han creado culturas en las que el centro de toda su organización, ha estado el mar. La cultura como tal, en el transcurrir de la evolución de los Estados marítimos, ha creado profundas raíces en su forma de ser y enfrentar la vida, de una u otra manera han tenido una visión de cómo se podrían hacer uso y aprovechar lo que el mar les da y cuánto es lo que deben hacer para siempre poder usar ese mar. Esa visión ha dependido de cuánto han sentido la importancia en sus vidas como nación, como Estado, y de ahí se han tomado decisiones y derivado acciones que han transformado y siguen transformando los pueblos, basta ver un ejemplo de estos cambios, cuando vemos a una Roma confrontando en el mar a Cartago, y con una voluntad de lucha extraordinaria, lanzándose también al mar, para aprender de él y con él, someter al dominador del mar de ese entonces, hasta el punto de desaparecer al pueblo cartaginés.

Lo esencial es encontrar en los elementos constitutivos del Estado: territorio, población y soberanía, los factores que deben ser eliminados, modificados, conservados y desarrollados, durante su crecimiento como

nación, en los que su realidad geográfica vinculada al mar, configuren los escenarios futuros en los que podrán obtener la máxima expresión como pueblo. Para ello, necesitan una luz fundamental, necesitan entender cuál es su espacio vital sobre el que van a evolucionar, entonces, terminan entendiendo el contexto de la geopolítica, cuando va más allá de las costas de sus territorios, y se convierte en oceanopolítica. Pero eso no es suficiente, cuando se ha llegado a ese punto, la educación marítima integral comienza a ser el vehículo fundamental por el que se debe transitar y para ello se debe integrar a la sociedad con los estamentos capaces de darle ese conocimiento fundamental, que en la actualidad recaen sobre los sistemas educativos que forman a los hombres desde su niñez y los llevan a crear en las universidades, de ahí que conforme se entiende la realidad del mar, los conocimientos creados alrededor de él deben ser inyectados a la sociedad a través de programas dinámicos, que siempre estén a la par de los tiempos que se viven, en un contexto tecnológico vertiginoso y fascinante y en un cambio en la forma de ver las cosas.

La realidad que vive Ecuador, en la configuración de la segunda década del siglo XXI, deja algunas dudas sobre lo que es como país marítimo, porque aún no está consciente de esa realidad y, en consecuencia, no ha desarrollado todas sus capacidades sobre ese eje esencial de su geografía: el mar. Sin embargo, la Armada Nacional, siendo parte del Estado Ecuatoriano y en contacto permanente con el mar, poco a poco ha encontrado respuestas esenciales de su uso y aprovechamiento, y ha ido matizando la visión bajo la cual podrían darse éstos de la mejor manera, en beneficio del país. Le ha tocado esa responsabilidad histórica, desde el mismo instante que estuvo en las islas Galápagos, en el momento que pisó la Antártida, cuando entendió la importancia de la Constitución de los Océanos (La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar) para el futuro del país, cuando ha estado estudiando los ríos de la amazonia ecuatoriana, como un camino para entender y aprovechar la cuenca Amazónica y de esa manera llegar a la cuenca del Atlántico y de ahí hasta Europa y África; y aún más, cuando vio el profundo significado de ser parte de la cuenca del Pacífico Sudeste, enclave de la visión oceanopolítica de este siglo: la gran cuenca del Pacífico.

Nuevamente la historia de la humanidad nos obliga a ver que la posición geográfica esencial marítima, para una nación como la nuestra, es

la clave para su proyección como Estado y para su desarrollo como país en crecimiento, sino, observemos cómo Fenicia, Cartago y Roma, entre otros pueblos antiguos, lograron alcanzar sus objetivos; en todo caso, lo más importante es que todo ese conocimiento que se requiere para que en la actualidad avancemos como una nación próspera, está en la educación y en la conciencia marítima.

De ahí que, con una visión hacia el mar y por el mar, la Armada Nacional dio un paso trascendental al crear la Universidad Naval “Comandante Rafael Morán Valverde” (UNINAV), a través de la cual se buscó generar el conocimiento marítimo para nuestro país, comenzando por la educación a cientos de jóvenes ecuatorianos y estableciendo una vinculación con la comunidad, entendiéndose ésta como una relación con la sociedad civil, a través de sus organizaciones e instituciones, en el orden educativo, académico, científico, cultural, de acción social y de todo proceso que privilegie el intercambio de ese conocimiento.

Actualmente, el fortalecimiento de la educación superior militar, se realiza a través de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, institución de educación superior de alto prestigio que a los estudios específicos en el ámbito de la seguridad y defensa, suma una amplia oferta académica orientada a formar profesionales de excelencia, con una clara vocación de servicio a los ecuatorianos.

De esa manera, Ecuador está preparándose para enfrentar las circunstancias políticas, económicas, geopolíticas, diplomáticas y militares en los nuevos escenarios vitales: los océanos, con preeminencia en el Océano Pacífico y la Antártida.

En ese contexto, la visión de la Armada Nacional, prevé que el Océano Pacífico será el espacio marítimo fundamental en el siglo XXI y que los recursos naturales, vivos e inertes, que se encuentran en los espacios marítimos nacionales vigentes y en los que se añadirían en un importante proceso de adhesión de Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, crea la necesidad imperiosa de que los factores relacionados con la conciencia marítima ecuatoriana y sus elementos derivados, desde las políticas hasta las acciones en el campo educativo, se incrementen con programas orientados a llevar la visión marítima a todos los ecuatorianos.

La conciencia marítima debe tener una doble evolución en un corto periodo; en primer lugar, los ecuatorianos deben ser conscientes de su dependencia del mar, deben entender a cabalidad que en el mar está su futuro, que su uso debe ser racional, sostenible, sustentable y eficiente, hasta el punto de entender que Ecuador es un país marítimo, con todo lo que ello implica, y por otro lado, esta percepción, que en primera instancia es subjetiva, deberá ser objetiva a través de hechos que concreten esta realidad. Esos hechos deben estar guiados por una visión capaz de lograr esa transformación y eso requiere una visión fundamentada en lo que la geografía y la posición geográfica en el contexto regional, da a Ecuador las potencialidades para ser una nación volcada al mar.

Esto tiene una profunda raíz geopolítica, que desde la perspectiva de Friederich Ratzel, migra el espacio vital de la nación, desde el continente, hacia el océano, naciendo una visión oceanopolítica, con lineamientos iniciales de la filosofía del almirante Jorge Martínez Busch, y que en su desarrollo 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. Sin embargo, al hablar de una visión oceanopolítica nacional propia, hay que partir de tesis que se ajustan a la realidad de Ecuador, para ello se ha tomado una que fue desarrollada en la Academia de Guerra Naval, en el año 2004, denominada “Mar Equinoccial”.

En el marco contextual anteriormente indicado, el propósito de la presente obra es fortalecer el pensamiento geopolítico y oceanopolítico en la educación superior, fundamentado en una visión oceanopolítica estructurada sobre una base conceptual histórica, geográfica y filosófica, además de un análisis prospectivo, que conlleve a desarrollar una verdadera conciencia marítima ecuatoriana, a partir de la educación, como eje primordial de todo el proceso.

Para alcanzar el objetivo, en primer lugar se explicará la importancia que tuvo y ha tenido el mar a través del tiempo, mediante el análisis histórico de connotados pueblos antiguos que alcanzaron su desarrollo mediante el uso del mar. Luego, continuando con el análisis histórico, se identificarán algunos aspectos relevantes de la evolución y desarrollo del Derecho

Internacional Marítimo, como consecuencia del uso y control del mar por parte de los Estados; luego se estudiarán los aspectos más importantes de los pensamientos geopolíticos y su evolución, identificando los aspectos inherentes al uso del mar, relacionados con el equilibrio del poder mundial, la influencia que tendrá la globalización en el campo internacional y las posibles amenazas que podrían influir sobre el uso del mar y sus recursos naturales, en el presente siglo. Finalmente, se hará un enfoque hacia la oceanopolítica y se identificarán los aspectos esenciales que servirán para configurar la visión oceanopolítica “mar equinoccial”.

Con la comprensión de todos estos aspectos esenciales que configurarían el Poder Marítimo, se realizará un análisis prospectivo integral, para definir el escenario de Ecuador, sobre la base de todo lo anteriormente estudiado, se elaborará un programa macro que nos permita alcanzar el desarrollo sostenido de la conciencia marítima, a la luz de la visión oceanopolítica diseñada, como un elemento esencial para el desarrollo, crecimiento y supervivencia del Estado y nación ecuatorianos.

La oceanopolítica de Ecuador se basaría en cuatro ejes fundamentales, los espacios marítimos ecuatorianos en la cuenca del Pacífico, el archipiélago de Galápagos, la Antártica y la proyección comercial, social y científica, a la cuenca del Atlántico, a través de los corredores interoceánicos, en la cuenca amazónica. Es un espacio físico y virtual, en donde confluyen los intereses marítimos y fluviales del país, convirtiéndose en un espacio vital, en el que bien pueden construirse las bases para el Ecuador del mañana, pero para todo ello, es necesario una inmediata preparación académica y un fortalecimiento adecuado de las instituciones involucradas, entre ellas, la Armada Nacional, con un Poder Naval con proyección oceánica y fluvial, flexible y disuasiva, con hombres entrenados, altamente capacitados y conocedores de esos espacios geográficamente disímiles, pero poderosamente integrados por una firme voluntad política, que oriente los esfuerzos hacia esa nueva visión de nuestros intereses marítimos, : el **mar equinoccial** de Ecuador.

Todo esto fortalecido por la educación superior naval; la cual infundirá hacia todas las instituciones de educación superior, los fundamentos y dogmas de la **conciencia marítima**, con lo cual se proyecta el Estado hacia los mares, comprendiendo la importancia que tiene el mar y su uso, la explotación de

sus recursos marítimos de manera sostenido y sustentable para el desarrollo del Ecuador.

Por lo tanto, es fundamental identificar la evolución del pensamiento geopolítico y oceanopolítico del Ecuador hasta mediados de este siglo, porque de eso dependerá la planificación estratégica tendiente a desarrollar y dar seguridad al país.



Capítulo I

EL MAR Y LOS PUEBLOS ANTIGUOS

LA RELACIÓN VITAL

Los pueblos antiguos se evolucionaron según sus situaciones y circunstancias; su desarrollo dependió de su adaptación a la naturaleza circundante, y en mucho, al carácter y personalidad de quienes los condujeron. En todo caso, conforme crecían, se incrementaban también sus necesidades de recursos naturales y espacio geográfico, en el cual debían cumplir sus ciclos vitales como seres humanos y como una organización creada para supervivir. La geografía, sobre todo, fue un factor decisivo en su carácter como nación, ya que ella, de una u otra forma estableció sus horizontes; este factor, en la actualidad se llama situación geográfica esencial¹, que en el caso de las grandes naciones que se han levantado y convertido en grandes centros de poder, y que han establecido su hegemonía allende de sus propias fronteras, han estado orientadas hacia el mar: su posición geográfica esencial insular², una dependencia absoluta de los espacios marítimos para crecer, desarrollarse y evolucionar [SOLÍS OYARZÚN, Eri. 1993].

El establecimiento de los espacios marítimos dependió de los intereses y aspiraciones que cada pueblo tenía con respecto al uso del mar, y de su capacidad política y militar para controlarlos y defenderlos contra las acciones derivadas de los intereses y aspiraciones de otros pueblos, que en esos mismos espacios marítimos coincidentes, también reclamaban derechos. En ese contexto, la visión del hombre respecto al mar fue decisiva para su capacidad de sobrevenir; de hecho, los pueblos más fuertes impusieron su voluntad sobre los menos fuertes o los más débiles, usando el mar como medio efectivo para proyectar su poder y como fuente de alimentación y desarrollo. Fue así que se formó en la conciencia de los hombres la idea de la existencia de un derecho natural [ROCA, Carlos. Consulta en línea] de usar el mar, creando una serie de elementos conexos e integrados, a través

1 La conceptualización de este término, producto del manejo de los principios de la estrategia marítima y su relación con la posición geográfica y las líneas de comunicación marítima, ha tenido en el contralmirante chileno Eri Solís Oyarzún, uno de los más preclaros investigadores de la estrategia marítima.

2 Es interesante observar que la posición geográfica esencial insular no solamente es inherente a los Estados con características archipelágicas, sino también de aquellas naciones que necesitan crear sus políticas fundamentales, con el esfuerzo absoluto de tener al mar, como fundamento de su presente y futuro. Así tenemos que Japón, Estados Unidos de América, Inglaterra, Chile y otros, han ajustado sus políticas de estados con esa orientación.

de una relación vital del hombre con el mar, que representaron sus intereses marítimos los que, finalmente, constituyeron los motores esenciales de su existencia como nación marítima.

La posición geográfica esencial insular establece una relación vital entre el hombre y el mar. No es una relación a medias, ni siquiera se puede pensar que solamente es temporal o circunstancial, es una relación absoluta que garantiza la perdurabilidad de los pueblos a través del tiempo. Esta íntima relación vital, significa soslayar el acogedor y seguro espacio que ofrece la tierra y querer aventurarse al mar. No es fácil, porque al principio, hasta aprender las lecciones que nos da, debe haber una evolución de toda la organización y se debe contar con gobernantes con capacidad de ver más allá del horizonte, de otro modo, siempre estará de espaldas al mar, como ha ocurrido en algunos países suramericanos, como Ecuador.

La relación vital establece una dependencia comercial, social, militar, científica, técnica y política con el mar. Pero no hay que equivocarse, esa dependencia depende de su posición geográfica, es decir, la ubicación sobre el territorio y sobre otros espacios compartidos con otras naciones, que también crecen, que también están a la vera de los mares y océanos, que también comienzan a ver más allá de sus fronteras y todas, sin excepción, buscan espacios en el futuro, que sean propicias para el desarrollo de sus generaciones; esa actitud de los estados tiene, evidentemente, una gran capacidad de aprovechar las oportunidades y de hacer un adecuado uso de los espacios geográficos (tierra y mar). Sobre esa base se identifican las oportunidades, se refuerzan las fortalezas, se identifican las amenazas y se minimizan o eliminan las debilidades.

Lo que hoy en día se ha entendido de esa manera, en otros tiempos no fue tan nítidamente comprendido, y más bien, la fuerza de su adaptación y necesidad de supervivir, los llevó a comprenderlo con un pragmatismo, que en muchos de los casos fue violento, ya que debían defender sus espacios vitales en el agua y por eso surgieron las guerras en el mar, como la mejor forma de dominar a otros pueblos y luego para lograr un desarrollo económico conforme a sus necesidades de desarrollo. El mar Mediterráneo fue uno de los ejemplos más elocuentes de lo que la posición geográfica puede hacer para la obtención de los objetivos de los pueblos antiguos. Una posición geográfica esencial insular, sin entender las oportunidades que existen a

su alrededor, sin identificar las amenazas que se ciernen y sin políticas y acciones que impulsen a los Estados hacia sus objetivos, simplemente no sirve de mucho.

Los pueblos antiguos en el Mediterráneo

Los pueblos antiguos, como los denominados “pueblos del mar”, los cretenses, los fenicios, los cartagineses, los griegos y los romanos, entre los más connotados, iniciaron un progresivo acercamiento al mar, ya no solo como un medio por el que se dio cuenta que podría transportarse, sino como un medio que le servía para llevar sus productos, establecer intercambios culturales y comerciales y conocer otros pueblos y culturas, que poco a poco iban configurando factores para su propia evolución. En el mundo antiguo, la conciencia de la importancia de la posición geográfica ya fue evidente, en el momento de que a partir de ella, los pueblos se dieron cuenta que podían ir hasta otros lugares o establecían sistemas de defensa para sus ciudades e intereses. Uno de los espacios geográficos más importantes para la evolución del hombre de occidente, en el contexto del mar, es el mar Mediterráneo, desde el momento del surgimiento de las civilizaciones fluviales³, pasando por el creciente fértil⁴, hasta la configuración una larga evolución desde la tierra hacia el mar.

La Civilización Minoica

La civilización Minoica⁵, tuvo sus orígenes en la isla de Creta con inmigrantes venidos, posiblemente, desde Anatolia⁶ (aproximadamente 7000 a.C.). Su desarrollo y evolución tuvo en la posición geográfica insular un ejemplo de lo que significó la capacidad de adaptación de un pueblo, el aprovechamiento eficiente de los recursos naturales de su entorno, el empleo adecuado del transporte marítimo y su visión respecto a su situación con

3 Son aquellas que durante el Neolítico se asentaron junto a los grandes ríos y desarrollaron su cultura, siendo uno de los aspectos más importantes de la misma, la escritura.

4 Es una región histórica que abarcaría a los territorios del Antiguo Egipto, el Levante y Mesopotamia y es considerada como el lugar donde empezó la revolución neolítica en Occidente

5 Minoica viene de la referencia del mítico rey Minos de Creta.

6 Wikipedia: Anatolia en griego significa oriente o levante. En la antigua Grecia se la conocía con este nombre a la parte occidental de la península que está emplazada en el Mediterráneo Oriental, que actualmente es la parte asiática de Turquía. Limita al norte con el mar Negro, al este con las cadenas montañosas del Tauro y Antitauro, al sur con el mar Mediterráneo y al oeste con los mares Egeo y Mármara. Los estrechos de Bósforo y el de los Dardanelos la separan de Europa.

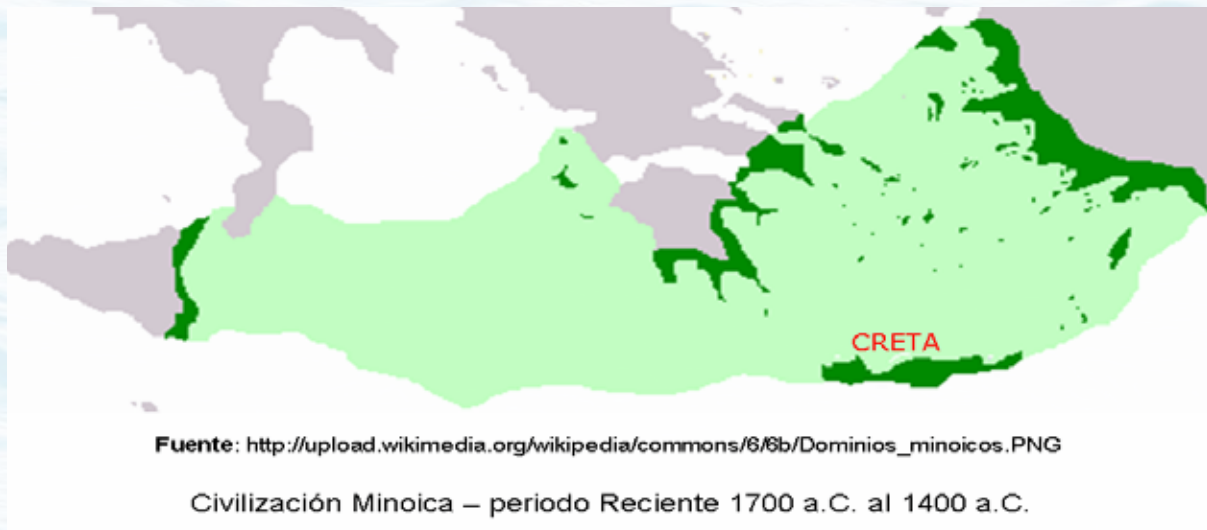


Gráfico N° 1

relación de los demás, hasta el punto que su espacio terrestre de jurisdicción e influencia fue mínimo comparado con el correspondiente a los espacios marítimos que controlaron, como queda ilustrado en el gráfico⁷N° 1. Creta es la isla más grande de Grecia, se encuentra al sur del mar Egeo, posee 1040 km. de costa, en 8 300 km² de superficie, su ubicación reitera una circunstancia geográfica favorable, debido a que está en el centro de las comunicaciones marítimas entre Asia, Europa y África [WIKIPEDIA. *Civilización Minoica*].

Esta posición respecto a las comunicaciones marítimas fue factor que representó una oportunidad para adquirir de varias culturas, primero, el conocimiento para crecer y supervivir, como lo hizo en el Periodo Minoico Antiguo⁸ (2600 a.C. al 2000 a.C.) en el que importaron estaño y producían bronce y también alfarería⁹; luego, para desarrollarse, mediante el aprovechamiento de sus recursos naturales, ya que su suelo ha sido muy rico para la producción agrícola (frutas, vides, olivos, cereales y hortalizas) y también la ganadería. Estos recursos los acumulaban en grandes depósitos

⁷ Fue el periodo de mayor auge de la Civilización Minoica

⁸ A este periodo también se lo conoce como PREPALACIAL, haciendo alusión a una etapa de su evolución en la que aún no habían llegado a una etapa de desarrollo suficiente, como para construir las obras magnas que los perpetuaron, como los grandes palacios (Cnosos, Festos; Hagia, Triada, etc.), una realidad que se concretó a partir del 2000 a.C. hasta el 1700 a.C.

⁹ Uno de los avances tecnológicos de la industria de esa época, el torno, fue un elemento fundamental para su auge, a partir del 2700 a.C., ya que con él obtuvieron productos en alfarería y bronce, que los encumbró, ya que les permitió comerciar con Egipto y el Oriente Próximo.

y desde ahí comerciaban, vía marítima, en el área de su influencia, llegando a obtener recursos que mantenía a su pueblo sin complicaciones y por ende, con bienestar y sin revueltas a lo largo del Periodo Minoico Medio (2000 a.C. al 1700 a.C.). Este esplendor se convirtió en un objetivo estratégico y geopolítico para otros pueblos, como los hititas y los aqueos, estos últimos los conquistaron en el 1400 a.C. [THERAREP. Consulta en línea].

Entre el 1700 a.C. y el 1400 a.C., la civilización Minoica alcanzó su apogeo. Se caracterizó porque su sociedad se había convertido en una **talasocracia**¹⁰, es decir, que su visión de desarrollo, crecimiento y seguridad gravitaba en el mar. Cabe aquí agregar algo fundamental, que en ellos se desarrolló la conciencia marítima, es decir, la percepción que tenían los minoicos de su dependencia del mar, sabían que en él estaba la fuente de bienestar, crecimiento, evolución y seguridad (su mayor poder estaba en su Armada), tanto así era, que cuando los terremotos¹¹ y las erupciones volcánicas destruyeron sus palacios (éstos eran construidos cerca del mar), no fueron óbice para continuar evolucionando y su carácter se fortalecía y volvían a construir, lo que la naturaleza destruía. Finalmente, su éxito también significó el fin de su civilización, porque no fueron lo suficientemente poderosos en el mar y no fortificaron sus costas y, también, porque otros pueblos persistieron en su conquista, debido al gran valor que tenía la isla. El asunto es que en el 1400 a.C., los aqueos los conquistaron definitivamente, destruyendo la ciudad de Cnosos, uniendo dos linajes griegos prehelénicos: las civilizaciones minoica y micénica¹² [REDIRIS, Clío. Consulta en línea].

Los pueblos del mar

Estos pueblos de la Edad de Bronce migraron hacia Oriente Próximo¹³. Surgieron después de la caída de la cultura troyana y la micénica,

10 De Talasocracia, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia: “Dominio ejercido sobre los mares. || Sistema político cuya potencia reside en este”.

11 Existen importantes indicios arqueológicos que señalan la posible destrucción de los palacios de Creta, en el 1700 a.C. por acción de un terremoto; así mismo, en el 1628 a.C., el volcán Santorini, a 112 Km al noreste (Tera fue su nombre antiguo), erupción y produjo maremotos y terremotos terribles que destruyeron partes de la isla.

12 Los aqueos habían conquistado y desarrollado una civilización en la Grecia continental, especialmente en el Peloponeso, fundando las ciudades de Micenas y Tirinto

13 El término es sinónimo de la región geográfica que está próximo al Mediterráneo, por el este, y que fundamentalmente está caracterizada por el Asia Suroccidental (Egipto, Líbano, Israel, Turquía, Jordania, Siria, Iraq y Arabia)

aproximadamente por el 1200 a.C. Estos pueblos migraron desde **tierra adentro** y finalmente se hicieron a la mar, sobreviviendo con el saqueo, la piratería, estableciendo pequeños espacios en las áreas costeras. Algunos de éstos pueblos fueron los *shardana*, que fueron aliados de Egipto¹⁴, y se los relaciona con Cerdeña; los *lukka*, que tenían poderosas flotas dedicados a la piratería, recalando las costas de Chipre y Anatolia, partiendo desde el mar de Mármara; los *ekwesh*, que tiene una posible relación con los aqueos; los *teresa*, de origen anatolio; los *shekelesh*, relacionados con Sicilia; los *peleset* que son los filisteos y dieron el nombre a Palestina; los *tjeker*, al parecer sería una rama marítima de un grupo de paleser; los *denyen*, vinculados a los aqueos, se establecieron en la costa oriental del Mediterráneo, junto con los *peleset* y los *tjeker*, que al fundirse con los hebreos fueron parte de la tribu de Dan, que vivían del mar; los *weshesh*, acaso vinculados a Ilión-Troya [WIKI. *Pueblos del Mar*. 2007] [FATÁS, Guillermo. En línea].

Grecia

Es interesante conocer sobre la civilización griega, por la gran influencia que tuvo en el mundo moderno, partiendo desde una posición geográfica desde la que expandieron su civilización por tierra y especialmente por el mar. Esta cultura fue evolucionando desde los tiempos de los minoicos y micénicos, hasta los periodos en los que se desarrollaron como una civilización: el Arcaico (776 a.C. - 500 a.C.), el Clásico (439 a.C. - 338 a.C.) y el Helenístico¹⁵ (323 a.C. - 30 a.C.). La configuración como una civilización sólida e influyente se debió a la formación de las polis¹⁶ griegas (especialmente Atenas y Esparta), el siglo de Pericles, la Edad Ateniense, las guerras Médicas (especialmente la batalla naval de Salamina), la influencia de Macedonia y, finalmente, la proyección en Asia del mundo helenístico [REDIRIS, Clío. 2007].

El siglo VIII a.C. las polis griegas desarrollaron importantes acciones políticas que permitieron la introducción del alfabeto fenicio y su adaptación a la lengua griega, el mejoramiento de la industria metalúrgica y algunas técnicas que mejoraron la agricultura, el desarrollo del comercio marítimo,

14 Su alianza se extendió desde Ramsés II (1279 a.C. al 1213 a.C.) hasta Ramsés III (1184 a.C. al 1153 a.C.)

15 También llamado periodo alejandrino, cuyos límites están definidos por dos hechos fundamentales, la muerte de Alejandro Magno, y el suicidio de Cleopatra VII y el romano Marco Antonio

16 Polis griegas, son ciudades Estado. En el siglo VIII a.C. se establecieron como 700 de ellas

hasta el punto que el mismo bienestar generado produjo el incremento de la población, consecuentemente se produjeron migraciones y la fundación de colonias y prósperas ciudades-Estado. Sin embargo, Grecia tuvo dos amenazas graves: los persas y los romanos.

Entre el 499 a.C. y el 478 a.C., el imperio persa¹⁷, estuvo disputando el control del mar Egeo, para poder conquistar Grecia. En este periodo se produjeron las Guerras Médicas¹⁸, que en tres batallas, una de ellas épica (las Termópilas, favorable para los persas), una terrestre (Maratón, favorable para los griegos) y una naval (Salamina, favorable para los griegos) [WIKIPEDIA. 2007].

La batalla naval de Salamina fue el efecto final de la visión geopolítica persa, la misma que se remonta hasta mediados del siglo VII a.C., cuando el rey lidio Giges atacó a las polis griegas con el propósito de extender sus dominios hacia el mar. Esta era una necesidad vital para Persia, ya que debía tener una salida hacia el mar para poder controlar las líneas de comunicación marítima que Grecia, a través de Creta, tenía y que redundaba en enormes beneficios económicos y una forma de proyectar su poder hacia el mar Egeo y hacia el Mediterráneo. En la Segunda Guerra Médica, en el 480 a.C., se produjo la Batalla de Salamina, en la que se enfrentaron las escuadras persas y griegas, esta última contaba con navíos, los trirremes¹⁹, más maniobrables y con una avanzada arma, el espolón, con el que hacían el mayor daño al enemigo, lo que significaba que debían tener dotaciones entrenadas, un tema del que se había encargado a la perfección Temístocles²⁰. La batalla se libró en el golfo Sarónico, precisamente en el fondo del golfo donde la isla de Salamina, forma con el continente dos estrechos canales, uno occidental y otro oriental, por los dos se accedan a la bahía de Eleusis. La flota griega, con 310 navíos, se ubicó en el canal oriental, al sur de la cual se encuentra una pequeña isla (Psitalea), la que produce mayor obstrucción. Temístocles engañó al rey Jerjes, haciéndole creer que los atenienses querían

17 En el 490 a.C. alcanzó su máximo esplendor de la mano de Darío I

18 Wikipedia - Consulta: " El adjetivo «médicas» se debe a que los griegos usaban los términos 'medos' y 'persa', como sinónimos"

19 Navíos con tres hileras de remeros, entre 40 y 50 metros de eslora, 4 a 5 metros de manga y una dotación de 200 hombres

20 Institución de mucho prestigio, destinada solo para los griegos más pudientes, a través de los cuales a éstos griegos se les asignaba el funcionamiento de una empresa pública, como es el caso de los navíos de guerra, a cambio de nada, pero con participación y apoyo del Estado, lo que tarde o temprano retribuían su esfuerzo, de otras formas.

darse por vencidos, pero los llevó hasta la estrechez del canal, en donde los 650 navíos persas, egipcios, fenicios y aún griegos, encallaron y fueron despedazados por los griegos, que obtuvieron una victoria absoluta. Los griegos no perdieron su visión marítima y para destruir al imperio persa, Atenas organizó la Confederación Ateniense o Liga de Delos (477 a.C.), con esta medida Grecia obtuvo el control del mar y pudo dominar el comercio marítimo del mundo colonial, convirtiéndose Atenas en un centro político e intelectual, que vio su máximo esplendor con Pericles, por su gran visión de estadista. De todas maneras, finalmente, como todo gran imperio, llegó su decadencia y a mediados del siglo II a.C. Grecia se convirtió en protectorado de Roma.



Gráfico N° 2

Los fenicios

Los fenicios²¹ fueron un pueblo muy antiguo de origen cananeo (5000 a.C. a 4000 a.C.), que se asentaron en las costas septentrionales sirio libanesas²², caracterizadas por ser una franja costera separada del resto del continente, de norte a sur, por dos cadenas de montañas, cubiertas por bosques de cedros²³, el Líbano y el Antilíbano, con una longitud de 200 Km. por 20 Km de ancho, y con una altura de aproximadamente 2.700 metros lo que la convierte en una región muy accidentada, limitando seriamente su capacidad agrícola. Su posición geográfica condicionó su desarrollo y evolución hacia el mar, lo que los llevó a ser muy hábiles para la navegación, la exploración y las artes de la guerra²⁴, hasta tal punto que fueron capaces de combatir con sus escuadras navales y usar el mar, como el medio más idóneo de expandir su poder, cultura y comercio²⁵, llegando a conquistar y gobernar a los pueblos del mar Mediterráneo. Sus embarcaciones de guerra eran sumamente marineras²⁶ y tan bien construidos con madera de cedro, que llegaron a ser los mejores constructores navales de su época²⁷. Su poder como pueblo estaba cimentado en la cultura; fueron inventores de las letras, escribieron en papiros²⁸, maderas y tabletas de arcilla, haciendo literatura e impulsando las artes. [FAVALE, Roque. 2007]

El desarrollo de su cultura llevó a los fenicios a ejercer gran influencia entre los pueblos de occidente y de oriente, estableciendo un vínculo importante

21 Viene del término griego “phoenix”, “Los de la púrpura”, porque fueron los inventores del color púrpura, el que lo obtenían de un molusco (murex) originario de sus costas.

22 El asentamiento final fue aproximadamente en el año 2900 a.C. y su diferenciación de los cananeos, en el 1200 a.C.

23 El cedro fenicio fue considerado de muy alta calidad en la cuenca del mar Mediterráneo y la península Ibérica

24 Su calidad de guerreros pasaron a ser legendarias, por su valor, como quedó demostrado en la resistencia de Tiro y Sidón, frente a los ataques mesopotámicos.

25 Por ejemplo, mantuvieron un comercio de madera de cedro con Egipto faraónico, en los que la calidad y el precio fueron importantes en su relación comercial.

26 En el argot de las ciencias navales, un navío es marinero, cuando sus características de construcción, les permite adaptarse a las condiciones del mar, y ser maniobrables, rápidas y seguras.

27 Las naves fenicias era construidas en grandes astilleros. Un tipo de ellas eran ligeras y de fácil navegación, llevaban una vela cuadra y también podían ser propulsadas por una doble fila de remeros. Habían otras diseñadas para mayor capacidad de carga, con una vela cuadra central grande móvil y otra cuadra menor fija en la proa, con esta configuración aprovechaban el viento en todas las direcciones.

28 Sus obras escritas sobre materiales como papiros, madera, arcilla, no han perdurado en el tiempo, debido a que las condiciones climáticas del lugar donde se asentaron, húmedo y salino que sumados a las condiciones meteorológicas de las diferentes estaciones del año, degradan y destruyen esos materiales, con el paso de los tiempo y más aun considerando su antigüedad.

con la transferencia de esas culturas y comercio y, al mismo tiempo, aprendiendo lo mejor de ellos, ya que su posición geográfica y su topografía los obligaba a estar en el mar y a desarrollar desde ahí, sus capacidades. Sin embargo, es importante entender que ellos no constituyeron una nación, un imperio o confederación, ni fueron reconocidos como tales, no tuvieron conciencia de una nacionalidad fenicia, pero sí tenían una enorme conciencia marítima²⁹, condicionada por su poco espacio en tierra que los impulsaba a explorar³⁰ y buscar nuevas rutas marítimas para hacer comercio y establecer empresas navales; de tal forma que, a lo largo del Mediterráneo occidental, establecieron factorías y casas de comercio, donde se trocaban los artículos fabricados por los fenicios (*per se* hábiles artesanos), como tejidos teñidos de púrpura, joyería, lámparas y ánforas de cerámica, vasos metálicos, objetos de vidrio y marfil y los productos de cada región, además de actuar como intermediarios mercantiles con los productos de otros pueblos.

Toda esta dinámica estaba controlada desde un grupo de ciudades independientes³¹ como Aradus, Biblos, Birutos (Beirut), Tiro y Sidón. Su supervivencia como pueblo dependió de su capacidad de adaptarse al mar y a las oportunidades generadas por su uso, a través del desarrollo permanente de una cultura marítima, aprovechando las oportunidades de su entorno, así como la explotación de los recursos naturales³² que estaban a su disposición, sea que éstos estuvieran próximos a sus dominios, como aquellos que estaban lejos de aquellos, el secreto estaba en alcanzarlos y utilizarlos conforme a sus necesidades.

El pueblo fenicio pasó por tres etapas históricas fundamentales, en las que el uso del mar tuvo una evolución progresiva y en los que la tecnología también estuvo de la mano con esa evolución. Estas etapas se desarrollaron independientemente en las tres ciudades fenicias más importantes: Biblos,

29 La conciencia marítima es el interés marítimo más importante de los Estados, porque es a través de éste que los nacionales pueden tener una percepción real de lo que el mar significa para su vida como nación y como individuos, en función de su dependencia hacia él, desde el punto de vista comercial, social, cultural, profesional, científico y hasta de la misma razón de defenderlo en aras de su seguridad y hacer la guerra.

30 Exploraron y establecieron colonias, entre las más importantes, en Cartago, Creta, Chipre; llegaron hasta península ibérica y fundaron, entre las más importantes, Málaga (Málaga), Abdera (Adra), Ebussus (Ibiza) y Cadir (Cádiz); fueron hasta las islas Casitérides o islas de estaño (Seilly o Sorlingas) y Cabo Verde-África.

31 Estas ciudades funcionaban como pequeños estados independientes, que creaban sus propias leyes y formas de gobierno, fundamentadas en la monarquía hereditaria y estaban controlados por una elite constituida por familias prominentes y sacerdotes.

32 Es evidente que la explotación de los recursos naturales en el mar, estaban muy limitados a la pesca y al aprovechamiento de algunos moluscos y más bien tenían varios recursos provenientes de la tierra.

Sidón y Tiro. Biblos (2600 a.C. - 1600 a.C.) está localizada sobre la costa y fue un puerto que debió su progreso a las relaciones comerciales con Egipto, que con el tiempo fue el motivo de su decadencia, al ser dominados por los faraones. Luego vino Sidón (1600 a.C. - 1200 a.C.), estaba localizada sobre una elevación rocosa que miraba al mar; poseía un importante puerto dedicado al comercio marítimo y era el centro pesquero más importante. Los sidonios se extendieron por todo el mar Negro y el mar Egeo, por cuatrocientos años, iniciando su decadencia con las acciones de bloqueo que les hicieron los griegos en el Mar Egeo y finalizando cuando los filisteos la destruyeron. [GEOCITIES. 2007]

Luego vino el tercer período histórico o de Tiro (1200 a.C.- 700 a.C.), ciudad que estuvo localizada en dos islotes a un kilómetro de la costa, evitando las amenazas de tierra. Sus habitantes eran esencialmente comerciantes, exploradores y colonizadores; fundaron numerosas colonias en el mar Mediterráneo, siendo la más importante Cartago y posteriormente llegaron hasta las costas occidentales de África y las islas británicas. Esta ciudad tuvo su mayor esplendor entre el 970 a.C. y el 936 a.C. Finalmente, su desarrollo extraordinario, las riquezas, su influencia comercial, fueron razones suficientes para que asirios, hititas, griegos, egipcios, israelitas y filisteos los atacaran y saquearan, aunque siempre se defendían, resurgían de nuevo, teniendo al mar como su base. Entonces, cuando Alejandro Magno conquistó Tiro en el 332 a.C., incorporó a los fenicios de oriente al mundo griego helenístico y, doscientos años después, en el 146 a.C., cuando Roma saqueó Cartago, había llegado el final de su poder, al subordinarse al nuevo orden mundial impuesto por los romanos.

El imperio marítimo cartaginés y Roma

Cartago se inició como una colonia fenicia³³ fundada en el año 814 a.C., en el norte de África, en la actual bahía de Túnez. Su posición geográfica, la habilidad marinera y guerrera de sus navegantes, la capacidad de desarrollar el comercio marítimo a lo largo del Mediterráneo y su visión de crecimiento, fundamentada en el mar, fueron factores que la llevaron a ser la mayor potencia marítima de su tiempo. Sin embargo, como toda evolución

³³ De acuerdo a la leyenda, habría sido fundada por Elisa (o Dido) hermana de Pigmalion, el último rey de Tiro, cuando huía de un intento de asesinato político.

de un Estado, en el que su espacio vital demanda un crecimiento territorial como fundamento de su supervivencia³⁴ debió enfrentarse a otros pueblos que también reclamaban ese espacio vital, tal cual fue el caso de Roma, la misma que estaba evolucionando y que en esa necesidad de obtener espacios geográficos para su crecimiento, le tomó 120 años para arrebatar a Cartago su hegemonía como primera potencia mundial de la época. La destrucción de Cartago fue absoluta, producto de una incomprensión total de dos pueblos, que después de tres cruentas guerras, finalmente finalizaron con la victoria romana en el 146 a.C., al mando de Publio Cornelio Escipión Emiliano y el arrasamiento de todo vestigio de este extraordinario pueblo.

Después de 450 años de su fundación, Cartago había desarrollado su economía y su defensa haciendo uso del mar, y de esta manera se había transformado en una poderosa ciudad Estado, con el apoyo de sus colonias exteriores y con el empleo de una poderosa marina de guerra³⁵, aunque con una limitada capacidad de sus ejércitos de tierra. Cartago en el año 264 a.C., había extendido sus territorios conforme está detallado en el Gráfico N° 3. Para ese año ya había una gran rivalidad con la república romana³⁶. Sin embargo, Cartago no era un Estado hecho para la guerra o con una visión expansionista, más bien era una potencia comercial que en todo caso utilizaba su poderosa flota para proteger sus intereses marítimos comerciales, que al crecer y extenderse, requería de una mayor fuerza para mantenerla dinámica y próspera allende sus murallas. Su orientación hacia el comercio dejaba poco espacio para la preparación de sus hombres para el arte de la guerra y debía utilizar mercenarios para su ejército, a los que podía pagar bien por los ingentes recursos que poseía la expansión territorial. [ENCARTA Enciclopedia, 2007]

34 El "espacio vital" (Lebensraum) fue la base de la geopolítica que fuera creada por Friedrich Ratzel (1844-1904), en la que estableció una relación lógica entre el espacio geográfico y la población, considerando las necesidades de crecimiento de ésta y su evolución como pueblo organizado y bajo el control de un Estado, siempre observando que para garantizar su supervivencia, se debe contar con el espacio geográfico suficiente.

35 Para el 264 a.C., Cartago contaba con la más poderosa marina de guerra de la época.

36 Roma habría sido fundada en el siglo VIII a.C., a partir del asentamiento de varios grupos nómadas, los cuales crecieron hasta convertirse en el Reino de Roma (753 a.C. - 512 a.C.), luego la República de Roma (509 a.C. - 31 a.C.) y finalmente el Imperio Romano (31 a.C. - 476 d.C.). Para la época en que comenzaron a tener diferendos con Cartago, Roma era república y estaba en plena etapa de expansión territorial, hasta el punto que ya tenía controlada la península Itálica y realizaba acciones estratégicas terrestres para controlar, por el sur, a Sicilia; y por el norte, a la Galia Transalpina. Su visión hacia la conquista comercial marítima en las costas del Mediterráneo fue el eje de su crecimiento y desarrollo.



Fuente: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/CarthageMap.png>

Gráfico N° 3

En este punto se puede apreciar un interesante proceso histórico, en el que dos potencias mundiales de la época disputaron el control del mar, por dos razones de Estado fundamentadas en visiones diferentes. Mientras para Cartago era fundamental mantener su dinámica comercial a lo largo del Mediterráneo, protegiendo sus intereses con una Marina de Guerra fuerte, bien organizada pero con dotaciones contratadas, su flanco terrestre era relativamente débil y, además, compuesto por mercenarios. Roma, por su parte, incipiente aún en el uso del mar y con una Marina de Guerra más bien modesta, crecía territorialmente, protegiendo sus intereses marítimos, con un fuerte apoyo desde tierra; sin embargo, su visión de Estado y profundo nacionalismo superaban al campo netamente económico e integraba intereses superiores, correspondientes a cada uno de los elementos que conformaban su estructura, primero como reino, luego como república y después como imperio; pero fue tan grande su necesidad por el uso del mar para crecer y defender su nación, que su Marina de Guerra pasó de ser modesta hasta convertirse, en la máxima expresión del poder romano en el Mediterráneo y de esa manera robustecer sus intereses marítimos por más de quinientos años.

El espacio vital de Roma comenzó a superponerse con el espacio vital cartaginés en el mar. Roma, al crecer hacia el norte y hacia el sur, miraba hacia los espacios que Cartago tenía controlado, sin contar con los mercados a los que tenía acceso y por ende, los recursos disponibles. Era lógico el choque entre estos dos núcleos sociales poderosos, ya que estaba de por medio el control e influencia en el Mediterráneo, fundamental para la supervivencia de los dos Estados. Por lo tanto, Roma y Cartago se confrontaron en tres oportunidades, las históricamente famosas “Guerras Púnicas”³⁷, las mismas que se dieron entre el 264 a.C. y el 146 a.C. La supremacía bélica romana le significó convertirse en la mayor potencia mundial de la época, imponiendo un nuevo orden mundial, con la que se iniciaría la hegemonía romana y la destrucción total de Cartago.

El poderío de Cartago estaba en su marina, que como se indicó fue la más poderosa de su época, sobre todo porque contaba con poderosas embarcaciones de combate. Su principal nave de guerra fue el quinquirreme, que tenía cinco puentes de remos, que para el 256 a.C., consolidó una flota de 350 de estas extraordinarias naves³⁸, las mismas que obligaron a Roma a equiparar ese poderío, construyendo unas naves muy parecidas e igualmente poderosas.

De acuerdo a lo que señala **Peter Connolly**:

“El *quinquerreme* era el navío más poderoso del Mediterráneo. Su tripulación era de 420 hombres, de ellos 120 soldados que colocaban sus escudos en las bordas. De los 300 marineros, 270 eran remeros, todos contratados, que se disponían en tres órdenes de la siguiente forma: 2 remeros en el orden superior, dos en el medio y uno en el inferior. La nave montaba a proa un recio espolón reforzado con bronce y su obra viva (parte de la nave que queda bajo el agua) estaba forrada de placas de plomo para evitar la corrosión de la madera. A popa se alzaba una tienda de cuero y los

37 De acuerdo a Wikipedia: El fenicio es una lengua semítica del subgrupo cananeo (semítico noroccidental), hablado en el Líbano, Siria desde por lo menos la segunda mitad del II milenio a.C. La colonización fenicia, lo llevó también a Chipre, Sicilia, Cerdeña, Baleares, África noroccidental, Canarias y sur de Hispania. En oriente, el fenicio resistió la expansión del arameo en Palestina más que ninguna otra lengua de la región debido a su amplio uso en el comercio con las colonias de Cartago. Lingüísticamente es una lengua muy cercana al hebreo antiguo y amorreo, por ser precisamente de donde los antiguos hebreos tomaron las actuales letras que componen su alfabeto (22 consonantes). El nombre étnico que se daban los fenicios a sí mismos era *kena’ani* (cananeos), mientras que los griegos los llamaron *φοινικοί* *phoinikoi* debido al fruto de la palmera datilera, el dátil que en griego recibe el nombre de *φοινίξ*, de ese nombre derivaría el latín antiguo *poinici* de donde deriva *pūnici*. A veces se reserva el término *pūnico* para designar a las variedades de fenicios occidentales del siglo IV a.C. al final del período.

38 Polibio refiere una dotación de aproximadamente 150.000 hombres

dos grandes remos que servían de timones. Un mástil retráctil podía alzarse para soportar una vela cuadrada, pero en combate siempre se utilizaban exclusivamente los remos.” [CONNOLLY, Peter. 1986]

El mismo autor relievra que estas naves eran tan bien construidas y diseñadas que los romanos las copiaron y mejoraron, porque su pericia marinera era menor que la de los púnicos y por lo tanto debían compensar esa diferencia con tecnología de la época, que era parte de una extraordinaria iniciativa e imaginación, con la que pudieron obtener una sorpresa táctica, con resultados estratégicos importantes, cuando:

“(…) idearon un arma que les dio la superioridad naval al convertir las batallas navales en terrestres: un puente que se dejaba caer sobre la nave enemiga. En su extremo inferior había un garfio de hierro que se clavaba en la nave adversaria y por la pasarela los legionarios abordaban la nave púnica convirtiendo el combate naval en un combate terrestre. Así ganó Roma la supremacía naval a Cartago”. [CONNOLLY, Peter. 1986]

Esos avances tecnológicos de la época consubstancian el espíritu progresista y la conciencia marítima de esos dos pueblos. Perciben que el mar es el medio que les permitirá subsistir en el tiempo y darle permanencia a sus ideales como Estado y como nación, pero aquello nació de una necesidad vital y, ante ello, sólo el mar podía satisfacer esas necesidades.

En muchos de los casos cambiaron su forma de vida, se adaptaron a las circunstancias y situaciones históricas, y al mismo tiempo heredaron su cultura a través de una formación y educación que cada vez más iban orientándose al uso del mar, a su normalización y a al mismo concepto de defensa de aquello que habían logrado con el tiempo. El mar Mediterráneo se convirtió para Cartago y Roma, en el vehículo para su desarrollo económico, en el puente cultural con otros pueblos, en el camino ideal para hacer prevalecer su hegemonía y proyectar su extraordinario poder hacia esos nuevos horizontes que implicaban un crecimiento territorial necesario para su consolidación como Estados, visión más centrada hacia la integración y perpetuación, por parte de Roma, la que finalmente prevaleció con sobrado argumentos.

¿Qué lecciones fundamentales se desprenden de estos hechos históricos acaecidos entre cartagineses y romanos? Una substancial y ejemplarizadora, partiendo de que en el balance de las fuerzas Cartago tenía una ventaja considerable sobre Roma, sobre todo porque la primera era una potencia

comercial en el mediterráneo y que las riquezas generadas crearon influencias políticas y militares favorables para los cartagineses, que les había permitido establecer su dominio en el norte de África y en las islas mediterráneas de Sicilia, Cerdeña y Córcega; habían instalado factorías en el sur de la península Ibérica, las mismas que producían cerámicas, textiles tallas de madera, etc., coadyuvando a su crecimiento y expansión comercial. [60]

Por otra parte, Roma estaba creciendo, desarrollando sus artes y ciencias, con un urbanismo que era una mala copia del etrusco, por lo tanto, era una ciudad que a la luz de los actuales conceptos era subdesarrollada. Sin embargo, Cartago pese a tener una fuerza económica muy grande y de contar con una flota de guerra capaz de dominar los mares de la época, no tenían un claro concepto nacionalista y su visión mercantilista les llevaría a su perdición³⁹, mientras que los romanos eran campesinos humildes, austeros e incultos; sin embargo, estaban tan conscientes del valor fundamental de sus territorios que eran capaces de defenderlo, contra cualquier enemigo, por más sofisticados que éstos pudieran ser, de una manera valiente, violenta y definitiva; dotados de una voluntad de lucha inquebrantable y de una capacidad de recuperarse de sus fracasos y aprender de ellos. [45]

Como se mencionó anteriormente, entre Cartago y Roma se dieron tres guerras, todas fueron ganadas por Roma, pese a las brillantes victorias obtenidas por Amílcar Barca, su hijo Aníbal Barca y Asdrúbal.

Durante la I Guerra Púnica⁴⁰ que se dio entre el 264 a.C. y el 241 a.C. (24 años). En esta guerra la superioridad romana en tierra, como producto

39 Hay varias referencias importantes sobre este aspecto, fundamentado en situaciones estratégicas gravitantes, durante la ocurrencia de las guerras púnicas, que Peter Conolly refiere: 1) En la I-GP, Cartago había contratado al general espartano Jantipo para lograr la victoria sobre los romanos, al lograr la victoria resultó ser que para el senado púnico fue más barato matarle que pagarle sus honorarios por la victoria obtenida y tuvo que huir. 2) Al final de la I-GP, cuando el gran Amílcar Barca requirió refuerzos para el sitio de Sicilia, el senado púnico no los enviaron porque era, a su parecer, muy caro hacerlo, e inclusive hicieron negocios oscuros con las ciudades italianas, pese a la situación general y sin importarles su patria. 3) Durante la II-GP, después de la brillante batalla de Cannas, en la que Aníbal obtuvo una victoria extraordinaria, y mientras resistía la réplica romana, Aníbal fue privado de la logística fundamental por parte del gobierno púnico y se negaba irresponsablemente en enviarle los refuerzos y recursos que requería en forma urgente, a la final le costó la guerra, pese a haber ganado las batallas e incluso, al final fue traicionado por Cartago y tuvo que huir a África. (GP = Guerra Púnica)

40 Sicilia estaba convulsionada cuando los mamertinos se habían sublevado contra el rey de Sicilia, Hieron II, a la muerte de su jefe Agatocles, tratando de convertir a Messina en un reino independiente. Los mamertinos eran mercenarios que asolaban a Siracusa y a quienes Hieron II les había derrotado y confinado en Messina. Los mamertinos pidieron ayuda a Roma y Hieron II a Cartago, explotando una crisis que escaló hasta el punto de provocar el enfrentamiento entre Cartago y Roma, desembocando en la I Guerra Púnica.

de su profunda convicción nacionalista, puso a los púnicos en condiciones desfavorables, desde el principio. Los cartagineses cambiaron su estrategia y aprovechando su poderosa flota comenzaron a asolar las costas de la isla, pero también hubo una de las decisiones más trascendentales de la vida de Roma, decidieron construir su propia flota para combatir contra Cartago en el mar. Aprovecharon que una de las embarcaciones⁴¹ púnicas encalló en sus costas y antes de que ésta sea destruida por la tripulación púnica, fue capturada, desarmada y copiados todos sus secretos, con tal ahínco y presteza, que pronto tuvieron 120 embarcaciones listas para el combate.

Los romanos volcaron su mirada y esfuerzo al mar, con su enorme voluntad de lucha, con un acendrado nacionalismo y su empuje formidable. Obviamente, en los primeros encuentros con los púnicos, las derrotas fueron cuantiosas, pero volvían de nuevo, una y otra vez se reconstruían y cada vez iban aprendiendo de sus derrotas. Con su fortaleza en las legiones de tierra, las llevaron al mar, y adaptaron a los quinquerremes, el puente con el *corvus*, como se mencionó ya, y la balanza cambió a favor de los romanos, que de esta manera obtuvieron su primera victoria frente a las costas de Mileto⁴².

Amílcar Barca con su flota de guerra infirió varios reveses a la flota de Roma, sin embargo, los romanos presentaron una extraordinaria disputa del control del mar, finalmente lo conquistaron cuando el cónsul Cayo Lutacio Catulo, en el 241 a.C. destruyó a la flota púnica, frente a las islas Egadas, cuando llevaba logística y refuerzos para sus ejército en Sicilia, en ese instante perdieron la guerra y el costo de la paz fue elevado para Cartago⁴³. Sin embargo, los cartagineses tenían una gran visión comercial y dominaba aún las líneas marítimas para alcanzar sus objetivos de post guerra, pagar lo que para la época era una cantidad muy grande de dinero.

Amílcar tornó sus ojos a Hispania, específicamente a Andalucía, en donde se encontraban las minas de plata. Las confrontaciones para alcanzar sus

41 Roma copió y construyó toda una flota en menos de tres meses.

42 Pude decirse que el primer almirante romano fue el cónsul Cayo Duillo, que en el 260 a.C. obtuvo la primera victoria naval romana.

43 En el acuerdo de paz perdió la isla de Sicilia y, además, debía realizar una indemnización de guerra 200 talentos, durante 20 años. Cada talento equivale a 30 kilogramos de plata. El costo del kilogramo de plata en Nueva Cork (2008) es de \$ 154,32 USD, lo que significa \$ 4.629,6 USD c/talento, por lo tanto \$ 925.920 USD c/año, en total \$ 18'518.400 USD

objetivos eran permanentes, ya que tenían que pelear su espacio vital con los celtas e iberos, pero en el avance púnico hacia el oeste, Amílcar murió. Le sucedió Asdrúbal⁴⁴, quien con una política inteligente logró hacer alianzas con las tribus del sector, gobernando desde *Cartago Nov*. Como producto de su gestión obtuvo una gran cantidad de plata y proliferó la industria del esparto⁴⁵. El tráfico mercantil crecía, con el impulso de su industria y agricultura, pero este nuevo repunte del poder púnico trajo consigo las dudas y temores de los romanos y de los griegos dueños de las fábricas que se desarrollaron al noroeste de la península Ibérica.

Roma intervino y envió embajadores para que se entrevistasen con Asdrúbal, quien negoció con astucia el Tratado del Ebro en 226 a.C.⁴⁶, de tal forma que Cartagena se constituyó en una fuente importante de recursos para Cartago; su creciente desarrollo fue abruptamente interrumpido cuando fuera asesinado por un esclavo galo, en el 221 a.C. Su muerte trajo en principio caos, pero su vacío fue cubierto por uno de los mayores genios militares de la historia, su cuñado Aníbal Barca, quien controló la insubordinación interna que se produjera en la rica ciudad de Sagunto⁴⁷ y cruzó el Ebro, en junio de 218 a.C., estallando la II Guerra Púnica, la misma que duró hasta el 201 a.C. [VÁZQUEZ HOYS, A. 2003]

Aníbal confrontó a los romanos en varias batallas memorables como la de Trebia, el lago Trasimeno, Cannas⁴⁸ y Zama. En esta última se evidenció la total falta de visión del senado púnico, quien mantenía los intereses económicos, sobre los intereses de su pueblo, llegando a traicionar al mismo Aníbal. La Batalla de Zama fue terrible para las aspiraciones púnicas y terminó con

44 Yerno de Amílcar, apodado el Bello, fue nombrado *strategós autokrátor* de los ejércitos establecidos en Iberia. En el 227 a.C. sobre la antigua ciudad de Mastia fundó *Qart Hadashat*, llamada por los romanos "Cartago Nova", más conocida como Cartagena, cuya posición geográfica era estratégica y además rica en recursos naturales, especialmente minas argentíferas.

45 Conforme a la Real Academia de la Lengua, Microsoft® Encarta® 2007: esparto. (Del lat. *spartum*, y este del gr. *σπάρτον*). m. Planta de la familia de las Gramíneas, con las cañas de unos 7 dm de altura, hojas radicales de unos 60 cm de longitud, tan arrolladas sobre sí y a lo largo que aparecen como filiformes, duras y tenacísimas, hojas en el tallo más pequeñas. Tiene flores en panoja espigada de 3 dm de largo, y semillas muy menudas. || 2. Hojas de esta planta, empleadas en la industria para hacer sogas, esteras, tripe, pasta para fabricar papel, etc.

46 Este acuerdo fijó como frontera entre púnicos y griegos, el caudaloso río Ebro, que de alguna manera protegía los intereses cartagineses, constituyéndose en su primera victoria política, después del desastre de la I-GP.

47 Esta rica ciudad púnica estaba dividida en facciones, unas leales a los púnicos y las otras a los romanos.

48 Que fue la máxima expresión de su genio, con el empleo de una media luna, en la que cayeron los romanos y fueron masacrados sin misericordia.

nuevas condiciones para Cartago, como aquella de no poder hacer la guerra a otros pueblos sin autorización de Roma y el pago de una indemnización de guerra de 10.000 talentos⁴⁹. Finalmente, treinta años después de la última derrota, las nuevas generaciones de cartagineses habían levantado de nuevo el esplendor de Cartago, basada en una agricultura floreciente y ordenada, con sus productos exportándose a lo largo de todo el Mediterráneo, mediante sus buques mercantes⁵⁰. El progreso de los cartagineses, en el pensamiento romano, significaba una amenaza potencial para la supervivencia de Roma, sumados a su odio eterno y la necesidad de destruir a Cartago, fueron acumulando argumentos para acabar con ellos, en cuanto sea posible. [LAGO, José.]

El pretexto final llegó cuando Asdrúbal, el boetarca, defendió a Cartago de los ataques del rey de Numidia, interpretando Roma, inmediatamente, que se trataba de un incumplimiento del tratado establecido y para provocar el desenlace, impuso inaceptables nuevas reglas⁵¹, las que fueron desechadas por los cartagineses y así, en el año 149 a.C., se inició la III Guerra Púnica, la última, cuando Asdrúbal asesinó y expuso en las murallas de la ciudad a los romanos que había capturado en la ciudad, este hecho, después de algunas acciones, desencadenó que el ejército romano bajo el mando del genio militar, Escipión Emiliano, nieto de El Africano, asaltara a Cartago, en el año 146 a.C., la asedió durante seis días y la destruyó, hasta su última piedra.

La historia de Cartago y el inicio de Roma como potencia mundial, son un referente importante en la historia marítima del mundo, por la superposición de dos modos de entender el uso del mar, uno de ellos, más relacionado con el concepto nacionalista y la identificación de los objetivos como nación, le dio argumentos para supervivir, la otra, con más capacidades de adaptación al mar, sólo tenían un sentido económico del aprovechamiento de las vías de comunicación marítimas. Roma lo entendió, porque aprendieron rápido y después de Cartago, ellos entendieron al mar como fuente de desarrollo y le sumaron a sus fortalezas: su voluntad de lucha y su sentido de nación,

49 300.000 kilos de palta, con el precio oficial de NY de \$ 154,32 USD, la deuda total fue de \$ 46'269.000 USD

50 La capacidad de producción de trigo era tan extraordinaria, que Cartago se enriqueció vendiéndoselo a Roma, ésta, a su vez, mantenía las costosas campañas bélicas romanas.

51 Las exigencias romanas incluían la entrega de todas las armas que tuviesen (fueron entregados 200.000 equipos de guerra completos y 2.000 catapultas, además de los últimos diez barcos de guerra que les quedaba, además, los cartagineses debían abandonar su ciudad y construir una nueva a una distancia de 80 estadios, unos 15 kms.

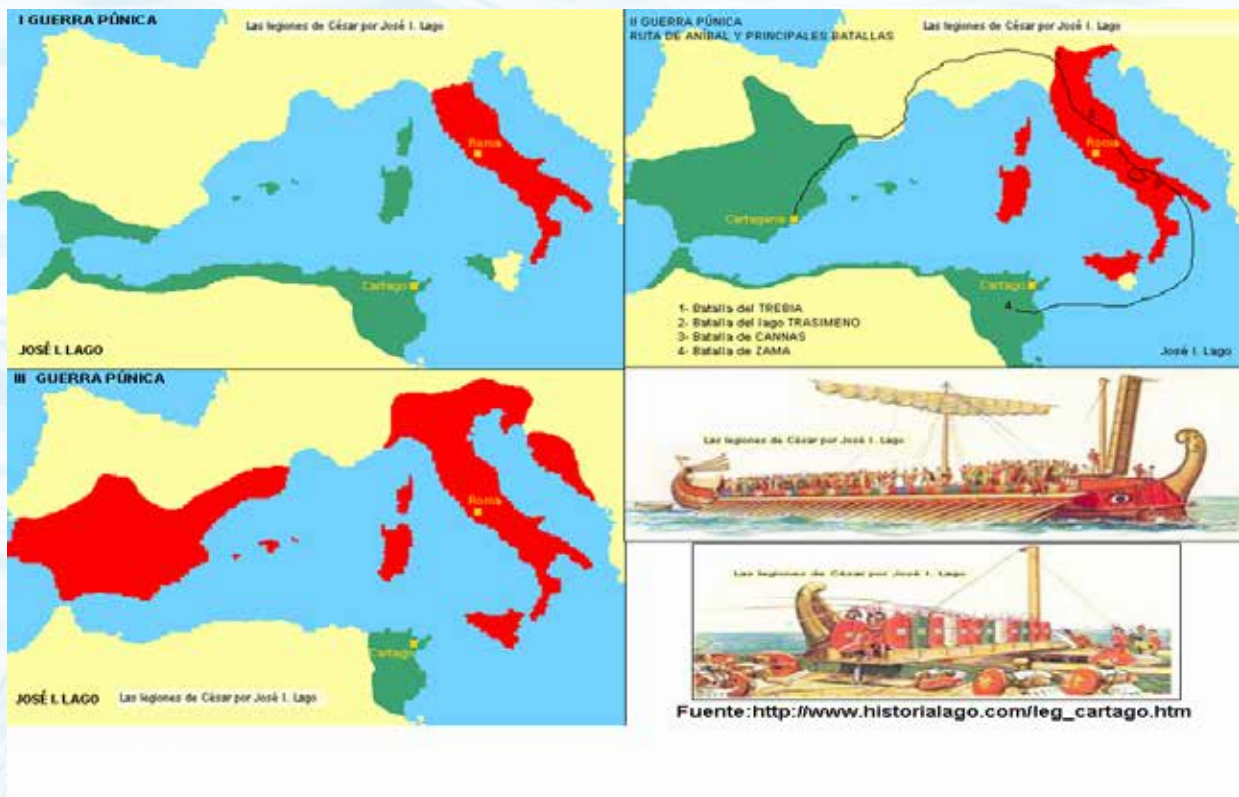


Gráfico N° 4. Las Guerras Púnicas

y así, lograron su objetivo: ser la más grande nación del mundo conocido de la época. El Gráfico N° 4, denota el crecimiento de Roma y la declinación progresiva de Cartago, a lo largo de las tres guerras púnicas, y en ese contexto, el vértice más representativo del dominio del mar romano: el quinquerreme. [VÁZQUEZ HOYS, A. 2003]

Roma y el Mediterráneo

Los romanos ejercieron total influencia y poder sobre el mar Mediterráneo, creando un derecho sobre ese espacio marítimo y estableciendo por primera vez el régimen del alta mar, aunque ellos no conceptuaban aún la configuración de un mar territorial. Los romanos, en los primeros tiempos de su desarrollo, creyeron que por ser un derecho natural el uso mar, éste era de todos, “*res communis*⁵²”. Sin embargo, conforme crecía su imperio, añadiendo territorios a través de conquistas y el uso efectivo del mar, el dominio sobre éste fue consolidándose; al mismo tiempo y de una forma paulatina, también cambió

52 De dominio público; res = cosa; communis = común

su pensamiento jurídico y geopolítico, evolucionando hasta que el mar fuera “*res publica*”⁵³. Se explica este cambio, cuando tomamos en cuenta que el Estado romano continuaba controlando el mar, para el bien de todos; sin embargo, ese control, al mismo tiempo, estaba estrechamente relacionado con la seguridad y defensa colectiva, evidenciándose incuestionablemente su carácter público, tornándose en una responsabilidad ineludible para el Estado romano, lo que dio lugar al concepto de “*mare nostrum*” [BITTENCOURT, Armando. 2004].

Pero Roma no era el único Estado que comprendía las nuevas reglas del uso del mar y tampoco desconocía sobre los beneficios que implicaba para su desarrollo y seguridad; desde esa perspectiva, otros Estados también buscaban obtener el control y el dominio de los espacios marítimos, que fueron concienciados como vitales para sus pueblos. Así fue que Venecia, en el mar Adriático; Génova⁵⁴, en el mar de Liguria; Suecia y Dinamarca, en el mar Báltico e Inglaterra, en el mar del Norte, iniciaron el fortalecimiento de sus marinas de guerra, para alcanzar el suficiente poder naval, para poder controlar y dominar esos mares, con el único fin de permitir a sus nacionales, el uso de los mismos, para su bienestar, su alimentación, su seguridad y su proyección en el tiempo y en los diferentes escenarios geopolíticos que se fueron presentando.

Las Ciudades Estado

Los pueblos que fueron mencionados anteriormente, se caracterizaron por una visión única y absoluta hacia el mar. Pensemos por ejemplo en los ligures, que eran piratas y navegantes de notable destreza y ferocidad indómita, cuyos ancestros son tan antiguos que se pierden en la leyenda. El pueblo ligure de Génova la llevó a ser parte de las Repúblicas Marítimas⁵⁵, convirtiéndola en una ciudad Estado próspera, a lo largo de la edad media y hasta 1453, cuando Constantinopla fue conquistada por los turcos otomanos, lo que le significó un revés considerable para el comercio marítimo.

53 En forma general quiere decir una propiedad pública, es decir, que no es una propiedad privada

54 Génova, en idioma ligure, es Zena. El idioma ligure es una lengua romance que se habla en el norte de Italia.

55 Las Repúblicas Marítimas estaban conformadas por ciudades-Estado de notable riqueza económica, fundamentada en el comercio marítimo, cuya garantía de seguridad estaba apoyada en poderosas flotas. Su máximo desarrollo se dio a lo largo de la edad media, tradicionalmente las conformaban Amalfi, Génova, Pisa y Venecia; sin embargo, pueden considerarse a Gaeta, Ancona, Trani, Ragusa y Noli, también como parte de las Repúblicas Marítimas.

Venecia⁵⁶ es otro ejemplo interesante, a la vera del mar Adriático, conformada por 120 islas y rodeadas de lagunas naturales de poca profundidad, que actuaron como “murallas” ante las invasiones por mar, tuvo su máximo esplendor en el siglo XV, su capacidad de adaptación a las situaciones geopolíticas les impulsó a oportunas alianzas con los francos y el imperio Bizantino, que protegió sus intereses marítimos, e incluso supieron negociar con los árabes para que en las guerras con Bizancio, pudiesen mantener sus naves mercantes en Jaffa, Beirut y la misma Alejandría, logrando uno de los monopolios comerciales más prósperos de la época, pese a la guerra existente.

Un ejemplo en el Mar del Norte: los vikingos

Dinamarca y Suecia, como pueblos escandinavos compartieron un tiempo común en la historia marítima mundial, cuando desde tierras danesas surgieron los temibles y al mismo tiempo sorprendentes vikingos, quienes como grupo étnico datan de aproximadamente 2.000 años antes de Cristo, y que como un pueblo estructurado se consolidaron en la denominada **Era Vikinga**, que transcurrió desde el siglo VIII, hasta el siglo XI, periodo en el que su capacidad de navegar y combatir los llevó hasta Irlanda y conquistarla (en el año 839 d.C.); a remontar el río Sena y atacar a París (en los años 845, 857, 861 y 885 d.C.); remontar desde el mar Báltico hasta las tierras inhóspitas de lo que más tarde sería Rusia, fundando Novgorod (en el año 862 d.C.) y Kiev (en el 879 d.C.); a explorar y atacar el tráfico mercante, en forma esporádica, en el mar Mediterráneo (desde el 859 d.C.); a unificar el reino de Noruega (en el 890 d.C.); a establecer en Islandia la primera democracia del mundo (en el 930 d.C.)⁵⁷; a atacar a las mismas fuerzas del imperio Bizantino (desde el 860 d.C.)⁵⁸. Llevaron la cristiandad⁵⁹ a Noruega, Islandia y Greenlania (desde el 995 al 999 d.C.). [Wikipedia. 2009]

56 Venezia, en idioma veneciano, Venexia, en veneciano antiguo y Venezia, en italiano, en la antigüedad fue habitada por el pueblo véneto, cuyo dirigentes (Duxes o Dogos), mantuvieron una visión cosmopolita del mundo que los rodeaba y pese a su pequeño e intrincado territorio insular, aprovecharon las oportunidades de comercio marítimo que ofrecían tanto Occidente como Oriente.

57 En PINGVELLIR, fue creado el primer parlamento denominado Althing, que se lo puede considerar como el primer parlamento europeo. Es evidente que era una democracia con una estructura primitiva, pero suficiente para detentar las libertades que como pueblos comenzaron a visualizar.

58 Ataques que iniciaron los Rús, que eran vikingos suecos, a Estambul y Constantinopla.

59 El vikingo Olaf Tryggvasson llevó la cristiandad hasta esas tierras, rompiendo el estereotipo de salvaje e inhumano que los caracterizó por siglos, pero que también respondía a una evolución de su pueblo.

LA INFLUENCIA GEOGRÁFICA

En el presente capítulo hemos podido “ir” hasta el pasado y asistir de una manera muy sucinta, a la manera de como los pueblos del Mediterráneo, y otros tantos alejados de él, desplegaron sus capacidades a partir del espacio geográfico que les tocó o escogieron, para crecer, desarrollarse, expandirse, reducirse y desaparecer. Algunos cumplieron ese “ciclo vital” en periodos largos; sin embargo, lo más significativo es que aquellos que se adaptaron a su entorno geográfico y aun siendo un medio desconocido como el mar, se lanzaron a la aventura de lograr supervivir y lo lograron. Formaron su carácter indómito a través de muchas experiencias duras, pero fueron aprendiendo hasta lograr superar a los que les enseñaron, como es el caso de los romanos.

Muchos escritores de este siglo no prestan demasiada atención de cómo estos pueblos, con todas las limitaciones de su entorno, las vencieron y se superaron, sobretodo cuando dominaron un elemento que aún que es complejo y misterioso. Pero eso no fue una simple coincidencia, fueron empujados por una razón poderosa, su realidad geográfica era lo suficientemente complicada que debieron escoger y usarla apenas como su base, para expandirse hacia horizontes allende los océanos. Los fenicios tuvieron montañas que les impidieron o por lo menos les dificultaron su crecimiento hacia el este, pero tenían suficiente espacio hacia el oeste, cambiaron un espacio terrestre, por un espacio marítimo para crecer; entonces, el determinismo geográfico no puede ser concebido como una simple condición de aceptación al medio, sino una razón para entender que es necesario ser mejores para superar las vicisitudes que impone ese medio.

No es bueno tenerlo todo, a la mano y sin esfuerzo; crea un pueblo cómodo, conformista y sin visión para ver más allá del horizonte. A veces también se vuelven miopes, porque no ven todos los recursos que tienen a su alcance y, peor aún, no comprenden el equilibrio que existe entre la naturaleza, el hombre y su existencia como un sistema único y valioso. Los pueblos marítimos del Mediterráneo, sólo necesitaron tener un espacio terrestre que esté ubicado en el mar, con una posición favorable, y si no la tenían, la buscaban hasta encontrarla, para luego crecer y dominar a quienes

estuviesen a su alrededor, porque el medio marino les permitió expandirse y la geografía les permitió forjar el carácter, la personalidad, las capacidades y habilidades para enfrentar fuerzas superiores y esas enseñanzas fueron transmitidas de generación en generación, hasta crear una conciencia marítima tan acérrima, que su propia existencia estaba dedicada al mar, para el mar y por el mar.

Capítulo II

LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO
DEL MAR

EN EL MAR MEDITERRÁNEO Y EN EL MAR DEL NORTE

Las necesidades de las sociedades antiguas están reflejadas en un sistema de normas, tanto internamente como su relación con otras entidades como las tribus, las sociedades, o de los Estados. Las normas de las sociedades se han fundamentado, desde tiempos inmemoriales, sobre la base de las necesidades políticas, culturales y culturales. Las normas han sido transmitidas de generación en generación, en el principio, en forma oral. Posteriormente las tradiciones se fueron codificando en leyes. Sin embargo, aquello no se ha producido de una forma homogénea alrededor del mundo, sino que ha dependido de varios factores, entre los que se encuentran el geográfico, como uno de los más preponderantes. Así tenemos que las regiones teutónico-nórdicas del mundo muestran una evolución de las leyes y normas, bastante diferentes a las de otras regiones, como aquellas en las que se asentó el imperio romano. [RUSS, Garry; ZELLER, Dirk. 2003]

Una de las más antiguas codificaciones data del 415 a.C., conocida como las Leyes de las Doce Tablas⁶⁰. El derecho romano desempeñó un papel importante en la evolución de la normativa internacional, la cual influyó en el comportamiento de los antiguos príncipes y los Estados y fue considerado como la base para el derecho europeo. En la antigua Roma, el mar era conceptualizado por los jurisconsultos como el “*res communis omnium*”, es decir, el mar era de todos y éste no podía ser propiedad de ningún individuo y, además, que el uso de los recursos marinos se regían por principios propios y por la costumbre, resaltando uno en especial que era la “**libertad de los mares**”, el mismo que era una parte esencial del “*jus gentium*”⁶¹, que normaba

60 Lex Duodecim Tabularum. “(...) normas para regular la convivencia del pueblo romano (...) (...) La ley se publicó al principio en doce tablas de madera y, posteriormente, en doce planchas de bronce que se expusieron en el foro (...)”.Fuente: Wikipedia.

61 El “*jus gentium*” fue parte del [derecho público](#), “*jus publicum*”, que regía las relaciones del Estado romano con los otros estados. Su naturaleza establecía a ser un derecho común a todas las naciones, que por efectos de las conquistas romanas, llegó a ser una sumatoria de todas las costumbres comunes de las antiguas tribus italianas. Cuando los jurisconsultos romanos observaban un asunto era tratado y practicado por un gran número de razas separadas, éstos eran incorporados al Derecho Consuetudinario de todas las naciones o *Jus Gentium*. Es interesante ver cómo esa visión de “compilar” prácticas comunes, se aplicó también a sus relaciones con el mar, con carácter de obligatorio y que era un principio cultural fundamental, ya que tenían relación directa a la forma de cómo el pueblo romano y sus conquistados, obtenían los recursos del mar; aunque la libertad de los mares no estaba abierta para los extranjeros o conquistados.

las relaciones entre Roma y los pueblos que conquistaba. Es necesario entender el tipo de relaciones que el romano tenía con el mar, partiendo de un hecho muy particular, la pesca, como un elemento importante de la conciencia marítima, relacionada con la capacidad de obtención de alimentos para un pueblo, no era tan importante para el pueblo romano, cuanto el hecho mismo de que, a través del mar, Roma podía tener un control y fiscalización de los pueblos sometidos, considerando que el mar Mediterráneo ofrecía las condiciones geográficas para ello, y de ahí que su principio del “*mare nostrum*”, se aplicaba a los nacionales romanos. [THEUTENBERG, Johnson. 1984] [VIEIRA, Mónica. 2003]

En la evolución del derecho del mar, así como en significativos conceptos como el “*mare liberum*”⁶² y el “*mare clausum*”⁶³, encontramos importantes aportes de la filosofía jurídica y el sistema normativo romanos. La relación jurídica entre el actual derecho del mar y la influencia⁶⁴ de los hechos pasados relacionados con él es muy estrecha, sobre todo por el concepto del derecho consuetudinario.

Sin embargo, obviamente, no fue el único desarrollo del derecho, también está la historia teutónica⁶⁵ caracterizada por normas tribales impartidas oralmente, con el fin de resolver situaciones problemáticas contemporáneas. Al igual que en el caso romano, los pueblos tenían el sentido de pertenencia a su entorno geográfico, que algunas o muchas veces no era el más favorable; sin embargo, su necesidad de obtener los recursos vitales para su supervivencia, los hacía superar los escollos que fuesen necesarios. En las aguas del mar Ártico, las cosas siempre fueron complejas, pero, los países nórdicos se adaptaron a él y asumieron ese espacio sobre el que, poco a poco, y en el constante uso de los espacios marítimos que allí se encontraban, comenzaron a desarrollar derechos, cada vez más consolidados. [VIEIRA, Mónica. 2003]

Es muy interesante una antigua ley nórdica sobre regulaciones de las aguas polares, codificada en el “*Gulathingslov*”⁶⁶, en la que hacía implicaciones de soberanía sobre las aguas adyacentes a la costa noruega. A continuación

62 La alta mar abierta a todas las naciones

63 El mar cerrado bajo la soberanía de un poder y restringido para el uso de otros estados

64 En el proceso de expansión romana, que consigo llevó su cultura y desarrollo jurídico, hay evidencias de su influencia en Gran Bretaña, los países galos y en las zonas del sur de la región germánica.

65 En la zona nórdica, lejana a la influencia de los conceptos del complejo derecho romano.

66 Artículo 111

se detalla un texto, rescatado por Johnson Theutenberg⁶⁷, que contiene un principio jurídico importante, “la línea media en el mar, entre dos costas” (*mitt haf*)⁶⁸: “(...) *su er hin nirtanda (erfð) er skiperfð heiter. ef maðr andasc a kaupskipi. firi heðan mitt haf hvernveg er hann stemnir or Norege. a konongr fe hans halft (...)*” (la letra en negrilla es énfasis del autor)

El señalamiento de una referencia en el mar, la misma que es utilizada para crear una definición legal, comienza a tener un sentido de orientación importante para la gente que vive en y del mar. Otro ejemplo que menciona el profesor Theutenberg es el relacionado con la antigua ley noruega “*Frostathingslov*”, en uno de sus articulados, cuando hace mención al lugar, en el mar, en donde falleció una persona, especifica que ésta murió en el oeste de la línea media del mar “*vestan mitthaf eða Islande Ut*”, o cuando murió al este de la línea media del mar “*austan mitthaf deyr*”. Esta comprensión de la localización en el mar, comienza a tener sentido cuando se habla de movilización y cuando se quiere identificar de **quién es** una u otra parte de una costa determinada. La *Frostathingslov* es comparable con las normas establecidas en Islandia⁶⁹, en los años del 1262 al 1264, en la que se aplica regulaciones inherentes a la posición en dónde murió un hombre, diferenciando que éste había muerto al **este de la línea media** o que había muerto **en el lado noruego del mar**. [THEUTENBERG, Johnson. 1984]

Podría pensarse que en la alusión a la “**línea media**” estaría implícito un principio de equilibrio o equidad, a parte de la obvia referencia que explícitamente ubica cualquier objeto o situación; de ahí que es fácil entender el principio de “*thalweg*”⁷⁰; sin embargo, esta percepción no es relativa solamente a estos principios de derecho noruegos o islandeses, sino que se extiende hacia otros referentes como el que diera el rey Canuto⁷¹, que en el

67 Embajador y Asesor Legal del Ministerio de Relaciones Exteriores de Suecia; además, profesor de Derecho Internacional de la Universidad de Estocolmo

68 Está en noruego antiguo

69 Esta referencia es interesante porque hace alusión a la ley “Grágás” (Gray Goose Laws) la misma que fue una colección de leyes de la Comunidad Islandesa, pertenecientes al periodo de la creación de las leyes civiles islandesas y las leyes para el gobierno de la iglesia cristiana islandesa.

70 Palabra del origen alemán que significa “camino del valle”, pero que en hidrografía es la línea que une los puntos más profundos a lo largo de un cuerpo de agua y que, normalmente define el canal navegable.

71 El rey inglés Canuto es un ejemplo de un proceso exitoso de expansión de los pueblos, con el crecimiento del espacio vital, aún a pesar de tener diferentes orígenes, ya que el mencionado rey “(...) nació en el 995 en Shaftesbury, Inglaterra y murió en el 1035, fue Rey de Inglaterra (1014-1035), Rey de Dinamarca (1018-1035) y Rey de Noruega (1028-1035). Su padre Sven, fue rey de los daneses (...) (...) tras la muerte de Etelredo se convirtió en el nuevo rey de Inglaterra. Instauró una sensata política de apaciguamiento entre daneses

año 1023 reguló los derechos atribuidos a unos monjes por el salvataje de unos restos de un buque hundido, el rey proclamó “(...) la línea media del Canal Inglés (...)” para diferenciar el espacio marítimo correspondiente a Inglaterra, de cualquier otro.

Las nociones sobre derechos en el mar

Existen algunos otros ejemplos correspondientes a esta época en la historia del derecho, sin embargo, si hablamos ya de un siglo XIII, la conceptualización de quienes gobernaron las tierras del Mar del Norte, era tan clara con respecto a lo que era la protección de un espacio de mar, a través de la determinación de qué parte de ese mar, su pueblo, “**tenía derecho**”. Esta concienciación de su realidad geográfica, unida a su necesidad de hacer uso de ese mar, eran en definitiva lo que apuntalaba su derecho a usarlo y, además, emergen varios principios fundamentales en las estructuras básicas de los pueblos marítimos: la percepción de lo que ese mar representa para su supervivencia, su desarrollo, su crecimiento, su fortalecimiento social y político, su protección⁷² (el principio de *protectio*) de sus intereses en el mar y en la costa y la valoración de lo que todo eso significa para su proyección como pueblo. Aún en ese siglo y como un proceso que se ha explorado en la historia antigua, la importancia del mar comenzó a ser una cuestión cultural (la percepción de un “**mar nacional**”⁷³) y fundamentada en principios de educación que se pasaban de generación en generación.

Esa cultura marítima noruega, arraigada en preceptos de la costumbre, derivadas a su vez del uso efectivo de los espacios marítimos en los que ellos establecían relaciones comerciales y sociales, y que de alguna manera concebían como parte **esencial de su territorio** esa porciones de mar, también evolucionaron a principios más complejos, porque su actividad en el medio marino y la observación de otras interrelaciones de otros rublos con ese mismo medio, comenzaban a delinear conceptos como los de “**alta**

y sajones, para lo que contó con el apoyo del sajón Godwin, a quien nombró conde de Wessex. En poco tiempo Canuto logró forjar un gran imperio que comprendía Inglaterra, Dinamarca, Suecia y Noruega, lo que le convirtió en uno de los monarcas más respetados de su tiempo.” Fuente: Wikipedia.

72 Para finales de 1247 y principios de 1248, el rey noruego Haakon Haakonsson demandó al Consejo de la ciudad hanseática de Lubeck el cumplimiento de sus obligaciones de supervisar y proteger una porción del mar noruego, en el que algunos mercaderes habían saqueado áreas costeras, cercanas al puerto.

73 Este “mar nacional noruego”, tenía ya un básico concepto de administración y protección, cuya gestión y responsabilidad recaía sobre el Estado Ribereño

mar", aquel espacio que estaba más allá de lo que consideraban totalmente de su propiedad, que entonces era un "**mar abierto**". Cuán relativo ya resultaba definir qué porción del mar era de unos y cuál la de otros; esto se evidenció cuando el caso del reclamo del rey Haakon Haakonsson, el Consejo de Lubeck respondió que los robos de los mercaderes se habrían realizado en un espacio "*in libero mari*", el que ellos consideraban que estaban fuera del "mar nacional"⁷⁴. En este preciso instante de la historia, surge el sentido de pertenencia al mar como un factor de soberanía; por ejemplo, uno de los pueblos que se ha mantenido en permanente contacto con el mar y que le ha valido prevalecer en el tiempo y proyectar su influencia a través de la historia, Inglaterra, el 27 de enero de 1304, Eduardo I increpa un acto de piratería en términos históricos, pues explícitamente menciona que dichos actos fueron realizados en el mar que estaba "(...) bajo la soberanía del rey noruego (...)". Otro ejemplo esclarecedor se dio en un tratado que hicieron Rusia y Noruega, el 3 de junio de 1326, que entre los aspectos más relevantes indica que "(...) *Ubi registro Norwegiae sua terra et aqua extendent se, ibi Debent Norici pertransire, inhabitare et terram agnoscere suam et aquam.*" La implicación del término "*sua terra*" es de territorio extendido al mar. (El énfasis es del autor).

La soberanía como noción del derecho

La evolución del derecho sobre el mar, desde esa época ya guardaba una relación con la geografía de los pueblos que hacían uso de ese mar. En el Mar del Norte, **Noruega** sobre todo, no concebía aquello solamente desde un uso relativo y exclusivo a la navegación comercial, sino a la pesca y a la caza de ballenas también, lo que comenzó a influir para que la visión de esos espacios, cada vez más, fuesen "suyos" y no de "otros", generándose una forma de "*mare nostrum*" (nuestro mar), con un paralelismo extraordinario al concepto que empleó el Imperio Romano, ya que la ley romana⁷⁵ se extendía a lo largo y ancho del Mediterráneo, porque su geografía le imponía esa condición. En consecuencia, la derivación lógica hacia un "*mare clausum*" fue evidente, sobre todo porque el concepto de soberanía había nacido sobre esos espacios

⁷⁴ También se las denominaba "aguas nacionales"

⁷⁵ Los romanos tenían claridad de que su poder y aplicación de su ley llegaba hasta las Columnas de Hércules; más allá entendían la existencia de otros derechos de otros gobernantes a hacer uso de espacios en el mar que no eran de su propiedad

“exclusivos” del mar, en donde la **soberanía** de un Estado, **debía respetarse**. Más la pregunta emergía por sí sola, ¿por qué debía respetarse? La respuesta es simple, porque ellos, los noruegos, hicieron presencia física, con sus naves, su comercio y su cultura en esos espacios marítimos; esos espacios les dieron fortalezas y una correspondencia con su sentido de lo que eran como pueblo, una identidad, hasta el punto de crearse un derecho en esos espacios, que simplemente debían respetarse y que debían hacerse respetar.

La exclusión del derecho al uso del mar que, de una evolución cultural fundamental, les era propio sólo a los noruegos, se entendió entonces el concepto de una soberanía exclusiva y, por lo tanto, aquellos otros que no correspondía a su unidad nacional, es decir los **extranjeros**, estaban prohibidos⁷⁶ de usar esos espacios. En este contexto, a mediados del siglo XIII, el Mar del Norte fue sometido a la soberanía de los reyes noruegos y se generaron prohibiciones para que los extranjeros no hicieran uso de los espacios marítimos de su propiedad bajo el concepto de *mare clausum*⁷⁷, apoyados por una geografía que era favorable a su visión de propiedad marítima y que llegaba hasta donde empezaba el “*mare vastum*” o “*mare altum*”, aquel espacio del mar más allá de sus leyes, hasta donde el titán *Okeano*⁷⁸ rodea a la tierra que conocían.

Pero como toda evolución, ésta requiere de cambios trascendentales para que realmente exista continuidad en los ejes creados, pero eso depende de los gobernantes y los hombres no son eternos, por ende, cada vez le resultó más complicado a los reyes noruegos mantener esos espacios y, se agravó más con el surgimiento de otros pueblos que también evolucionaron, como fueron Gran Bretaña y los Países Bajos, que también reclamaron sus espacios marítimos y, para ello, el surgimiento de tratados iban colocando los espacios en su espacio tiempo correspondiente, sobre todo, porque la fuerza de su aplicación estaba en el lado de quien tenía más recursos para hacer respetar lo que iban ganando, en el presente caso, a favor de Gran Bretaña y en detrimento de Noruega.

76 En algunos mapas del siglo XV, cuando cartografiaban los espacios marítimos noruegos, colocaban leyendas como “(...) ultimis limes cruce christi signatus. non licet ultra ire (...)” que significaba “(...) La más externo de los límites de la cruz de Cristo. Prohibido ir más allá (...)”.

77 En el concepto noruego del “*mare clausum*” estaban los mares de Groenlandia y el de Islandia.

78 Los titanes fueron los antecesores de los Olímpicos, en la mitología griega. Okeano, es uno que representa al océano conocido y que “(...) Hablando con propiedad, era la corriente de agua marina del ecuador en la que flotaba el hemisferio habitable (oikoumene).” Fuente: Wikipedia.

La **República de Venecia**⁷⁹ fue un ejemplo de un pueblo totalmente identificado con el mar y la aplicación de la soberanía en los espacios marítimos adyacentes, ya que ese Estado dominó, en el siglo XIII, el mar Adriático⁸⁰, incluida la orilla oriental⁸¹.

La soberanía que ejerció esta república, la fundamentó en el derecho del uso de este mar y defendió su posición por medio de una fuerza naval que mantuvo a la raya otras pretensiones; a tal punto fue su voluntad política de mantener esos derechos en el mar, que posteriormente fueron reconocidos por otros Estados europeos y por el mismo Papa⁸², algo que en esos tiempos era realmente notable. En realidad el derecho del uso del mar estaba fundamentándose en un principio práctico, que la República de Venecia lo materializaba a través de lo que hoy en día se denominan las “líneas de tráfico marítimo”, que cubrían gran parte del mar Mediterráneo, pero aquello sólo ocurría por una conciencia clara de su total dependencia del mar. Esto llegó hasta tal punto que en el 1176, el Papa Alejandro III realizó una boda histórica, entre el Estado y el mar, con la que expuso ante el mundo conocido de la época, la total soberanía de Venecia en el mar Adriático “*Despusamos te mare, in signum veri perpetue domini*”. El mar de Venecia, un *mare clausum* llevado hasta un nivel alto de la conciencia marítima de sus habitantes. En esta época, la ciudad de Génova, también reclamaba similares derechos de *mare clausum* en el mar de Liguria⁸³.

79 La Serenissima Repubblica di San Marco (Serenísima República de Venecia – S. IX hasta 1797) se denominó así desde que en el S. IX obtuvo la independencia del Imperio Bizantino. Su posición geográfica con respecto al mar Mediterráneo, le permitió mantener un activo comercio marítimo entre [Bizancio](#) y [Europa](#); así mismo, su geografía la protegía de ataques marítimos de otros pueblos. Para el S. XII poseía una flota naval tan poderosa que ofreció su apoyo al [Imperio Bizantino](#), obviamente a cambio de importantes prebendas comerciales en Constantinopla. En el S. XIII anexó los territorios de [Creta](#) y [Eubea](#), además de que sus flotas llegaron al mar Negro. Controló y dominó a su competencia marítima más próxima, Génova (1380) y por el mar conquistó también a los turcos (1416) y a Chipre (1489). En el S. XV se expandieron hacia Italia y contaban con una flota de aproximadamente 3 300 navíos. “(...) El mar Adriático se convirtió en el “mare veneziano”, desde Corfú hasta el río Po, las posesiones del Stato di Mare alcanzaban [Chipre](#), [Creta](#), [Eubea](#), varias islas del [Mar Egeo](#) y numerosos enclaves en los [Balcanes](#), mientras las flotas venecianas mantenían activo comercio con todo el Mediterráneo, extendiendo su red de contactos mercantiles por toda Europa y [Medio Oriente](#) desde Inglaterra hasta Egipto, siendo que la misma ciudad de Venecia superaba los 100 000 habitantes, cifra elevadísima para la época (...)”. Fuente: Wikipedia.

80 El mar Adriático (Mare Hadriaticum) es un cuerpo de agua que pertenece al mar Mediterráneo. Tiene una extensión aproximada de 160 000 Km². Tiene un ancho máximo de 200 Km., y 800 Km de largo. Separa la península Itálica de la península Balcánica. Al sur, separado por el estrecho de Otranto, está el mar Jónico.

81 Un dato interesante: la República de Venecia no había conquistado las tierras de la orilla oriental.

82 A mediados del siglo XI una Bula Papal reconoció la soberanía de la República de Venecia en las costas orientales del mar Adriático.

83 El Mar de Liguria “(...) es un brazo del Mar Mediterráneo, cuyos límites no son muy precisos. Se encuentra entre la costa italiana de Liguria y Toscana, y las islas de Córcega y Elba. Bordea Italia, Francia y Mónaco y limita con el Mar Tirreno.” Fuente: Wikipedia.

Los acuerdos unilaterales para el uso del mar

Un hito de suma importancia histórica y que creó un antecedente jurídico y geopolítico esencial para el desarrollo del derecho internacional, se dio cuando en 1490 los reyes Enrique VII de Inglaterra y Juan II de Dinamarca y Noruega, firmaron un acuerdo por el cual los ciudadanos ingleses podrían navegar y pescar en aguas del Mar del Norte, de “propiedad” de los reyes daneses-noruegos, a cambio de un pago aduanero, de acuerdo a las costumbres, y que era renovable cada siete años. El tratado fue renovado en 1523⁸⁴, aunque en una situación que comprometía su mantenimiento, tanto que en 1599 los reyes daneses-noruegos decidieron reclamar sus derechos sobre el Mar del Norte, utilizando la fuerza y para ello aprehendieron varias embarcaciones inglesas, ante lo cual hubo un fuerte reclamo internacional, por parte de la reina Isabel I⁸⁵.

Lo más notable de estos acontecimientos fue que por primera vez en la historia, un reclamo de esta naturaleza invocó a la **Ley de las Naciones** (*Law of Nations*⁸⁶) para proteger el principio del *mare liberum*. Aquí se conjugaron tres elementos fundamentales en el desarrollo marítimo de una nación, en primer lugar una conciencia marítima (el pueblo inglés), después un gobernante con la voluntad de hacer respetar un derecho en el mar (Isabel I) y por último, la existencia de un derecho respaldado por una comunidad internacional, que aunque incipiente en el contexto jurídico, pero que existía por la misma voluntad de los Estados que la constituían. No eran válidos los principios aislados o unilaterales, sino aquellos que habían sido ejercidos sobre la base del uso del mar y el consentimiento y aceptación de los otros que también lo hacían.

El descubrimiento de América y sus efectos en el uso del mar

Sobrepuesto en el tiempo, a finales del siglo XV se dio un acontecimiento que cambió el panorama global, sobre todo porque los centros de poder se movieron, ante el descubriendo del Nuevo Mundo, en 1492. Este evento, circunscrito en una serie de connotaciones que habrían de cambiar el concepto sobre el derecho del mar, especialmente en el campo político y

84 Los firmantes fueron Enrique VIII de Inglaterra y Christian II de Dinamarca-Noruega.

85 Isabel I (1533 – 1603) fue hija de Enrique VIII y Ana Bolena, fue el último miembro de la casa Tudor.

86 El Law of Nations, hasta esa fecha se constituía como el derecho internacional y éste no era lo suficientemente desarrollado e influyente como para que defienda el principio de la libertad de los mares.

económico, hasta el punto de influir a la incipiente Ley de Naciones, hacia nuevos conceptos, que configuraban el moderno Derecho Internacional, fundamentado por la costumbre y los tratados internacionales y muy estrechamente relacionado con la Ley del Mar, tanto es así que las primeras reglas establecidas en el marco del Derecho Internacional, fueron las primeras reglas para el uso del mar.

En 1493, el Papa Alejandro VI confirmó jurisdicción a España sobre todas las tierras que había descubierto y sobre todas aquellas que descubrirá. Para evitar las disputas entre España y Portugal estableció aquella extraordinaria línea que dividió al océano Atlántico para los dos Estados. Casi un siglo más tarde, la reina de Inglaterra, Isabel I, presentó sus reclamos por las exigencias que tanto España, como Portugal, comenzaron a establecer después de esta delimitación marítima. Sir Francis Drake, comenzó a asolar en aguas españolas, convirtiéndose en las primeras graves provocaciones a la soberanía que intentaba mantener Felipe II. En esta parte de la evolución del Derecho Internacional Marítimo, es necesario reconocer que la fuerza con que un Estado actúa para defender sus intereses en el mar, dependían únicamente de su real capacidad materializada en sus buques de guerra, y también hay que resaltar que como todos los Estados crecen y se expanden, no se puede mantener una misma visión sobre el mar, si éste le muestra posibilidad distintas en distintos tiempos, para la obtención de los recursos. Si la reina Isabel estaba en contra del principio del *mare clausum* ante una situación dada a España y Portugal, legalizada por la división del Atlántico, más tarde, los descendientes de ella lo defendieron, porque crecieron y tenían el poder para expandirse y mantener el comercio de ultramar, por lo tanto, el *mare clausum* era una solución lógica para cumplir con sus objetivos.

El *Mare Liberum* vs el *Mare Clausum*

Hugo Grocio⁸⁷ y John Selden⁸⁸ fueron quienes representaron las dos tendencias más fuertes respecto a lo que el uso del mar representaba para los Estados. El siglo XVII fue el inicio de la consolidación de los primeros

⁸⁷ Hugo Grocio “Hugo Grocio, Hugo Grotius o Hugo de Groot, nació en Delft, Holanda, el 10 de abril de 1583; murió en Rostock, Alemania, el 28 de agosto de 1645). Fue jurista, escritor y poeta”. Fuente: Wikipedia.

⁸⁸ John Selden – fuente Wikipedia en inglés – “Nació en Salvington, Inglaterra, el 16 de diciembre de 1584; murió el 30 de noviembre de 1654. Fue un jurista Inglés, estudioso de las leyes de Inglaterra y la antigua constitución y también estudioso de la ley judía.

principios del derecho en el mar. Desde ese entonces ya existieron las divisiones producidas por el mayor o menor desarrollo de los pueblos y, de hecho, se vio reflejado en los dos principios: *mare liberum* y *mare clausum* [56]. En 1609 Grocio publicó su libro “MARE LIBERUM”, es decir la libertad de usar los mares conforme los intereses de quienes pudieran hacerlo, como parte del desarrollo de la humanidad. Este se convertiría en el compendio del Derecho de las Naciones de la época y creó la doctrina que prevalecería durante la Edad Media [ROCA, Carlos. En línea. 2007]. Uno de los aspectos más importantes de esta visión fue justamente que el hombre tendría la libertad de comerciar y navegar por los mares del mundo, como parte de su libertad como ser humano y, también, expresó la ilegalidad y la injusticia de los tratados generados a partir de las Bulas Papales de Alejandro VI, concediendo⁸⁹ a España y Portugal, espacios marítimos, dentro de un contexto de absoluta soberanía, *mare clausum*, para compartirlo sólo entre dos Estados. Sus fundamentos jurídicos incluyeron el derecho romano, derecho natural, y la legislación nacional.

Cuando Inglaterra estaba sustituyendo con creces a la hegemonía marítima de España, y bajo la égida de los reyes James I y Carlos I, quienes defendieron el principio del *mare clausum*, sustentado ahora por la necesidad de evitar interferencias en su expansión territorial y comercial, se convirtió en un elemento esencial de la política exterior de Gran Bretaña. En estas circunstancias, la política de los soberanos fue compilada y estructurada en el libro de John Selden, en 1635, “*Mare Clausum*”. En muchas ocasiones no ha sido del todo analizado el contexto y el contenido real de la obra, quizás porque parecería que fue un resumen de las realidades jurídicas anteriores; sin embargo, la obra fue apreciada tanto entre los ingleses como entre los extranjeros. Selden hace una magistral exposición de los derechos soberanos de la corona inglesa sobre los mares de su injerencia.

Finalmente, la tesis de Grocio fue tomando espacio entre los demás Estados. La Ley de las Naciones desarrollaron sobre las líneas del *mare liberum*, y estructuraron poco a poco el derecho del mar, iniciando por reconocer que en la alta mar, la libertad de los mares era un derecho de toda la humanidad. Aquellas pretensiones que tenían las grandes potencias de

⁸⁹ No sólo se trataba de un principio generador de un derecho, también era un principio filosófico sustentado en la creencia profunda de que la humanidad debía compartir un bien natural común, lejos del egoísmo que representaban las potencias marítimas de la época: España y Portugal.

ejercer jurisdicción y soberanía sobre algunos espacios marítimos extensos, en los que también desembocaban los derechos de otros Estados, poco a poco fueron relegándose y finalmente fueron dejadas de lado. Entendieron los juristas, que las aguas adyacentes a las costas de los Estados, tenían una relación fundamental con la tierra contigua, de tal manera que dichos Estados podían reclamar soberanía sobre esos espacios marítimos, que más tarde se llamaría “mar territorial”. Los fundamentos jurídicos sobre el uso del mar y las connotaciones que están presentes en su evolución, se hicieron más dinámicas, a partir de esta dialéctica estructural.

La costumbre y la libertad de los mares

Desde Grocio y Selden, los Estados comienzan a desarrollar algunos conceptos que, de una u otra manera, son aplicados, unas veces por la fuerza de la costumbre (principio del derecho consuetudinario) y otras por medio de la fuerza de las armas⁹⁰, aplicada por quienes podían hacerlo y a quienes les afectaba y una más, que de alguna manera compila todas las anteriores, que es la del uso mismo de los espacios del mar, para determinados propósitos. Cabe aquí evidenciar la fuerza del derecho consuetudinario, ya que debemos entender el contexto histórico y el marco jurídico del Derecho Internacional, configurado hasta el siglo XVII, vemos que los pueblos que se hicieron a la mar, para las razones que fueren, en todas ellas hicieron uso de los espacios marítimos; esos “**usos**”, por la fuerza de la reiteración y la diversidad de aquellos, poco a poco creaban “**costumbres**”, que debían ir generando derechos y también una aceptación generalizada de sus acciones [56]. Una voluntad unilateral, sin aceptación de los demás y ausente del ejercicio del uso de tal o cual espacio marítimos, invalida per se, cualquier derecho. En ese contexto, el uso y las costumbres se convierten en una fuente del derecho, y estructuran normas jurídicas, con fuerza vinculante y cubre los espacios en los que la ley es inexistente, es decir, que no exista una norma jurídica escrita.

Los antiguos pueblos del Mediterráneo, los noruegos, los ingleses, los españoles, los portugueses y otros tantos pueblos relacionados con el mar, estaban conscientes de su relación con él; de hecho fue esta capacidad de

90 El uso de la fuerza para hacer respetar los derechos y la propiedad de los Estados, contra otros que niegan o quieren usufructuar de ellos de una forma ilegal, es un acto legítimo y una necesidad vital. En el mar, ese derecho se aplica a través de las Armadas o Marinas de Guerra; por lo tanto, el Estado tiene la responsabilidad de alistarla con los medios suficientes y necesarios, para cumplir con esa soberana misión.

entender el medio marino lo que les permitió sobresalir. Esto que parece una simple capacidad, hay que entenderlo como un proceso cultural que también evolucionó conforme se perfeccionó el conocimiento marítimo. Qué importante fue aquello, ya que estamos hablando de que existía una necesidad por generar conocimiento y enseñarlo, de tal forma que el uso del mar fuese constante, repetitivo, extensivo a todos los connacionales y que vaya creando una conducta con muchos años de existencia, hasta el punto de que también coexista conciencia de su obligación, con el respectivo respaldo de una autoridad, el mismo que establece un principio regulatorio para toda la comunidad. Estas características son las que crean una costumbre y que ésta sea fuente de derecho.

Entendido el marco conceptual anteriormente explicado, es más comprensible el desarrollo del principio de la “**libertad de los mares**”, el mismo que no tiene una relación con la soberanía de un Estado en el “*mare nostrum*”, sino con los espacios marítimos que se encuentran en la “**alta mar**”, donde el mar es “abierto”, donde todos los demás pueblos tienen la oportunidad de usufructuar de las posibilidades usarlos para realizar pesca, comercio y transporte marítimos, y otros fines conforme sus intereses [56]. Sobre esto hay una realidad que vale la pena mirar dentro de cualquier proceso evolutivo, y es que **aun existiendo la norma legal, siempre ésta estará propensa a cambiar**, tanto como las necesidades de quienes la acatan, lo demanden. Para ello es de suma importancia evaluar el entorno, las circunstancias y situaciones que rodean esos cambios; por ejemplo, para la época en la que nos estamos refiriendo, no podía entenderse tan fácilmente que existiese un espacio de “alta mar”, porque simplemente cada uno de los actores involucrados, encontraba que algunos espacios cercanos a sus costas, ellos debían ejercer el control, la pregunta pertinente es ¿Cuánto es que cada pueblo consideraba “**cercano**”? La respuesta era y es, tanto cuanto su capacidad se lo permitiese. De nuevo los conceptos giran con relación a la real capacidad de los Estados para moverse en cualquier medio o contexto, ya que eso depende de cuánto conocen para hacerlo y, a su vez, aquello depende de cuánto esté preparado para hacerlo. La implicación sólo infiere el perfeccionamiento de un proceso de aprendizaje y educación continuos, sobre la base de la conciencia marítima.

El ejercicio de una incipiente soberanía y jurisdicción en el mar

Las implicaciones derivadas por el *mare clausum*, tienen que ser entendidas desde un punto de vista de soberanía que determinados pueblos ejercían sobre algunos espacios marítimos, que en su continuo uso, para los fines que establecían sus intereses como Estado, poco a poco habrían ido creando un “derecho”, y como tal exigían a otros Estados, el cumplimiento de formas demostrativas de la aceptación de esa soberanía, a través de simbologías⁹¹ y pagos. Su negativa era razón suficiente para aprehender sus naves, hundirlas o acosarlas hasta su cumplimiento. Estos derechos exigidos, estaban circunscritos a determinadas áreas geográficas, por ejemplo: las árticas eran reclamadas como *mare clausum*, por los reyes daneses-noruegos; el mar Báltico, bajo el dominio del rey danés; y algo semejante, aunque a mayor escala lo hizo Inglaterra, pero con una oposición mucha mayor de Estados tanto o más poderosos que el inglés, refiriéndonos al español y luso [56]. Estos reinos chocaron en forma continua, y en cada ocasión, cada cual tenía que tener mayores habilidades y capacidades, en el mar, que los otros, para imponer su hegemonía y mantener sus posiciones. Sin embargo, no eran los únicos que pugnaban por los espacios marítimos, existía un Estado que poco a poco, a través del comercio, comenzaba a encumbrarse como otra potencia marítima de la época: Holanda.

El interés económico y la necesidad de expandir sus territorios, fueron las razones por las que varios Estados de la época iniciaron una carrera por encontrar el camino más corto a las Indias⁹², yendo hacia Occidente⁹³. Se

91 Muchas de estas formalidades que debían cumplir consistían en saludos especiales que debían hacer con la bandera, cuando los buques se “internaban” en aguas ajenas o el pago de “tazas”. Muchas de estas simbologías se transmitieron hasta nuestros días como parte de un “Ceremonial Marítimo”, que los Estados rinden como una forma de respeto y amistad, en el contexto naval, entre buques de guerra.

92 Los esfuerzos por conquistar nuevas tierras en ultramar se dieron lugar durante el periodo denominado “LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS”, un periodo histórico que abarcó desde principios del siglo XV hasta principios del siglo VII. Esta necesidad de descubrimientos y conquistas se produjo por un momento memorable en la historia del comercio mundial, que también generó una serie de derechos inherentes al uso del mar, en la búsqueda épica de nuevas rutas comerciales.

93 Las necesidades vitales que impulsaron a varios Estados europeos a buscar por el mar, lo que les era difícil por tierra. Existen tres razones históricas por las que se volcaron a la búsqueda de nuevas rutas comercial marítimas. La primera fue que los intereses comerciales de las especias con Oriente estaban supeditadas a largas, peligrosas y costosas travesías por Asia, la que siempre estaba en conflictos políticos. La segunda fue que siendo Europa una región económica muy activa, los requerimientos de monedas de oro y plata era esencial para su economía; sin embargo, para la época de la Era de los descubrimientos, el metal escaseó y vino una recesión europea, en consecuencia había que encontrar la forma de obtener oro y plata en otras regiones del mundo. La tercera razón fue la reconquista de los espacios que los musulmanes habían obtenido en la península Ibérica.

cuentan en este esfuerzo los realizados por España⁹⁴, Portugal, Holanda e Inglaterra. Después del descubrimiento de las “Indias Occidentales”, por Cristóbal Colón, para gloria de España, quien reclamó soberanía en un vasto sector del océano Atlántico⁹⁵, invocando la doctrina de *mare clausum*; este hecho constituyó una amenaza para los intereses marítimos de Inglaterra y Holanda y creó una controversia jurídica con la doctrina del *mare liberum*, que influyó poderosamente sobre el futuro del derecho internacional. Por su parte Holanda incrementó el comercio marítimo hacia la India, surgiendo confrontaciones con los intereses lusos⁹⁶ de ultramar, que también había proclamado un *mare clausum* en las cosas africanas. En estas y otras controversias en las que la aplicación del *mare clausum* atendía a las necesidades de las grandes potencias, se aplicaba también la doctrina del *mare liberum*, cuando se trataba de la libertad de navegación y pesca en lo que ya se consideraba el **alta mar**, tenían un fundamento totalmente económico, basado en reconocimientos de los derechos que por vía de la costumbre poco a poco habían construyendo los grandes Estados de esa época. [DOMÍNGUEZ, Juan. En línea. 2008]

Todos estos planteamientos respecto al *mare clausum* y al *mare liberum*, arrojan una importante visión respecto a lo que el Estado puede o no poseer en el o del mar. El derecho romano y más tarde el italiano también, por ejemplo, consideraba que el mar no podía pertenecer a nadie, ya que su uso debía ser para todos. Entonces, si se lo usaba, se tomaba contacto con él y se entendía su compleja naturaleza, ¿no cabría acaso que ese uso genere un derecho? En la Edad Media⁹⁷, algunos de los espacios marítimos fueron de

94 La confrontación de intereses entre España y Portugal tomó un direccionamiento hacia la conquista hegemónica a través del uso del mar. España había mantenido un esfuerzo muy grande, a través de su Armada, para la reconquista de la península Ibérica de manos de los musulmanes. Cuando finalmente capituló Granada, el reino de Castilla, finalmente, tuvo la oportunidad de competir con Portugal, pero por efectos del Tratado de Alcaçovas, (firmado el 4 de septiembre de 1472), España no podría hacer una nueva ruta comercial, hacia el sur, a través de África, por lo tanto debía encontrar una ruta comercial a través del occidente.

95 A través del Tratado de Tordesillas del 7 de junio de 1494, acordado entre Isabel y Fernando, reyes de Castilla y Aragón, y Juan II rey de Portugal, por medio del cual se repartían - fuente Wikipedia - “(...) las zonas de conquista y anexión del nuevo mundo mediante una línea divisoria del Océano Atlántico y de los territorios adyacentes”. Se constituyó en el primer tratado de definición de espacios marítimos.

96 Portugal no solo que había proclamado un *mare clausum* en el sector geográfico, sino que también había solicitado el derecho exclusivo de negociar con la India.

97 Dentro del contexto de la evolución del derecho del mar, es importante entender el marco histórico que rodeaba a esa evolución; en el presente caso, la Edad Media se extendió desde el 476 D.C., coincidente con la caída del Imperio Romano de Occidente, hasta el 1453, concordante con la caída del Imperio Romano de

una u otra manera usados y pasaron a tener un sentido de pertenencia para los Estados⁹⁸; de tal manera que, como un incipiente principio de derecho, sobre estos espacios, algunos Estados comenzaron a tener cierta **jurisdicción** sobre las aguas adyacentes a sus costas, algunos incluso comenzaron a establecer distancias, desde la tierra, hasta las que esa jurisdicción podría ser efectiva, como 60 millas náuticas, otros 100 millas náuticas⁹⁹. Bajo esa nueva percepción de jurisdicción, esa parte del mar tan cercano a la tierra, en donde se podía ejercer una jurisdicción exclusiva y en donde aquel ejercicio se acercaba cada vez más a la percepción de un acto de soberanía, entonces la noción de “**mar territorial**” había surgido, aunque no estaba estructurada como tal.

La noción del mar territorial

En los espacios geográficos de los Estados nórdicos, también se dieron principios de *mare clausum*, en función del significado que tenía el mar Báltico¹⁰⁰ para su desarrollo. Después de muchos cambios en las políticas de estos Estados, para el S. XIX, el concepto del *mare clausum* era ya imposible de mantener, sobre todo porque hablar de un mar cerrado, cuando existían varios intereses comerciales alrededor de este mar, que era una cuestión de tiempo que las guerras comenzaran a darse entre aquellos Estados

Oriente, o, al decir de algunos historiadores, hasta el 1492 coincidente con el descubrimiento de América. En todo caso, esta época caracterizada por una oscuridad intelectual y científica, había sido una época de conquistas y desarrollo de diversas actividades en el mar, lo que generó un concepto de pertenencia y propiedad de un elemento que representaba riqueza y oportunidades para varios pueblos.

98 Podría ser reiterativo o redundante indicar que los “espacios marítimos”, a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar de 1982, no son sólo la columna de agua (aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva) sino también la plataforma continental, los fondos marinos. Para la época de estar referencia, los espacios marítimos eran apenas aquellos que observaban desde un buque o desde tierra, en el cual realizaban una u otra actividad; la misma que repetían una y otra vez, dándoles una sensación próxima a la propiedad como “mi espacio de trabajo”, “mi espacio de sustento”, lo que lógicamente generaban sentimientos de aprecio, apego y sobre todo, de defensa, si acaso fuese necesario.

99 La jurisdicción viene del latín “jus” que significa “derecho” y “dicere”, que significa “declarar”, es decir “declara el derecho”, o también del latín “jurisdictio” que significa “decir el derecho”. El hecho de “declarar el derecho” del Estado, es ejercer la soberanía de éste para resolver sobre cualquier asunto inherente, en el presente caso, a un determinado espacio marítimo, con carácter de irrevocable y definitivo.

100 El mar Báltico (del latín Mare Balticum) es un mar interior del norte de Europa, abierto al mar del Norte y, finalmente, al océano Atlántico a través de los estrechos de Kattegat y Skagerrak. En la actualidad los países que lo rodean son: Suecia, Finlandia, Rusia (región de San Petersburgo), Estonia, Letonia, Lituania, Rusia (región de Kaliningrado), Polonia, Alemania y Dinamarca. Su superficie es de 432.800 km² e incluye dos grandes golfos: el golfo de Finlandia, entre el sur de este país y Estonia, y el golfo de Botnia, entre la costa oriental de Suecia y el occidental de Finlandia.

que sentían que se lesionaban sus derechos. Hay un acontecimiento muy interesante ocurrido durante la guerra de Crimea¹⁰¹ (1854-1856), cuando Suecia y Dinamarca se declaran “neutrales”, los buques de guerra pudieron pasar libremente a través de los estrechos. En consecuencia el principio y política de “mar abierto” se había instalado en una de las regiones que más severamente había mantenido el “*mare clausum*”, como un concepto cultural y político, por muchos siglos.

El orden mundial comenzó a cambiar a partir de la muerte de Felipe II de España¹⁰²; la corona inglesa había debilitado su posición hegemónica mediante varias acciones como la piratería¹⁰³, la colonización del Nuevo Mundo¹⁰⁴, el ataque y pillaje a Cádiz y la destrucción¹⁰⁵ de la Armada Invencible en 1588. Inglaterra tomó el lugar de España, en el poderío marítimo, bajo un contexto diferente, pues mientras los ingleses propiciaban el desarrollo de un comercio mercante allende sus fronteras, los españoles

101 La Guerra de Crimea (1854 a 1856) – fuente – Wikipedia - Naturaleza: fue un conflicto bélico de origen religioso, entre el Imperio Ruso dirigido por los Romanov y la alianza del Reino Unido, Francia, el Imperio Otomano (hasta cierto punto) y el Reino de Piamonte y Cerdeña. La mayor parte del conflicto tuvo lugar en la península de Crimea en el Mar Negro. Situación: Francia era el guardián de los Católicos Romanos en el Imperio Otomano, mientras que Rusia era el protector de los Cristianos Ortodoxos. Los monjes católicos y ortodoxos se disputaron la posesión de la Iglesia de la Natividad y la Iglesia del Santo Sepulcro, en Palestina. Durante los años 1850, ambos lados hicieron demandas que el Sultán no pudo solucionar y estalló el conflicto. La primera acción estratégica fue del Zar que envió sus tropas a Moldavia y a Valaquia, territorios otomanos en los que Rusia era conocida como una guardiana de la Iglesia Ortodoxa. El Reino Unido, buscando proteger la seguridad del Imperio Otomano, envió una flota hacia los Dardanelos, donde se le unió una flota francesa. La solución diplomática no se dio. Eventos: Los ejércitos del Sultán atacaron a los rusos cerca del Danubio. Nicolás I envió naves de guerra y destruyeron la flota otomana en Sinop (30-nov-1853), lo que permitió que los rusos desembarcaran y abastecieran a su ejército en las costas turcas. Estos acontecimientos y la inminente expansión rusa alertó a Francia y al Reino Unido y salieron en la defensa del Imperio Otomano. En 1854, el Reino Unido y Francia, después de un ultimátum a Nicolás I, le declararon la guerra a éste. Austria apoyó la acción de los aliados y no se declaró neutral y además, demandó a Rusia el retiro de tropas, lo que aceptó. El 10 de abril de 1854 la flota franco-británica bombardeó Odesa e intentó hacer un desembarco. El 25 de octubre de 1854 se dio la batalla de Balaclava. En 1855 Sebastopol cayó ante los aliados. El 30 de marzo de 1856 se firmó en París el tratado que puso fin al conflicto.

102 Después de la Batalla de Lepanto en 1571 y pese a ser una victoria táctica para los aliados contra los turcos, posteriormente no pudo ser aprovechada por la presencia de las condiciones climáticas y la misma falta de visión de los triunfadores. Luego, los permanentes ataques piratas a las posesiones españolas y a las rutas comerciales marítimas, por parte de sir Francis Drake y John Hawkins, siempre respaldado por la reina Elizabeth I y después de la terrible derrota española de la Armada Invencible en 1588.

103 La piratería a cargo de Drake fue muy perjudicial para Felipe II, pero extremadamente rentable para la reina Elizabeth I, hasta tal punto que lo nombró Sir y vicealmirante de la Real Flota Inglesa para enfrentar a la Armada Invencible.

104 En 1584 se establecieron en el Nuevo Mundo los primeros colonos ingleses en las actuales costas de Virginia

105 Las pérdidas para España fueron 20.000 hombres, 40 millones de ducados y 100 navíos, al mando del incompetente duque de Medinasidonia.

solamente se concentraban en el transporte de las riquezas que extraían de las extraordinarias minas (oro y plata) de las colonias conquistadas. Así llegaron los albores del siglo XVII, con una visión expandida de la libertad de los mares, pero también con un sentido más absoluto de lo que era el mar territorial; un concepto que se vio fundamentado aún más, en el S. XVIII, con el derecho a la defensa del Estado, y fue Cornelio van Bynkershoek, a través de su obra "*De dominio maris dissertatio*", quien estableció una regla muy clara, en ese sentido: "...*terrae potestas finitur ubi finiri armorum vis.*" "**...la potestad terrestre termina donde termina la fuerza de las armas.**¹⁰⁶", avanzando en el concepto de la libertad de los mares. De tal manera que consolidándose este principio, conforme se desarrollaban las marinas de otros Estados; tanto así que, hasta Inglaterra, otrora defensora a ultranza del *mare clausum*, finalmente se convirtió en uno de los estados defensores del *mare liberum*. Para finales del primer cuarto del siglo XIX, la libertad de los mares ya era un concepto universalmente aceptado.

El primer Estado que hizo suyo este concepto y delimitó su mar territorial, en forma oficial, con 3 millas náuticas de extensión fueron los Estados Unidos de América, en 1818, a través del "**Tratado de Grand**", que lo firmó con Gran Bretaña. Luego fueron tomando cuenta de este derecho Bélgica, Francia, Dinamarca, Holanda y Grecia. Noruega y Suecia, desde 1812 ya habían promulgado un espacio marítimo de 4 MN., como una zona exclusiva de pesca. Gran Bretaña, para la época, no delimitó su espacio marítimo, sin embargo, sí realizó una presencia activa para cumplir roles como los de fiscalización y vigilancia. La realidad de la humanidad siempre ha estado supeditado a un proceso evolutivo, que en algunas oportunidades ha sido dinamizado y acelerado por varios factores, uno de ellos ha sido el desarrollo tecnológico, y este no es un caso de excepción.

Cuando Cornelio van Bynkershoek visualizó un espacio marítimo para la defensa de los intereses nacionales, se basó en una de las armas de mayor desarrollo de la historia, y con ella, el sentido de la defensa, obviamente, también se extendería. En el transcurso del tiempo, hubieron varias posiciones sobre este mar territorial, que lo único que confirman es la visión

106 En el "*De dominio maris dissertatio*" (1703), sostuvo que el mar territorial debía extenderse hasta una distancia en donde el Estado pudiese ejercer, con efectividad, sus poderes soberanos, esto correspondería hasta una distancia de 3 millas náuticas (1852 metros), distancia hasta donde tenía alcance una bala disparada por un cañón.

que tenía cada Estado, sobre ese espacio marítimo adyacente, tal como lo veremos a continuación, en el siguiente cuadro:

siglo / año	Estado	Criterio	Espacio Marítimo	Magnitud
XVI	Inglaterra	El alcance de la vista	Aguas Jurisdiccionales	21 MN
XVI	Francia	El alcance de la vista	Aguas Jurisdiccionales	21 MN
XVI	Holanda	El alcance de la vista	Aguas Jurisdiccionales	15 MN
XVI	Escocia	El alcance de la vista	Aguas Jurisdiccionales	14 MN
XVIII 1782	Italia Fernando Galliani “Deberes de los príncipes neutrales”	El alcance de una bala de cañón	Extensión del mar territorial	3 MN
XVIII 1770	España	La jurisdicción del Estado costero en el mar no puede ser sólo por la capacidad de su artillería	Aguas Jurisdiccionales	6 MN
XVIII 1793	Estados Unidos de América	La regla de las tres millas náuticas	Extensión del mar territorial	3 MN
XXI		Protección de la navegación		
XVIII	Rusia	Criterio Imperial	Aguas Jurisdiccionales	100 MN
XIX 1805	Brasil	El alcance de la bala de cañón	Extensión del mar territorial	3 MN
XX 1912		Intereses pesqueros	Zona de pesca	3 MN
1940			Mar territorial	3 MN
1966			Mar territorial Zona contigua de pesca	6 MN + 6 MN
1969			Mar territorial	12 MN
1970			Mar territorial	200 MN
1993		UNCLOS ¹	Mar territorial	12 MN

XIX 1855	Chile	La regla de las tres millas	Extensión del mar territorial	3 MN
XX 1952		La Declaración de Santiago de 1952	Área de aguas jurisdiccionales con fines de desarrollo económico	200 MN
XXI		UNCLOS	Mar territorial	12 MN
XIX 1857	Ecuador	La regla de las 3 millas náuticas	Extensión del mar territorial	3 MN
XX 1952		Declaración de Santiago de 1952	Una interpretación derivada de la Declaración hacia el mar territorial	200 MN
XXI		UNCLOS		
XIX 1860	El Salvador	La regla de las 3 MN	Extensión del mar territorial	3 MN
XX 1952				200 MN
XIX 1869	Argentina	La regla de las 3 MN	Extensión del mar territorial	3 MN
XXI		UNCLOS		12 MN
XIX 1880	Honduras	La regla de las 3 MN UNCLOS	Extensión del mar territorial	3 MN 12 MN

Elaboración de los autores

El siglo XIX fue de total dominio de Gran Bretaña en todos los mares del mundo. Sus navíos mercantes consolidaron no sólo su posición hegemónica, sino también su presencia en el mundo. Por lo tanto el mar territorial de 3 MN., no era un problema para ella. Esta época es de consolidaciones de principios fundamentales como los derivados del derecho consuetudinario, como la represión del contrabando y la piratería, que se remontan a la época romana; así también como las regulaciones sanitarias, para evitar las pestes y las pandemias, que tanto temor despertaron en varios instantes históricos de la humanidad. También se consolidó la “Jurisdicción del Pabellón”¹⁰⁷, que estipulaba que solamente tendría jurisdicción sobre el buque mercante, el

107 Una jurisprudencia que venía desde el S. VII

Estado cuyo pabellón estuviese enarbolado; y algo derivado de aquello, es decir de la presencia del Estado a bordo de las barcos, fue justamente el derecho de inmunidad de los buques de guerra.¹⁰⁸

Siglo XIX y las fuentes del derecho en el mar

El derecho consuetudinario, en otro aspecto de su desarrollo, contempló las prácticas marítimas, que en el ejercicio del dominio del mar¹⁰⁹, las grandes potencias establecieron para la navegación, la pesca, seguridad marítima, transporte de carga y otras normas que les eran necesarias, pero que por su utilidad se derivó hacia el derecho internacional, pasando a ser parte de él. Las doctrinas de Grocio, Selden y otros tratadistas sobre la relación del derecho al mar por parte de los Estados, también crearon importantes elementos para el desarrollo del derecho del mar en el siglo XIX, sobre todo porque representaron importantes aportes en uno de los aspectos que muy pocas veces es visto, recordemos los siglos en que las leyes estaban pensadas sobre una base de pensamiento en el que el derecho venía de Dios¹¹⁰ y, después, en el que el derecho nacía del hombre mismo, como creador del derecho¹¹¹ y hacedor de su propio destino [FIORATI, Jete Jane. 1999]. Esto quiere decir que la percepción de lo justo o injusto, directamente relacionado

108 Es importante observar que el desarrollo de la fuerza que los Estados tenían en tierra, para la defensa de sus ciudades y para la protección de sus territorios, se extrapoló al mar, desde tiempos muy antiguos. Recordemos las acciones de los fenicios, cartagineses, egipcios, griegos, romanos, entre otros; sus armadas comenzaron a ser un eje fundamental en su desarrollo, sobre todo porque el Mediterráneo era un gran palco, en el que la observación de las fuerzas y su real capacidad de actuar les daba los “derechos” a estar donde fuese necesario, para el bien de sus pueblos. Las Armadas nacieron como el brazo fuerte del Estado para proteger sus intereses marítimos, y por ser el medio agua, tan extenso como el mundo, entonces, sus capacidades dependían de que tan lejos o cerca tenían su visión y su relación con él. Un ejemplo clásico de aquello es Gran Bretaña.

109 En esta frase está contemplada un principio de estrategia marítima de siglos pasados, cuando las grandes potencias marítimas eran literalmente dueñas del mar. Hoy no se puede hablar de un dominio del mar, sino de un control relativo de los espacios marítimos donde se tienen soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción.

110 Este pensamiento se denomina Derecho Natural: “(...) en esencia constituye la propia inspiración divina en la moral del hombre para hacer o seguir el derecho (...)”. Esta corriente del Derecho no debe ser confundida con el iusnaturalismo o Ius Naturale, que “(...) es una corriente de la filosofía del Derecho que afirma que al menos una parte de las normas convencionales del Derecho y la moral están asentadas en principios universales e inmutables; este conjunto de normas conforman el derecho natural. El origen de los principios del derecho natural, dependiendo del autor, es dado por Dios, la Naturaleza o la Razón.” Fuente: Wikipedia.

111 Esta corriente que finalmente fue la que prevaleció, se la denomina Derecho Positivo, el que basado en el iuspositivismo, que considera que el Derecho es una creación del ser humano, basado en su necesidad de orden, organización, y el establecimiento principios, valores y la justicia.

con la equidad, debían ser los mayores referentes para la creación del derecho, tal cual como lo había defendido Grocio, por lo tanto la igualdad era un principio básica para la exploración y explotación del mar y sus recursos.

Si bien en verdad que las doctrinas que fueron aceptadas mayoritariamente y el derecho **consuetudinario** estructuraron parte del Derecho del Mar, no puede dejarse de lado otra fuente de ese derecho que también es esencial, todas aquellas **normas unilaterales** creadas por las necesidades y percepciones que tenían algunos Estados, con relación a circunstancias y percepciones específicas inherentes a ellos; una de esas fue la defensa, para lo cual, necesariamente se tomaron espacios marítimos cercanos a sus costas. Otra fuente del Derecho del Mar fueron las **normas internas escritas**, un ejemplo muy interesante es la Ordenanza N° 1681¹¹², promulgada durante el reinado de Luis XIV de Francia, el que influyó notablemente sobre las compañías de las Indias Orientales¹¹³, creando una división en las normas que hasta ese entonces existían respecto a su visión del mar. Las primeras que fueron dirigidas expresamente a todos los comerciantes y navegantes, las que ya en la época estructuraban el **Derecho Marítimo**¹¹⁴; y las otras normas relacionadas con las costumbres inherentes a los deberes y derechos de los Estados sobre el **uso del mar**¹¹⁵. [PLANETA SEDNA. En línea. 2008]

Cabe destacar que esta aparente división no siempre ha sido compartida por los escritores del derecho, ya que si bien es verdad, la primera tiene una

112 En el S. XVII, esta ordenanza fue instaurada por Jean Baptiste Colbert (padre del mercantilismo francés), quien en esa época fue ministro del rey. Colbert aumentó los recursos de Francia, volviendo los impuestos más productivos y menos pesados, favoreciendo a la agricultura, la industria, las artes, las ciencias y sobre todo el comercio. Su principal hito fue la creación de una Marina de Guerra estructurada. Con relación a la evolución del Derecho del Mar, la ordenanza contemplaba normas sobre la contratación y seguridad de la tripulación de los barcos; normas sobre los procedimientos para el transporte de mercaderías y pasajeros que se realizaba entre Francia y sus colonias; normas para el regular el tráfico marítimo; normas para la pesca; normas para proveer de recursos a los armadores e incentivar, de esa manera, el desarrollo de la flota mercante francesa; entre las más importantes.

113 Las compañías de las Indias Orientales (1600-1700), fueron poderosas organizaciones comerciales marítimas creadas por Gran Bretaña y emuladas por Holanda y Francia, con el fin de proteger sus intereses marítimos en las costas del sureste asiático. La primera en formarse fue la inglesa, cuyo objetivo inicial fue unir a los comerciantes ingleses que hacían negocios en las zonas indicadas, sobre todo porque la competencia comercial era enconada y compleja, tanto desde que la controlaban los españoles y los portugueses, como lo que se constituyó en el S. XVII en un estúpido negocio. El poder de estas compañías era muy grande, hasta tal punto que fungían como pequeños Estados, al servicio de sus Estados. Tenían gran influencia política; construían sus propios buques de guerra para combatir piratas, buques de la competencia y buques y/o naciones enemigas. Mantuvieron ejércitos privados, fundaron bases navales y comerciales.

114 De hecho, en esa época ya se lo conocía con ese nombre.

115 En el S. XX y XXI se lo denominó como el Derecho del Mar.

connotación inminente comercial, y ha sido considerada dentro del Derecho Comercial, la segunda está dentro del Derecho Internacional Público¹¹⁶, la misma que en el S. XIX sufrió cambios considerables con el desarrollo del positivismo jurídico¹¹⁷, que en el Derecho Internacional se denominó “**Voluntarismo**”, es decir que el derecho tiene su origen en la expresión de la voluntad; por lo tanto, el Derecho Internacional reposa en la voluntad de los Estados y en consecuencia el consentimiento sobre el cual, a su vez, nace la igualdad jurídica de los Estados. Esta visión promueve en su lógica, dos fuentes trascendentes del derecho en el mar: los tratados y la costumbre; sin embargo, la estabilidad jurídica, en estos dos últimos siglos, dan a los tratados la preeminencia de ser la principal fuente del Derecho Internacional Marítimo [FIORATI, *Jete Jane*. 1999].

El aspecto anteriormente indicado debe ser motivo de reflexiones, porque la fuerza de las circunstancias y situaciones globales, no daban a la costumbre el suficiente margen para permitir un principio de igualdad en el mar, pese a que su utilidad ha permitido codificarla; sin embargo, el desarrollo tecnológico y la presencia de nuevos pensamientos filosóficos, políticos y sociales, son elementos capaces de generar cambios en el derecho establecido, de ahí que las transiciones se darán a través de tratados y únicamente a través de ellos, porque existen de por medio, también, intereses nacionales o particulares, que siempre pugnarán por ajustar el derecho vigente a sus visiones particulares. De ahí que los arbitrajes y la necesidad de ser analizados por terceros, ya surgieron como un elemento vital de todo el sistema jurídico existente. Para ello, en el inicio existió la Corte Permanente de Justicia Internacional de la

116 Derecho Internacional Público – fuentes: Wikipedia y Universidad Abierta (Dr. García Meléndez Julio César) - El Derecho Internacional Público es el conjunto de principios y normas destinados a reglamentar las relaciones entre sujetos internacionales, representados por su servicio diplomático; es decir, que regula las relaciones de los Estados entre sí, las relaciones de los organismos internacionales entre sí, las relaciones de los Estados con los organismos internacionales, las relaciones de los órganos de los organismos internacionales entre sí y con los organismos internacionales, las relaciones de los hombres que rebasan las fronteras de un Estado y que interesan a la comunidad internacional, por medio de acuerdos entre estados –tales como tratados internacionales (denominados tratados, pactos, convenios, cartas), memorando o memoranda (según sea el caso), intercambio de notas diplomáticas, enmiendas, anexos, protocolos de tratados, por la costumbre internacional que se compone a su vez de la práctica de los Estados que éstos reconocen como obligatoria, así como por los principios generales del derecho. Por otra parte, el nivel adquirido al comprometerse un Estado es el de poner en vigor la norma acordada en su propio territorio y aplicarla por encima de las normas nacionales.

117 Positivismo Jurídico. “Es un conjunto de normas puestas por los seres humanos, a través del Estado, mediante un procedimiento formalmente válido, con la intención o voluntad de someter la conducta humana al orden disciplinario por el acatamiento de esas normas.” Fuente: Germán Cisneros Farías, T del Derecho ED. Trillas 2da edición, México, 2000.

Haya¹¹⁸, que después derivó a la Corte Internacional de Justicia de La Haya y en los asuntos del mar, en la actualidad, el Tribunal Internacional del Mar.

La codificación del derecho del mar

Tanto la Corte Permanente de Justicia Internacional como la Corte Internacional de Justicia, tomaron decisiones jurídicas sobre algunos diferendos¹¹⁹ en asuntos inherentes al mar, creando **jurisprudencia internacional** respecto al tema. Sin embargo, en el proceso hubieron varias tendencias respecto a cómo debía ser realizada tal codificación, la misma que fue encargada, inicialmente, a expertos juristas internacionales, luego pasó el encargo a algunos institutos de derecho internacional, muy prestigiosos a nivel mundial y, por último, en 1925, en el marco de la Sociedad de las Naciones, se conformó un grupo de peritos en la materia para que preparasen las bases para un Proyecto de Convención, sobre la cual se basó, en 1927, la nominación de una comisión preparatoria para elaborar el proyecto, el mismo que fue presentado el 30 de marzo de 1930, en la Conferencia de la Haya de la Sociedad de las Naciones¹²⁰. A partir de esta conferencia se puede decir que se inició el proceso de codificación del nuevo Derecho del Mar. [TUNKU, Sofiah. *En línea*. 2007]

En 1930 el mundo confrontaba una grave crisis económica, causada por el desplome de las bolsas de valores, que se inició en Estados Unidos. El patrón oro dejó de estar vigentes y el mundo entero debía equilibrar su economía. Ecuador vivía una época política compleja, aunque en un

118 Fue creada en 1921, como un Órgano de Justicia Internacional, independiente al pacto de la Sociedad de las Naciones. Para 1945, en los primigenios pasos de la Organización de las Naciones Unidas, se creó un nuevo órgano: La Corte Internacional de Justicia, pero conservando el eje primordial de la Primera, por los buenos resultados que habían tenido durante su relativa corto tiempo de vida (24 años)

119 El marco jurídico internacional que fue aplicado para la resolución de esos diferendos fueron la costumbre y algunos tratados ya existentes, además de la aplicación de criterios jurídicos que habían ido evolucionando. Entre algunos de los casos más significativos, por las connotaciones posteriores, de acuerdo a la Dra. Jete Jane Fiorati, los siguientes casos fueron importantes para la disciplina jurídica de los mares y océanos: CPJ - 1907 - Caso Lotus - Francia y Turquía / CPJ - 1923 - Caso Winbledon - Alemania y URSS - libertad de paso por estrecho de un único Estado / CIJ - 1949 - Caso Estrecho de Corfú - UK y Albania - paso inocente por estrechos / CIJ - 1951 - Caso Pesquerías Anglo-Noruegas - UK y Noruega - delimitación de mar territorial y zona de pesca / CIJ - 1969 - Caso Plataforma Continental del Mar del Norte - Dinamarca, Holanda y RFA - criterios de delimitación / CIJ - 1973 - Caso Pruebas nucleares - Australia y Nueva Zelanda contra Francia - pruebas nucleares en el Pacífico / CIJ - 1974 - Caso Pesquerías - UK, RFA e Islandia - zona exclusiva de pesca / CIJ - años '80 - Caso Delimitación de la Plataforma Continental en el mar Mediterráneo - Libia, Túnez y Malta - delimitación / CIJ - 1975 - Caso Mar Egeo - Grecia y Turquía - delimitación del mar territorial / CIJ - 1984 - Caso Golfo de Maine - EE. UU. y Canadá - zona económica exclusiva.

120 En esta conferencia participaron 47 Estados.

periodo presidencial inteligente como lo fue el del Dr. Isidro Ayora, pero aun así no se podía hablar de que el Estado tuviese visiones importantes para el futuro del país. Consideremos que entre 1925 y 1948, alrededor de 27 gobiernos tomaron las riendas del Estado Ecuatoriano. Ecuador no tenía tiempo, ni capacidad para “ver” los asuntos del mar. Como todos los países suramericanos, apenas se entendía la existencia de un mar territorial de 3 MN., y ninguna percepción jurídica de lo que el mar representaba para el desarrollo nacional. La Armada Nacional apenas contaba con tres buques para defender los intereses marítimos¹²¹ y no había ningún tipo de investigación científica relacionada con el mar. [NACIONES UNIDAS. 2008]

La Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONFEMAR I

Después de la Conferencia de la Haya, los Estados vieron la necesidad de normar las actividades en el mar (léase “uso”), porque el mundo tenía nuevos desarrollos tecnológicos¹²², nuevas relaciones internacionales en el orden geopolítico, político y estratégico, además de cambios sustanciales en la economía. Una vez que la Organización de las Naciones Unidas fue creada en 1945, se convocó a la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONFEMAR I), la misma que se llevó a cabo en Ginebra-Suiza, del 24 de febrero al 29 de abril de 1958, periodo en el que se discutieron aspectos técnicos, jurídicos, políticos, biológicos y económicos relacionados con el mar. Esta época se caracterizó por la visión con relación al mar territorial, en el sentido de que éste debía ser considerado desde una perspectiva tridimensional, es decir, tomando en cuenta la dimensión **profundidad**; este punto de vista debilitó considerablemente la tesis de un mar territorial de 3 MN de extensión, lo que se evidenció durante la realización de la Conferencia. [CRUZ, Héctor. En línea. 2007] [NACIONES UNIDAS. 2007]

Para el momento histórico en el que se llevó a cabo la CONFEMAR I, habían acontecido algunos hechos fundamentales en el desarrollo del Derecho

121 Los intereses marítimos aún no estaban identificados en el contexto de la realidad nacional ecuatoriana. La percepción más próxima tenía que ver con el transporte marítimo, una navegación de cabotaje básica y un comercio marítimo internacional aún limitado.

122 La investigación científica marina comienza a ser una actividad importante, sobre todo para el conocimiento de los espacios marítimos y sobre esa base se desarrollan tecnologías para la explotación de los recursos marinos, especialmente a partir de la Segunda Guerra Mundial.

del Mar, nuevamente, insistiendo, porque ese despertar se debió a que el hombre comenzó a “conocer” sobre los recursos que hay en el mar y, sobre todo, comenzó a entender y aprender cómo explotar esos recursos. Quizás uno de los mayores adelantos fue entender que los espacios marítimos no son sólo la columna del agua del mar, sino que existían elementos esenciales como la plataforma continental y los fondos marinos; que aquellos espacios marítimos que se configuraban en la columna de agua, también podrían tener diferentes estatus jurídicos, inherentes, como no podía ser de otra manera, a la soberanía y jurisdicción del Estado ribereño.

El 28 de septiembre de 1945, el presidente de los Estados Unidos de América, Harry Truman, hizo dos declaraciones (la 2667 y la 2668), que fueron hitos en la evolución del pensamiento jurídico marítimo y que influenciaron sobre el pensamiento de otros Estados, con relación a la plataforma continental y a los recursos marinos que en ella se encuentran, promulgando que sobre ellos, el Estado ejercerá jurisdicción y control. Por otro lado, también visualiza la creación de áreas para el desarrollo y conservación de las actividades pesqueras.

La declaración 2667 señalaba: “(...) El gobierno de los Estados Unidos considera que los recursos naturales del suelo y el subsuelo de la plataforma continental, en el alta mar contigua a las costas de los Estados Unidos, pertenecen a los Estados Unidos y están bajo su jurisdicción y control...”

La número 2668 afirmaba que: “(...) En vista de la urgente necesidad de proteger y conservar los recursos pesqueros, el gobierno de los Estados Unidos considera adecuado establecer zonas de conservación en aquellas zonas de mar contiguas a las costas de los Estados Unidos en las que las actividades pesqueras se han desarrollado o mantenido, o lo serán en el futuro, en una escala esencial”.

Este pensamiento del presidente norteamericano da luces sobre el desarrollo que EE. UU. estaba teniendo en los asuntos del mar. La visión de los geopolíticos Alfred Thayer Mahan y Nicolás Spykman estaban tomando cuerpo sobre el desarrollo de esa nación, y daba clara cuenta de que el mar era la próxima frontera a conocer, explotar y dominar, y junto con ellos, el Derecho del Mar daba un salto trascendental. Después de esas declaraciones,

prosiguieron algunas¹²³, en las que la promulgaban una zona marítima con una extensión de 200 MN, en donde el Estado ribereño ejercería su soberanía y jurisdicción. De todas ellas sobresale una en especial, el Convenio de Zona Marítima, más conocida como la Declaración de Santiago de 1952, en la que tres países en vías de desarrollo Ecuador, Perú y Chile, hacen la declaración más osada de la historia, al promulgar, en común acuerdo, una zona marítima de 200 MN, en donde los Estados podrían ejercer su soberanía y jurisdicción, para la explotación de sus recursos marinos y, al mismo tiempo, establecían una delimitación marítima precisa para los tres países, a través de un paralelo geográfico. [FIORI, José. 2007]

La posición de los tres países suramericanos, respecto a una zona marítima de 200 MN, fue una de las más firmes y visionarias de su época y que se mantuvo permanentemente durante todas las CONFEMAR, y dada su influencia y activa participación, fue un pilar para la configuración de la Zona Económica Exclusiva. En esta CONFEMAR se establecieron cuatro convenciones sobre: Mar Territorial y Zona Contigua¹²⁴, el Alta Mar¹²⁵, Plataforma Continental¹²⁶ y Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar¹²⁷, todas ellas tuvieron una connotación histórica muy importante, pero no fueron efectivas en su aplicación, por el reducido número de Estados partes. También sobresale el hecho de que los Estado ribereños consolidaban el principio “**la tierra domina al mar**” o “de adyacencia”, por medio de la cual se veía la necesidad de que el Estado ribereño tuviese una extensión de mar territorial mayor a 3 MN, se materializó el dominio del Estado sobre la Plataforma Continental, surgieron nuevos Estados como consecuencia de las descolonización y, sobre la base de la decisión de la CIJ respecto al caso de

123 Después de la Declaración del Presidente Truman, siguieron una serie de declaraciones y decretos que crearon importantes antecedentes jurídicos para la codificación de la Ley del Mar. Algunas de ellas fueron: el 29 de octubre de 1945, la Declaración del I Presidente de México Manuel Ávila Camacho; el 11 de octubre de 1946, el Decreto del Presidente de Argentina Juan Domingo Perón; el 17 de diciembre de 1946, el Decreto de Panamá; el 23 de junio de 1947, la Declaración del Presidente de Chile, Gabriel González Videla, en el que establece un límite definido de 200 MN; de 1 de agosto de 1947, la Declaración del Presidente del Perú José Luis Bustamante y Rivero; el 27 de julio de 1948 (200 millas marinas), la Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica; el 14 de septiembre de 1950, en la Constitución Política de El Salvador (200 millas marinas); en enero y marzo de 1950, las Leyes de Honduras, (200 millas marinas); el 30 de julio de 1952, el Comité Jurídico Interamericano presentó un “Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines”, basando en la tesis de las 200 millas marinas.

124 Entró en vigor el 10 de septiembre de 1964

125 Entró en vigor el 30 de septiembre de 1964

126 Entró en vigor el 10 de junio de 1964

127 Entró en vigor el 20 de marzo de 1966

las pesquerías anglo-noruegas, se tuvo una noción sobre las líneas de base y la definición del mar territorial a partir de estas líneas. En contrario a lo logrado, no se dieron respuestas a asuntos relacionados con el ancho del mar territorial, la delimitación de las zonas de pesca, la definición de las aguas archipelágicas y el reconocimiento de las aguas históricas. [SÓRIA, Mateus. 2007] [NAÇÕES UNIDAS. 2008]

La Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - CONFEMAR II

Muchos autores aducen que la CONFEMAR I fue muy limitada, sin embargo, lo esencial de todos estos procesos es que en el contexto de la evolución del Derecho Internacional inherente al mar, se avanzó con ideas y puntos de vista, valiosos para lo que sería la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONFEMAR II, la misma que se celebró en Ginebra, entre el 17 de marzo y el 27 de abril de 1960. Básicamente se la había convocado para tratar el asunto del mar territorial, pero, finalmente no se llegó a ninguna resolución. Por otra parte, los convenios que habían sido firmados durante la CONFEMAR I, poco a poco, por una evolución de la historia, comenzaron a perder vigencia y se hacía necesario convocar a una Tercer Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. [CRUZ, Héctor. 2007]

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - CONFEMAR III

Lo actuado en la CONFEMAR II, en 1960, fue un fracaso en el intento de codificar un nuevo Derecho del Mar. Posteriormente puede decirse que vino una etapa de “congelamiento” en la evolución del Derecho del Mar, la misma que duró aproximadamente seis años y se caracterizó por un dinámico crecimiento de la economía mundial, la que en gran parte se movilizaba por el mar, lo que impuso la necesidad de obtener respuestas coherentes con respecto a los aspectos marítimos relacionados con la seguridad, jurisdicción y tráfico marítimo.

En 1967, durante el XXII periodo de sesiones de las Naciones Unidas, el representante de Malta, el embajador Arvid Pardo, profirió un discurso sobresaliente respecto a la necesidad de iniciar nuevamente la codificación de

un Derecho del Mar, que satisfaga los intereses marítimos de todos los países de mundo, cualquiera que sea su condición geográfica esencial, bajo dos premisas fundamentales. La primera, cualquier tratado establecido debía garantizar “...la utilización sólo con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos más allá de las jurisdicciones nacionales”; y, la segunda, “El reconocimiento como ‘patrimonio común de la humanidad’ de la zona de los fondos marinos y oceánicos...”¹²⁸. Este discurso fue histórico, porque sobre la base de sus conceptos, el 18 de diciembre de 1967, la Asamblea General de las Naciones Unidas resolvió¹²⁹ establecer una comisión integrada por 35 Estados, seis de ellos latinoamericanos, para analizar la propuesta implícita en el discurso del Dr. Pardo, la misma que más tarde se llamó Comisión de los Fondos Marinos y Oceánicos (la Comisión). [DOMÍNGUEZ, Juan. 2008] [AGUILAR, Andrés. 2008]

Derivada de las responsabilidades que se le asignaron a la Comisión de los Fondos Marinos y Oceánicos, se establecieron las siguientes subcomisiones:¹³⁰

Subcomisión I, encargada de definir y circunscribir la naturaleza y el alcance del régimen y la autoridad internacional.

Subcomisión II, destinada a circunscribir los límites de la jurisdicción nacional; y

Subcomisión III, cuyo objetivo fue el estudio de las cuestiones relacionadas con la preservación del medio marino, la transferencia de tecnología y la investigación científica.

El 17 de diciembre de 1970, la ONU convocó a la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar y amplió¹³¹ las facultades de la Comisión asignándole la responsabilidad de preparar la conferencia, establecer los temas a tratar y un proyecto para su articulación. Para esta fecha, el número de miembros se incrementó a 86, de los cuales, 16 eran Estados latinoamericanos¹³², entre los que estaba Ecuador. La Asamblea General de las Naciones Unidas, en esta sesión, también proclamó que:

“(...) la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como sus recursos, son patrimonio

128 Del discurso del Dr. Arvid Pardo, en 1967, ante la XXII sesión ordinaria de ONU

129 Con la Resolución 2340 (XII)

130 Este es un extracto de lo atinente a este tema, dentro del documento del Dr. Cruz

131 Con la Resolución 2750-C (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

132 Los miembros latinoamericanos fueron: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guayana, Jamaica, México, Panamá, Perú, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela

común de la humanidad, cuya exploración y explotación se realizarán en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la situación geográfica de los Estados (...)”¹³³

Hubo una propuesta para establecer una lista de temas a ser tratados en la conferencia. Esta lista tuvo retrasos en su promulgación debido a que fue necesario conciliar los puntos de vista de los países desarrollados con los de los países en vías de desarrollo, los mismos que diferían sustancialmente en el nivel de detalle, pues mientras que los países desarrollados proponían temas muy escuetos y tendiendo a la generalización, los otros, entre los que se destacaron los suramericanos¹³⁴, proponían temas detallados en cuanto al uso del mar y la explotación de los recursos naturales vivos y no vivos, de una forma racional, sostenible y sustentable, además de detallar los asuntos relacionados con la protección del medio marino contra la contaminación.

La firme posición demostrada por los países latinoamericanos con respecto a las 200 MN de mar territorial, obedecería su visión geopolítica respecto a los mares, heredado del comportamiento cultural de la corona española. El hecho de que la configuración geográfica de Sudamérica permite a que el 85% de los países sudamericanos están frente al mar¹³⁵ y han mantenido su potencial marítimo a través del desarrollo de sus intereses marítimos, de tal forma que la factibilidad jurídica de determinar sus espacios marítimos ha sido más fácil que otros países del orbe. Cabe destacar que Ecuador tiene una ventaja adicional, debido a su posición geográfica equinoccial, lo que le permite proyectar su comercio¹³⁶ y valores nacionales, a casi cualquier parte del mundo. [NACIONES UNIDAS. 2007]

Fueron notorias las presiones que tuvieron los miembros de las comisiones que se conformaron para la codificación de lo que posteriormente fue el articulado de la COMVEMAR, sobre todo de las empresas de los países desarrollados que habían invertido en la exploración y explotación del mar (en lo que se denominó como La Zona) con tecnología avanzada y que por efecto de la moratoria¹³⁷, no podían continuar con sus exploraciones y peor

133 Resolución No. 2749, de la XXV Asamblea General de las Naciones Unidas, del 17 de diciembre de 1970

134 Cuya tesis de las 200 MN de mar territorial fue la base para un nuevo ordenamiento jurídico de los espacios marítimos de los mares y océanos

135 Son trece países, de los cuales solamente Paraguay y Bolivia no tienen salida al mar

136 En la actualidad, su comercio depende del tráfico marítimo en un 90%. Por lo que podría decirse que le confiere una posición geográfica esencial insular.

137 Véase Anexo A – pag. 18

recuperar sus inversiones. La presión venía en el sentido de que esperaban que el control de sus actividades no se vieran limitadas por efecto de algún mecanismo de control, como fue el caso de la conformación de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. [FIORATI, *Jete Jane*. 2007]

Mediante Resolución No. 3067, la XXVIII Asamblea General de las Naciones Unidas, convocó al primer periodo de sesiones de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con el fin “...de llevar a cabo las negociaciones y demás trabajos necesarios para completar la redacción y la aprobación de artículos para una convención...”, la misma que se llevó a cabo entre el 3 y el 4 de diciembre de 1973 en Nueva York, y posteriormente, un segundo período del 20 de junio al 29 de agosto de 1974 en Caracas. Fueron necesarios once períodos de sesiones, siendo el último, el 30 de abril de 1982, en Nueva York (EE. UU.), en el cual se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones. El 10 de diciembre se realizó en Montego Bay (Jamaica), la ceremonia de la firma, tanto del Acta Final de la III Conferencia como de la Convención sobre el Derecho del Mar. El mismo día que fue abierta a la firma, la convención registró 119 Estados signatarios. [NAÇÕES UNIDAS. 2007]

Al término de este histórico y trascendental proceso, *Tommy T. B. Koh*, *Presidente de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* expresó:

“El 10 de diciembre de 1982 establecimos un nuevo hito en la historia del derecho. Por primera vez en los anales del derecho internacional una convención fue firmada por 119 países el mismo día en que fue abierta a la firma. No sólo el número de signatarios constituye un hecho notable; es igualmente importante que la convención haya sido firmada por Estados pertenecientes a todas las regiones del mundo, de norte a sur y de este a oeste, por Estados ribereños, Estados sin litoral y Estados en situación geográfica desventajosa”.

La convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (CONVEMAR)

Fue establecida para reglamentar el uso pacífico, racional, justo y equitativo del mar y de este modo limitar los excesos de su explotación por parte de los Estados que tienen los medios y el poder para hacerlo, en perjuicio de los demás. También resalta la importancia de la conservación

del medio marino. Para que pueda alcanzar su propósito, la CONVEMAR fue codificada sobre aspectos como: consenso, consideración de lo que los problemas del espacio oceánico están estrechamente interrelacionados, la consideración de la soberanía de todos los Estados y el establecimiento de una orden jurídica fuerte para que el mar sea un medio que: “(...)facilite las comunicaciones internacionales y promueve los uso pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, la conservación de los recursos vivos y el estudio, la protección y la preservación del medio marino”. [BALBO, Maria. 2009]

La CONVEMAR contiene disposiciones que rigen los límites de la jurisdicción nacional sobre los nuevos espacios marítimos establecidos: Aguas Interiores (AY), Mar Territorial (MT), Zona Contigua (ZC), Zona Económica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC), Alto Mar (AM), El Área (AA). Que comprenden aspectos relativos al acceso a los mares, a la navegación, a la protección y a la preservación del medio marino, la explotación de los recursos vivos, de los yacimientos minerales del subsuelo y de otros tipos de recursos no vivos y, finalmente, a la solución de controversias y la creación del Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar, de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. [26] Por su importancia, la CONVEMAR fue denominada la “Constitución de los Mares”. Actualmente, un 81% de los Estados de las Naciones Unidas son subscriptoras; en América del Sur sólo un 60%. El interés económico por los recursos del mar y la percepción de lo que estos representan para sus respectivos pueblos, hicieron con que los Estados revean las costumbres históricamente empleadas, los cuales no son compatibles con un mundo globalizado y tecnológicamente dinámico.

Órganos de la CONVEMAR

Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos¹³⁸ es una organización intergubernamental autónoma¹³⁹ (comenzó a funcionar como tal desde junio de 1996), que se inició en 1994 en Kingston, Jamaica y que en el contexto de

138 Su primer Secretario es el Dr. Satya N. Nandan, de Fiji, cuyo segundo mandato finaliza en 2004.

139 WEB \ Autoridad Internacional de Los Fondos Marinos11.htm

la CONVEMAR, es la organización a través de la cual los Estados partes controlan y administran el régimen establecido para los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, que están fuera de los límites de la jurisdicción nacional, detallados en la Parte XI, organizando y controlando las actividades en la Zona con miras a la administración óptima de los recursos que hay en ella. La Zona se sitúa fuera de los límites de la jurisdicción de cualquier nación y cuyos recursos se consideran “patrimonio común de la humanidad”.

La autoridad tiene cuatro órganos principales: la Asamblea, de carácter normativo y compuesto de todos los Estados que pertenecen a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. El Consejo Ejecutivo, compuesto por 36 miembros que establecen normas concretas, y la Secretaría dotada de personal que realiza las actividades ordinarias de reunión de información, supervisión e investigación. El último órgano principal es la Empresa¹⁴⁰, la misma que está facultada para explorar y explotar¹⁴¹ los minerales de los fondos oceánicos en nombre de la comunidad internacional [NAÇÕES UNIDAS. 2007]. En la actualidad la Empresa está facultada para realizar sus propias actividades mineras, a través de empresas mixtas creadas junto a otras entidades, hasta tanto, la Secretaría ejercerá las funciones de la Empresa mientras la minería de los fondos marinos pase a ser una realidad comercial rentable. Además de estos órganos principales, la Autoridad cuenta con tres órganos subsidiarios: la Comisión Jurídico Técnica, la Comisión de Planificación Económica y el Comité de Finanzas.

Tribunal Internacional del Derecho del Mar

Fue establecido en 1994, en Hamburgo, Alemania. El tribunal cuenta con veintiún jueces independientes, elegidos mediante voto secreto por los Estados partes; cada Estado podrá presentar hasta un máximo de dos candidatos, los mismos que deberán ser abogados de gran reputación por su honestidad, transparencia, justicia y competencia profesional en el campo del derecho del mar [NAÇÕES UNIDAS. 2007]. Así mismo, quienes sean electos deberán representar a los principales sistemas legales del mundo, considerando una distribución geográfica equitativa, de tal forma que no podrán existir más

140 La base jurídica para su existencia ya existe; aunque aún no se han tomado las medidas necesarias para que este órgano comience sus actividades.

141 Una vez en funciones, la Empresa tendrá su propio Consejo de Administración y su Director General, ambos elegidos por la Asamblea a propuesta del Consejo.

de tres miembros de cada grupo geográfico establecido según la Asamblea General de las Naciones Unidas, como son: Estados Africano, Estados Asiáticos, Estados del este de Europa, Estados de Latinoamérica y del Caribe y Estados de la Europa Occidental y Otros Estados. Los miembros serán electos por nueve años y podrán ser reelegidos.

Atendiendo a lo dispuesto en la Parte XV de la Convención, que dice relación a la solución pacífica de las controversias entre dos Estados partes por motivo de la interpretación y aplicación de las disposiciones emitidas en la CONVEMAR, "...Los Estados Partes resolverán sus controversias relativas a la interpretación o la aplicación de esta Convención por medios pacíficos de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas y, con ese fin, procurarán su solución por los medios indicados en el párrafo 1 del Artículo 33 de la Carta..."¹⁴². Los mecanismos establecidos por la Convención, prevén cuatro instancias para la resolución de las controversias: El Tribunal Internacional para la Ley del Mar, La Corte Internacional de Justicia, Un tribunal constituido en concordancia con el Anexo VII de la Convención y un tribunal arbitral especial constituido conforme al mismo anexo. Por otra parte, el Estado parte está en total libertad de escoger una o algunas de estas alternativas, para lo cual deberá escribir una carta al Secretario General de las Naciones Unidas, invocando el artículo 287 de la Convención.

Comisión de Límites de la Plataforma Continental

Tiene su sede en Nueva York, en las Naciones Unidas. Su primera sesión la llevó a cabo entre el 16 al 20 de junio de 1997. Esta Comisión tiene como propósito facilitar la determinación, en el marco de la Convención, del límite exterior de la plataforma continental, cuando su anchura sea mayor a doscientas millas, medidas desde las líneas de base trazadas para el efecto de delimitar el mar territorial. La Comisión puede hacer recomendaciones al Estado ribereño en asuntos relacionados con el establecimiento de dichos límites; su asesoría en este campo no afectará a los temas relacionados con la delimitación marítima entre Estados con costas opuestas o adyacentes¹⁴³.

142 Artículo 279 de la CONVEMAR

143 Escrito sobre la base de la información de las web de la CLCS y de la CONVEMAR

Los espacios marítimos según la convemar

Aguas Interiores (AI)

En la convención hay un solo artículo relativo a aguas interiores, que simplifica el régimen jurídico en una cuestión que depende de la reglamentación de cada uno de los Estados y por lo tanto se deberá recurrir específicamente al Derecho Interno para estudiar su reglamentación, con la excepción de algunos aspectos que correspondan a asuntos específicos derivados de algún acuerdo internacional. En el Art. 8 de la Convención señala que aguas interiores son “...las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial”. En estas aguas el Estado ribereño ejercerá su soberanía, de la misma manera que lo hace sobre su territorio terrestre. Aquí se detalla una salvedad relacionada con la parte IV de la Convención que tiene que ver con la determinación de las aguas interiores en un Estado insular. Es importante agregar que en las aguas interiores no tienen derecho alguno terceros estados; tampoco existe el derecho de paso inocente, excepto cuando, por efectos de la aplicación de la Convención, el trazado de una línea de base recta “...produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente no se consideraban como tales...”, en ese caso si se reconoce el derecho a paso inocente. [NACIONES UNIDAS. 2007]

Mar Territorial (MT)

La “(...) soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial. ...Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar...La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional”¹⁴⁴.

Con relación a la anchura del mar territorial, su límite interior está definido por la línea de bajamar a lo largo de la costa; y se emplearán las líneas de base recta o normal, según lo especifican los casos detallados en los artículos 5, 6 y 7. A partir de estas líneas de base, el Estado ribereño “... tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite

144 Artículo No. 2, Sección 1, Parte II de la CONVEMAR.

que no exceda de doce millas marinas...”¹⁴⁵. En el mar territorial el Estado ribereño ejerce todas las facultades inherentes a su soberanía: control de la sanidad, reglamentación de la pesca marina, concesión de licencias para la investigación, exploración y aprovechamiento de los recursos, además de que podrá realizar la inspección de los barcos extranjeros y nacionales, esta última con la salvedad de que solamente podrá ejercerse sobre barcos extranjeros cuando atraviesen el mar territorial procedentes de las aguas interiores.

Estos derechos soberanos del Estado ribereño tienen una limitación cuando se habla de paso inocente o inofensivo¹⁴⁶ “...el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de: a) atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o b) dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ellas...”. El paso debe ser rápido e ininterrumpido, sin embargo, el buque puede detenerse o fondear, conforme se produzcan los “...incidentes normales de la navegación... o...impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave... o...con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro”. [NACIONES UNIDAS. 2007]

Zona Contigua (ZC)

En la Convención, la anchura determinada para la Zona Contigua, es mayor a la determinada por la Convención de Ginebra. La Convención establece que la Zona Contigua no podrá extenderse más allá de veinticuatro millas náuticas, medidas de las líneas de base. En la ZC, el Estado ribereño puede prevenir y reprimir las violaciones aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias que pudieran cometerse o se cometan en su territorio o en el mar territorial. [NACIONES UNIDAS. 2007]

Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Durante el tiempo en el que la Convención se iba gestando, el concepto de ZEE se trastocaba en una idea relativa a ser la ampliación del MT. Esta percepción, paulatinamente fue ajustándose a su concepción de mar

145 Artículo No. 3, Sección 1, Parte II de la CONVEMAR.

146 Artículo 18, Subsección A, Sección 3 de la CONVEMAR

patrimonial, que tiene sus orígenes en la tesis latinoamericana de las doscientas millas de mar territorial, que tuviera su base filosófica en la declaración del Presidente Harry S. Truman¹⁴⁷, que posteriormente, en 1947, Chile y Perú adoptan una zona con la extensión indicada [83]. Esta innovadora percepción del uso del mar se materializó en uno de los documentos jurídicos más importantes de la región: la Declaración de Santiago de 1952, cuando Perú, Chile y Ecuador, declararon las doscientas millas como la extensión de su mar territorial. Esta nueva visión fue presentada por juristas latinoamericanos, apoyados por científicos, técnicos y académicos de casi toda la región; posteriormente, México, Colombia y Venezuela, conjuntamente presentaron ante Comisión de los Fondos Marinos y Oceánicos de las Naciones Unidas, uno de los primeros esbozos con las características que distinguen a la ZEE.

La ZEE no podrá extender más allá de las doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base que sirven para medir la anchura del mar territorial¹⁴⁸ y se la define “...el área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste...”, en la que el Estado ribereño tiene derechos de soberanía inherentes a la exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales (vivos y no vivos) del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, además de cualquier otra actividad relacionada con la exploración y explotación económica de la zona “...tal como la producción de energía derivada del agua de las corrientes y de vientos” y jurisdicción para el establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; para la investigación científica marina y para la protección y preservación del medio marino...”¹⁴⁹. En definitiva, el Estado ribereño tiene soberanía sobre determinados usos¹⁵⁰, sin que éstos derechos afecten a las libertades que son propias de la alta mar como la navegación, sobrevuelo, y tendido de cables y tuberías submarinas. [NACIONES UNIDAS. 2007]

Plataforma continental (PC)

La PC de un Estado parte es el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que constituyen la extensión natural de su territorio y está constituida por la plataforma continental geológica, el talud continental y el pie del talud

147 Declaración No 2667, de 1945

148 Artículo 57 de la CONVEMAR

149 Artículo 57 de la CONVEMAR

150 Se denomina soberanía funcional

continental; es decir, abarca todo lo que representa el límite exterior del margen continental, pero para efectos de la determinación de lo dispuesto en la Convención, la PC será el equivalente al margen continental; también, algunos autores la denomina plataforma jurídica. Lo interesante de esta definición es que considera la situación de aquellos Estados ribereños, cuyas PC's con angostas, entonces agrega "...o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia..."¹⁵¹

La PC es una zona rica en minerales valiosos y útiles, los que se han ido acumulando a través del tiempo por el acarreo permanente de tierras, arenas y sedimentos, desde el continente; además de los importantes yacimientos de hidrocarburos que se explotan en ella, además de la diversidad de ecosistemas que constituyen los hábitat de varias especies útiles para el ser humano. Es importante acotar que hay varios países que son productores de hidrocarburos en áreas submarinas ubicadas en la PC. [NACIONES UNIDAS. 2007]

El Alta Mar (AM)

El AM son todas aquellas zonas marítimas que no están incluidas en la ZEE, la ZC, el MT, las AI de un Estado ribereño y las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico¹⁵². Para tal efecto se aplican las disposiciones de la Convención, contempladas en su parte VII. En esta zona marítima no existe la soberanía de ningún Estado ribereño, es el mar libre; así mismo, con el transcurso del tiempo y el perfeccionamiento del derecho del mar, esta es la zona que más se ha visto afectada en la disminución de su tamaño y en el futuro será una fuente generadora de conflictos

En el alta mar todo Estado, con o sin litoral marítimo, tiene derecho a ejercer seis libertades en forma pacífica: libertad de navegación, libertad de sobrevuelo, libertad de tendido de cables y tuberías submarinas, libertad de construir islas artificiales, y otras instalaciones autorizadas por el derecho internacional, libertad de pesca y libertad de investigación científica. [NACIONES UNIDAS. 2007]

151 Artículo 76 de la CONVEMAR

152 Artículo 86 de la CONVEMAR

La Zona

En el artículo 1, literal 1), la CONVEMAR define a La Zona "...1) P o r "Zona" se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional..." La Convención hace una clara diferencia entre el régimen legal de la zona del océano que está fuera de la jurisdicción de los estados ribereños y que se encuentra en la superficie del mar y su columna de agua correspondiente (denominada alta mar), y aquella que tiene que ver exclusivamente con el lecho marino constituida por los fondos marinos y oceánicos (denominada "La Zona"). [NACIONES UNIDAS. 2007]

La Zona, con el desarrollo tecnológico y la necesidad de encontrar y explotar recursos minerales fundamentales, para la economía de los Estados, ha evidenciado su gran importancia, tomemos en cuenta que esta zona abarca, aproximadamente, tres cuartas partes del mar. Su potencial económico se basa en los nódulos polimetálicos (por la gran variedad de metales que contienen) o de manganeso por ser este metal su principal componente); se prevé que la minería de nódulos producirá básicamente cuatro metales: cobalto, cobre, níquel, y manganeso. Dadas las especiales características de La Zona, y de manera de evitar la depredación monopólica o que satisfagan intereses particulares, fue declarada como patrimonio de la humanidad, de tal forma que pueda ser explotada por quienes puedan hacerlo, en beneficio propio y de los países en vías desarrollo.

Los Estrechos Internacionales (EI)

En todos los estrechos internacionales los buques y aeronaves de cualquier Estado gozan del derecho de paso en tránsito¹⁵³. Un estrecho es considerado internacional cuando a) está constituido por la ZEE de un Estado ribereño o las zonas económicas exclusivas de varios Estados ribereños o b) comunica un área de alta mar o ZEE con otra arrea de alta mar o ZEE¹⁵⁴ o c) sirve para la navegación internacional. [NACIONES UNIDAS. 2007]

Reflexiones sobre la evolución del derecho Internacional Marítimo.

La realidad del Derecho Internacional Marítimo es que éste está en constante evolución sujeto, sobre todo, por la fuerza de los tratados

153 Artículo 38 de la CONVEMAR

154 Artículo 37 de la CONVEMAR

internacionales que los Estados signan unos con otros, en el contexto de la Ley del Mar. Es verdad que no todos los Estados de las Naciones Unidas están adheridos a la CONVEMAR, pero no es menos cierto que en ciernes están algunos, que por diversas razones, sobre todo de política interna, no han dado ese paso trascendental. Para ellos, la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia, más los respectivos marcos jurídicos nacionales, son los que “soportan” su posición internacional, en todos los asuntos jurídicos que tienen que ver con el mar. [AUDEL, Heriberto. 2003]

No se puede soslayar el hecho de que los Estados deben estar pendientes de los cambios que se producen en cuanto a la legislación global de los espacios marítimos, independientemente si están o no adheridos a la Convención, ya que su capacidad de mantener una posición respecto al uso del mar, en cualquier región del mundo, tiene una connotación global, por la jurisprudencia que se puede crear [AGUILAR, Andrés. 2008]. En ese sentido las posiciones aisladas, poco a poco van perdiendo vigencia y el uso, que da el derecho y el derecho que es promulgado, va deteriorándose. Una situación que Ecuador, con su posición de mantener las 200 MN de mar territorial¹⁵⁵, sin observar el elemento pragmático del uso¹⁵⁶ de los recursos vivos o no vivos que se encuentran en sus espacios, y de los que el Estado Ecuatoriano es propietario incontestable, ante cualquier interés. [COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR. 2003]

El Derecho del Mar se ha ido adaptando, como se ha visto, a la evolución de la humanidad: desde fuerza, a la costumbre y al tratado consciente de las partes; se ha generado una jurisprudencia¹⁵⁷ que establece hitos en el manejo jurídico de las controversias respecto a los espacios marítimos, en especial del

155 Representa el 3% de todos los Estados de la ONU, la posición de Ecuador de un mar territorial, junto a El Salvador, República del Congo, República de Liberia y Perú; sin embargo, éste último aún es muy discutible su ubicación de este pequeño grupo, ya que su visión es de una zona marítima en la que él ejerce el Dominio Marítimo de esos espacios marítimos, con connotaciones que en algunos aspectos difieren de un mar territorial en el rigor del concepto vigente.

156 De acuerdo a la CONVEMAR, el Estado ribereño, por ende el Estado Ecuatoriano tiene derechos de soberanía en la Zona Económica Exclusiva, es decir, es dueño de los recursos vivos y no vivos que se encuentren en ella, al igual que en su plataforma continental, Eso significa que es propietario absoluto de esos recursos y sin su permiso, ningún otro Estado o Compañía podrá explotarlos, sin la respectiva previa autorización

157 Podemos hablar de un derecho jurisprudencial, porque las decisiones de la Corte Internacional de Justicia siempre serán un elemento fundamental para el derecho del mar.

mar territorial y la delimitación de los espacios marítimos¹⁵⁸ [BUSTAMANTE, Miguel. 2008]. En ese sentido, existen algunos diferendos limítrofes, que no pueden ser definidos solamente por un convenio o un tratado, muchas veces se pone en movimiento todo el marco del derecho internacional para evitar conflictos y guerras. Por otra parte, las declaraciones unilaterales, cada vez más pierden peso en el contexto internacional, ya que la aceptación de los Estados vecinos es la que crea la legalidad moral y jurídica de ese derecho “propuesto”.

Esevidente de que existen también importantes connotaciones geopolíticas y estratégicas, ya que el derecho se ha generado en un continuo juego de la diplomacia y la fuerza, como brazos fundamentales de la configuración de las políticas del Estado. La CONVEMAR guarda también un estrecho fundamento geopolítico, puesto que se ha adaptado a las diferentes realidades geográficas que son las que han condicionado, finalmente, la generación de un derecho marítimo que se acerque a ser más equitativo, más justo. Es razonable pensar aquello, cuando la misma libertad de los mares ha dado al hombre, a través del desarrollo de la ciencia y la tecnología marinas, la visión de conocer y saber cómo usar el mar, de una forma racional, sostenible y sustentable; intentando respetar los derechos e intereses marítimos de otros Estados, los mismos que han sido codificados en la Convención, es por eso que se la ha denominado la Constitución de los Océanos.

En realidad no hay que temerle a los cambios, sino que hay que estar atentos a ellos y, sobre todo, estar preparados para que en caso de que existan amenazas, entender cuáles son las oportunidades que se encuentran en cada una de ellas. Para esto es esencial la educación de calidad, en todos los niveles, y siempre mirando hacia el mar. No es raro afirmar lo anterior, más bien es extraño que no se haya entendido eso a nivel oficial y la razón es lógica, Ecuador, pese a ser un Estado marítimo, no está consciente de eso. En ese contexto también entra la CONVEMAR, que es en sí, un instrumento jurídico, cuya aplicación denota el grado de cultura marítima de los pueblos, de ahí que es esencial su adopción inmediata, sobre todo en su siglo en el que

158 Como lo explica claramente Miguel Bustamante y Héctor Maldonado: “El derecho del mar permite resolver controversias y reclamos entre naciones, que establecen conforme a sus intereses nacionales para ejercer su soberanía sobre la explotación de los recursos del océano. Los mares y sus recursos son extensiones que no se pueden delimitar con una cerca; por esto, los países ribereños están obligados a proceder sin demora a intercambiar opiniones con miras a resolver sus conflictos al amparo de los derechos y obligaciones que reconoce la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (...)”

la capacidad, investigación científica, la educación de calidad y gobiernos con liderazgo genuino, permitirán que realmente desarrollar la conciencia marítima, y con ella, el entendimiento de la evolución del Derecho del Mar, para beneficio de la nación ecuatoriana.

Capítulo III

LA GEOPOLÍTICA

INTERRELACIÓN CON LA GEOGRAFÍA

La geopolítica es una ciencia que se derivó de la comprensión de las interrelaciones entre el Estado y el entorno geográfico en donde se desarrolla; Friedrich Ratzel (alemán) y Rudolf Kjellén (sueco) fueron los primeros en delinear a la geopolítica como ciencia y, conforme han transcurrido los años y se ha incrementado la comprensión de las relaciones políticas y geográficas que mueven el orden mundial, se ha convertido en una ciencia fundamental para la toma de decisiones en el más alto nivel político. La visión geopolítica de los estadistas es la que les ha permitido ver prospectivamente el destino de sus Estados y el nivel de influencia del que sus países son capaces de alcanzar, desde una posición geográfica específica, además de todas las connotaciones, políticas, económicas, militares y sociales, con otros Estados.

En algunas oportunidades ha sido llamada como una ciencia incompleta, creada en base de intuición y algo de “locura” determinista, una pseudo ciencia o ciencia creada para el servicio del expansionismo alemán, que coadyuvó a la creación del tan triste como odiado régimen nazi. Sin embargo, es necesario revindicar el valor de esta ciencia, y para ello debe acudir a nuestra mente los que los grandes líderes políticos y militares, filósofos y geógrafos creaban sobre mapas, cartas y planos de ciudades, sobre las que debían tomar decisiones trascendentales en el orden político, económico, estratégico, militar y social, identificando fuerzas enemigas y de sus aliados, conjugando todo ello para lograr una nueva posición favorable en la cual establecer el espacio vital para su desarrollo y seguridad.

En toda esa visión global estaba de por medio el conocimiento cabal del medio geográfico en donde debían llevarse a cabo las acciones estratégicas derivadas de esas visiones globales de los conductores; en donde la logística era esencial tanto como las mismas acciones bélicas, algunas de carácter táctico, y otras que trataban de obtener resultados estratégicos para perfilar esas visiones de crecimiento, aunque en ello estaban implícitas conquistas y expansiones territoriales. También estaban de por medio acciones que debían realizarse con las relaciones exteriores y el manejo político de los elementos internos de los estados, un juego fascinante, complejo y peligroso que se llevaban primero, y antes que nada, sobre las cartas. Así, emperadores, reyes, conquistadores, estrategas, navegantes, exploradores,

filósofos, científicos e historiadores han hecho el uso de la geografía para la conducción política de sus intenciones, en cualquier nivel y en cualquier tiempo, constituyéndose, sin lugar a dudas en los precursores de esta ciencia política: la geopolítica.

Desde principios del siglo XX la geopolítica se ha desarrollado rápidamente como una ciencia útil, aunque pocas veces comprendida en su alcance, quizás por su complejidad en el entendimiento de las interrelaciones existentes entre la geografía y las ciencias políticas y sociales. Es evidente que tiene un marco teórico, que debido al nivel político en el que está, deben estar claros los objetivos nacionales permanentes y su interrelación con los objetivos políticos actuales, éstos últimos propios de los gobiernos que asumen las riendas de dichos estados. Pero esto no es suficiente para hablar de una “visión geopolítica”, también es necesario que se integren en un vínculo estrecho con las relaciones exteriores para que de ellas emanen el conocimiento sobre las amenazas y las oportunidades que tiene el Estado en el concierto internacional, de tal forma que sea posible estructurar una planificación concreta para obtener metas en el futuro. Así mismo, debe fortalecer el “peso específico” del Estado, con respecto a su “posición” internacional, lo que complementará a su “posición geográfica”, traducida en una “posición geográfica esencial”, cualquiera que ésta sea, para fortalecer su capacidad de desarrollo y crecimiento, y todo esto, bajo la “visión prospectiva” esencial: el escenario apuesta que garantice la supervivencia del Estado, el crecimiento y desarrollo de la nación y la seguridad del Estado Nación.

El marco teórico de la geopolítica se estructura sobre teorías, principios, normas, elementos e hipótesis que mediante el análisis del espacio geográfico-objeto y el estudio prospectivo de las interrelaciones políticas, estratégicas, militares, sociales y económicas, factibles, puedan crearse a tiempo, políticas que permitan al conductor político, a través de toda la organización del Estado, obtener los objetivos trazados, e influir en el presente para obtener otros, en el futuro. Estos estudios cubren algunos aspectos importantes, como los que resume el mayor Roberto Antonio Garay Saravia, en su ensayo “¿Qué es geopolítica?”:¹⁵⁹

“1. La conducción política y político-estratégica del Estado, en todas las

159 El mayor Roberto Antonio Garay Saravia es un oficial del Ejército Salvadoreño, graduado en 1981. Es Licenciado en ciencias políticas graduado en la Universidad Salvadoreña y profesor titular de geopolítica en la Escuela de Comando y Estado Mayor “Dr. Manuel Enrique Araujo”

decisiones trascendentales en las cuales intervenga el factor geográfico; para formular una política territorial que permita aprovechar o disminuir las desventajas, sobre las ventajas políticas en beneficio de los objetivos nacionales.

2. Mejorar al Estado, modificando positivamente las condiciones geográfico-políticas (causas) que se deduzcan, con el propósito de producir en el futuro (prospectiva) mejores efectos políticos, de acuerdo a los objetivos nacionales deseados.
3. Les brinda, no sólo el conocimiento del ambiente geográfico que sirve de escenario a los hechos políticos, lo que no es misión de la geografía, sino el de las relaciones entre ese escenario y el comportamiento humano”.

Desde la evidente entrada de la geopolítica como una ciencia de apoyo al Estado, para el manejo del frágil equilibrio de los poderes que circundan al espacio geográfico extra territorial, ha sido necesario entender las distintas formas de cómo varios pensadores han enfocado a esta ciencia; ya no solamente considerando al Estado como un organismo vivo, sino también como la interrelación entre la geografía y la política aplicada al Estado; o también, como, la interrelación de la geografía con otras ciencias aplicada a la política. Muchos de los pensamientos geopolíticos han guiado las políticas de varios Estados poderosos, basados en las “visiones geopolíticas” de algunos autores como: Karl Haushofer, Alfred Mahan, Halford Mackinder, James Fairgrieve, Nicolás Spykman, Henry Kissinger, Alexander Seversky y Samuel Cohen.

La evolución de la geopolítica

Las ideas geopolíticas de Ratzel y Kjellén dieron las herramientas necesarias para que Karl Ernst Haushofer¹⁶⁰ influyera en la visión del III Reich¹⁶¹, hasta el punto de que la idea¹⁶² de Hitler no era solamente recuperar

160 Karl Haushofer nació en Munich, el 27 de agosto de 1869 y murió (suicidio) en Pähl, el 13 de marzo de 1946. Fue político, militar, geógrafo e historiador alemán, uno de los principales ideólogos del Lebensraum, el espacio vital. Fuente: Wikipedia.

161 Adolf Hitler, en su libro “Mi Lucha”, ya había expresado la necesidad de obtener mayor espacio físico para Alemania, influenciado por las ideas de Haushofer.

162 Haushofer “(...) comprometió su pensamiento con su vinculación indirecta con el movimiento ultra nacionalista alemán nazi. Desde 1919, Haushofer y otros dirigentes (entre ellos Rudolf Hess, que era su amigo) fundaron el Partido Nacionalsocialista de los trabajadores alemanes, al cual se unieron después Adolf Hitler y Joseph Goebbels, así como la sociedad secreta de Thule (...). Fuente: Wikipedia.

los espacios que había perdido Alemania antes de la I Guerra Mundial, sino al contrario, expandir su territorio para que tuvieran la extensión geográfica necesaria, el espacio vital suficiente, para surgir como una potencia mundial. El origen hebreo de su esposa, Martha Mayer-Doss, fue el detonante para que cayera en desgracia ante los ojos de Hitler y de todo su sistema demencial. Después de que cayó Alemania, Haushofer no fue implicado con ningún cargo en la Corte de Nuremberg, pero los aliados le retiraron su pensión y su cargo en la universidad, por lo cual perdió la razón y terminó suicidándose, junto con su esposa, en 1946. [BERNEDO, Luis. 2008]

Después de la caída del III Reich, la geopolítica sonaba a recuerdos lamentables relacionados con el nazismo, por lo cual casi ni siquiera era recordada. Además, la realidad geográfica de Europa, Japón e Italia y el balance político del mundo, eran otros; tanto que el nuevo orden mundial no sintió la necesidad de la geopolítica, ésta había perdido vigencia e interés, pues el inicio de la Guerra Fría marcaba su propio ritmo y su propia visión del escenario internacional, no necesitaba de ningún instrumento filosófico y pragmático, para entender que existían dos hegemonías que debían convivir como dos únicos bloques de países enfrentados, los orientales, alineados con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; y los occidentales, alineados con los Estados Unidos de América. Se convivía en un estado permanente de tensión, porque la ruptura de una paz frágil sólo podía significar un enfrentamiento nuclear de enormes proporciones, por ello, se mantenía una política externa con riesgos calculados, para nunca llegar a la guerra definitiva, o por lo menos esa parecía ser la intención, como se pudo ver, por ejemplo, en la crisis de los misiles de Cuba en 1962.

La geopolítica en el periodo comprendido entre 1950 hasta 1970 estuvo en decadencia, pero no desapareció. Su importancia en el manejo de las ciencias políticas la mantenía vigente, pero bajo otras formas de análisis estructural, de tipo geográfico o político. Por otro lado, en los debates académicos de historia o geografía, el término fue pocas veces nombrado y casi en forma tangencial. Sin embargo, la geopolítica subyacía en el manejo de la Guerra Fría, tal cual como un juego de ajedrez, en donde el que perdía, perdía tanto como el que ganaba. Esta situación global favorecía a algunos aspectos en el avance de la humanidad, como por ejemplo: el desarrollo espacial, el desarrollo tecnológico, en especial de las ciencias informáticas, el desarrollo

de las ciencias nucleares, por la implementación del mayor y mejor arsenal de armas nucleares así como sistemas avanzados de propulsión.

Cabe anotar un punto realmente importante, que quizá sea uno de los elementos más significativos para la “reactivación” de la geopolítica como importante apoyo de la política exterior de los EE. UU., a través de la visión marítima de Alfred Thayer Mahan¹⁶³, para lo cual esa potencia ya poseía varias bases en todo el mundo y sus buques de guerra cubrían las tres cuartas partes del planeta, lo que le daba a EE. UU. el control de los mares y, por ende, una gran ventaja sobre la URSS. Otra de las situaciones que coadyuvó al resurgimiento de la geopolítica fue el amplio uso del término que le dio Henry Kissinger, lo que evidenció también su necesidad. Hubo pensadores que comenzaron a establecer distintas visiones respecto al ordenamiento hegemónico mundial, resaltando el hecho de que, necesariamente, se deben hacer los estudios prospectivos del caso, fundamentados en las percepciones de los cambios de la situación mundial.

La visión geopolítica de Friedrich Ratzel

Ratzel es considerado como el padre de la geopolítica; sin embargo el no creó el término “geopolítica”, sino que fue acuñado por el geógrafo, politólogo y político sueco Johan Rudolf Kjellén. En todo caso, la geopolítica tuvo sus raíces en la geografía, y hoy en día, esta última, es considerada la ciencia que estudia las interrelaciones entre el hombre y su medio ambiente. Estas interrelaciones son vitales para su desarrollo y seguridad, ya que, dependiendo de los recursos naturales que hayan en tal o cual espacio geográfico, de la topografía y tipo de espacio del que se trate (tierra o mar), la cercanía e intencionalidad de otros grupos humanos (que también atienden a similares necesidades) y la capacidad e iniciativa que tengan los pueblos para usar esos espacios, definirán su supervivencia y proyección en el tiempo. Uno de los primeros estudiosos de la geografía, desde una rigurosa perspectiva de la relación con el hombre, fue el geógrafo alemán Friedrich Ratzel¹⁶⁴, quien apartándose de la reflexión puramente institucional y

163 Alfred Thayer Mahan nació en West Point, NY, el 27 de septiembre de 1840 y murió en 1914, fue oficial de la Marina de los Estados Unidos de América, y sobre todo fue un geoestratega, cuyas ideas se apoyaban en la importancia del poder marítimo de los EE. UU., estaba en los buques que pudiese tener su país, alrededor del mundo. Su obra más importante fue “The Influence of Seapower Upon History, 1660-1783”, que fue publicada en 1890. Fuente: Wikipedia.

164 Nació en Karlsruhe, el 30 de agosto de 1844 y falleció en Ammerland, el 9 de agosto de 1904.

jurídica, analizó la existencia y evolución del Estado, desde una perspectiva organicista¹⁶⁵, de tal manera que el Estado pasa a constituirse en un ser vivo, en el que se producen procesos semejantes a los del ser humano: nace, crece, se desarrolla y muere.

De Friedrich Ratzel hay que entender, primero, el entorno en el que elaboró su teoría, de ello da buena cuenta Jaume Vicens Vives¹⁶⁶, quien se expresó así: “En el pensamiento de Ratzel pesaron su condición de alemán, que había bebido en las universidades la doctrina determinista de Herder, y la idolatría estatal de Kant y Hegel, que había tomado parte activa en la guerra de 1870¹⁶⁷, y que compartía el belicismo histórico de Treitschke...” [VINCENS VIVES, Jaume. 1940]

Él parte de un hecho irrefutable, la humanidad se ha movido, construyendo su historia, sobre dos elementos esenciales: el hombre y el suelo. Entendiéndose por “suelo” el entorno geográfico en el que se ha desenvuelto. Por su formación, su visión fue terrestre, sin embargo, sin perder la esencia de sus pensamientos, su concepto “suelo” puede ser trasladado desde la tierra al mar. Esta relación tiene un involucramiento tácito entre el Estado y su población; el Estado asume una realidad “biológica” fundamental, a la que la ata y condiciona a un espacio geográfico, el cual es variado y también disímil (como el agua y la tierra), en el que necesariamente debe cumplir su ciclo vital; de esta manera, su población, para supervivir, desarrollarse y crecer dependerá de las características del espacio geográfico en el que se asienta. [EDUCAR. 2007]

Ratzel, entendiendo la condición “biológica”¹⁶⁸ del Estado, establece lineamientos para su eficiente manejo, visualizando siempre el lograr un

165 Anotado desde Wikipedia; la teoría organicista coloca a las personas jurídicas como entes que no son un producto artificial del Estado; al contrario, son realidades vivas, en consecuencia, los entes colectivos son organismos sociales dotados, de igual que el ser humano, de una potestad propia de querer y por ello, capaces naturalmente de ser sujetos de derecho.

166 Jaume Vicens Vives “(...) nació en Gerona, en 1910 y murió en Lyon, en 1960). Fue un connotado historiador español y maestro de historiadores. Tras una tesis doctoral (Fernando II y la ciudad de Barcelona) que presenta en los primeros años de la guerra civil española (1936-1937), su área de estudio se centró en la Cataluña de la Baja Edad Media, para acabar siendo considerado como principal autoridad en la historia económica y social”. Fuente: Wikipedia.

167 La Guerra franco-prusiana - fuente Wikipedia - “(...) fue un conflicto bélico que tuvo lugar desde julio de 1870 hasta mayo de 1871.(...) Este conflicto bélico resultó en realidad una guerra franco-alemana debido a que se aliaron a Prusia todos los estados alemanes (conforme a los planes de Bismarck). Precisamente, después de esta circunstancial alianza militar, se produjo la unión política de Alemania.”

168 En realidad él estaba consciente de que un Estado no podía ser un ser vivo, pero si podría comportarse como tal..

mejor crecimiento y procurando mantenerse como un Estado organizado, en el mayor tiempo posible¹⁶⁹, de tal manera que conceptúa tres elementos esenciales de su teoría: espacio (*raum*), posición (*lage*) y sentido del espacio (*raumsinn*). Estos elementos fueron caracterizados conforme se indica a continuación:

ELEMENTO	CARACTERIZACIÓN
Espacio	Población, extensión territorial, clima, topografía, relieve, hidrografía, recursos naturales.
Posición	Es su posición geográfica con respecto a los Estados vecinos y al resto del mundo
Sentido del espacio	Es la conciencia que tienen los pueblos que constituyen un Estado, para dinamizar el espacio geográfico en donde se desarrollan para que, según sus necesidades, incrementarlo o modificarlo.

Estos elementos podemos ubicarlos en la misma dinámica de la evolución del Estado Nación, que tuviera su partida de nacimiento con el Tratado de Westfalia¹⁷⁰ de 1648 [REDIRIS, Clio. 2007]. Es entonces importante establecer la primera relación básica entre los elementos de Ratzel y los elementos del Estado: población, poder (gobierno) y territorio. Después de 1648, la adaptación de los Estados europeos, bajo un nuevo concepto del derecho internacional, determinó una actividad dinámica, en la que algunos Estados, pese al espíritu consignado en forma jurídica en Westfalia, desaparecieron por efectos de la aplicación del poder hegemónico de otros, y los más grandes (Francia, Suecia, Dinamarca, España, etc.) comenzaron a modificar el tablero del orden mundial de la época, mediante la aplicación de las razones de Estado¹⁷¹ consecuentes con sus intereses nacionales. El Estado estaba creando

169 Es necesario recordar, que en las lecciones de la historia y pegado su visión del desarrollo “biológico” del Estado, en algún momento éste entraría en el ocaso, y desaparición, independientemente del tiempo que tomase aquello, por eso los Estados deben procurar tomar todas las acciones pertinentes para mantener su existencia, el mayor tiempo posible.

170 Tratado de paz que se dio después de la Guerra de los 30 años, en la que se confrontaron varias naciones europeas de la época, dando como consecuencia la aceptación del principio de soberanía territorial, el principio de no injerencia en asuntos internos y el trato de igualdad entre los Estados.

171 Con el Tratado de Westfalia, la razón de Estado fue un argumento esencial para la actuación internacional de Francia; recordar que este “instrumento” del Estado se deriva de la visión de Nicolás Maquiavelo, a través de la cual (Wikipedia) “(...) el Estado tiene el derecho de perjudicar o afectar, de una u otra forma, a personas o grupos de personas, en pro del resto de individuos que lo conforman, generalmente obviando las propias normas legales o morales que lo rigen (...).

su relación con el espacio geográfico base (Europa) y la posición (geográfica de cada uno de los Estados en crecimiento), desde donde ejercían su influencia y poder, en un contexto ya conocido desde hace siglos, pero que recién se lo comprendía como un ciclo vital dinámico, que dependían de los intereses de cada uno de los actores y de la geografía, sobre la que se plasmaban sus decisiones, mediante acciones bélicas.

Ratzel entendió que el Estado era como un *organismo geográfico* o *fenómeno en el espacio* y que, en esa condición, debía cumplir un ciclo vital sobre un espacio físico. Es obvio que mientras en ese espacio físico se encontrasen todos los elementos constitutivos para su supervivencia, sería su espacio de desarrollo y seguridad; pero si no lo era, por cualquier razón que fuese, habría también un desplazamiento del espacio vital. La pregunta era ¿Hacia dónde se movería ese espacio vital?, pues lo haría hacia cualquier realidad geográfica que le proveyese de lo esencial para seguir cumpliendo con su ciclo vital, ocurriese en donde ocurriese, sea en tierra o sea en el mar y en contra de otro u otros pueblos, mediante el derecho de la aplicación de la fuerza; en este sentido, el derecho del más fuertes prevalecía, de tal manera que para supervivir, siempre se debía ser el más fuerte, y para ello siempre había un solo camino: visión, previsión y preparación. [RATZEL, Friedrich. 1898]

Ratzel buscando las interrelaciones vitales entre el hombre y su entorno geográfico, analizó los trabajos de Charles Robert Darwin¹⁷², Friedrich Heinrich Alexander von Humboldt¹⁷³, Carl Ritter¹⁷⁴, Johann Gottfried von Herder¹⁷⁵, la conceptualización de las teorías deterministas¹⁷⁶ de la época y fundamentándose en postulados positivistas¹⁷⁷, creó su pensamiento. Fue esencial entender cómo el hombre se había ido adaptando a la geografía como

172 Charles Darwin nació en Inglaterra (Shrewsbury) el 12 de febrero de 1809; y murió en Kent (Inglaterra) el 19 de abril de 1882.

173 Alexander von Humboldt nació en Alemania (Berlín) el 14 de septiembre de 1769, y murió en Tegel el 6 de mayo de 1859).

174 Carl Ritter nació el 7 de agosto de 1779 y murió el 28 de septiembre de 1859

175 Johann von Herder nació en Mohrunge (Alemania) el 25 de agosto de 1744 y murió el 18 de diciembre de 1803 en Weimar.

176 El determinismo geográfico fue esencial en la concepción de Ratzel, que abarcaba el hecho cierto y observado de que "(...) el medio físico determina a las sociedades humanas como colectivo y al hombre como individuo y a su nivel de desarrollo socioeconómico y cultural, por lo que los seres humanos deben adaptarse a las condiciones impuestas por el medio (...)" Fuente: Wikipedia.

177 El positivismo "(...) son todas las actividades filosóficas y científicas deben efectuarse únicamente en el marco del análisis de los hechos reales verificados por la experiencia (...)" Fuente: Wikipedia.

una consecuencia lógica de su necesidad de supervivir y desarrollarse; cómo había partido desde un punto, desde una posición geográfica para construir su Estado y su nación e influir sobre las restantes circundantes, ejemplos históricos confirmaban esa realidad: fenicios, cartagineses, cretenses, griegos, romanos, ciudades Estado italianas, España y Portugal, etc.; y, finalmente, como la dinámica del sentido de la posición, aplicada por los líderes, era capaz de transformar su propia realidad geográfica. Obviamente hubieron las exageraciones históricas derivadas del pensamiento de los líderes, tal cual ocurrió cuando exacerbaron sus conceptos para usarlos en el régimen nazista, lo que hizo venir a menos el sentido de la geopolítica.

La teoría de Darwin y su relación con la supervivencia del hombre

El determinismo geográfico puede ser controversial desde el punto de vista más básico: la libertad del hombre de decidir y escoger su destino; sin embargo, existen elementos históricos y biológicos que señalan que el destino del hombre tiene mucho que ver por su posición geográfica y su capacidad de adaptación. Esto tiene que ver mucho con la evolución, un aspecto que fuera ya observado por Darwin, quien sentara las bases de la moderna teoría de la evolución, a partir de un proceso complejo y largo como es la selección natural, la misma que es “(...) la reproducción diferencial de los [genotipos](#)¹⁷⁸ en el seno de una población biológica (...)”, que en la actualidad, en las ciencias biológicas modernas es considerada la principal causa del origen de las especies y de su adaptación al medio.

La evolución de las especies fue el resultado de una profunda investigación que llevara a cabo en las islas Galápagos, durante su viaje de investigación a bordo del [HMS Beagle](#) en los años [1831-1836](#). Las islas al ser un espacio “aislado” del continente, proveyeron a Darwin la oportunidad para observar y obtener evidencias sobre los cambios importantes que se habían producido en las especies que habitaban en ellas. Uno de los ejemplos más significativos fue el de las tortugas, cuyos caparazones diferían de isla en isla, aunque ellas estaban relacionadas de una manera muy cercana, pero su estructura y su forma de alimentarse, eran propios de las especies de cada isla. Los indicios que recabó fueron los suficientes para pensar

178 El genotipo “(...) es el contenido genético (el genoma específico) de un individuo, en forma de ADN. Junto con la variación ambiental que influye sobre el individuo (...)” Fuente: Wikipedia.

que, en el principio de los tiempos, las islas no estaban habitadas, que las especies llegaron desde el continente y conformen ocuparon su espacio en las diferentes islas, éstas condicionaron su evolución y adaptación al entorno geográfico donde se desarrollaron, un principio que se podía extrapolar al propio ser humano.

La selección natural se ajusta al medio ambiente en el que las especies se han desenvuelto desde el inicio de la ocupación de un espacio geográfico, el mismo que tiene un clima específico (calor, humedad, lluvia, nieve, vientos, etc.), recursos de subsistencia específicos (alimentación según los tipos de clima, suelos y medios), calidad de agua y aire (dependiendo si las fuentes están cerca de yacimientos de uno u otro tipo de minerales o cercanos o lejanos de las altas cumbres o próximos al mar, etc.) y una serie de otros factores que de una u otra manera obligan al individuo, en este caso al hombre, a adaptarse a él, para extraer de ese entorno, lo mejor que pueda para sobrevivir, dando como resultado diversas peculiaridades en su evolución como pueblo y más tarde como nación (un italiano de Sicilia es un tanto “diferente” del de Génova, o un ecuatoriano de Loja es un tanto “diferente” del de Esmeraldas). De esta teoría orgánico-espacial, le llevó a Ratzel a considerar al Estado como un organismo territorial, cumpliendo todos los procesos naturales que les son inherentes a los seres humanos. [DARWIN, Charles. 1859]

Esas cosas que nos hace “diferentes”, en el proceso de la evolución biológica, dependen de dos factores fundamentales, uno que es una variación aleatoria genética, no determinista, que está en la herencia y otra que si es determinista, que tiene que ver con la forma en que ha podido sobrevivir y alcanzar el éxito de su reproducción (como el individuo más fuerte en cualquiera de los ámbitos) y que se ha ido acumulando a través del tiempo. Es aquí en donde el factor educativo hace la diferencia e intenta lograr un cambio del destino basado en las decisiones estratégicas: el hombre moderno, dentro de un contexto cultural, aún con los cambios selectivos, puede estructurar un elemento poderoso en la forma de aprender a sobrevivir y lograr su desarrollo: la educación. El conocimiento de lo que es como especie y de lo que puede hacer con el entendimiento cabal del medio que lo rodea (investigación científica - conocimiento), es la clave de moverse en el mundo con seguridad y alcanzando niveles de desarrollo que a su vez les permita

tener elementos para supervivir... ¿Cuán peligroso es no entender esto? Los hechos de la historia señalan que no entenderlo, ha significado el fin de los pueblos más débiles... ¿Ecuador es un pueblo débil?

Humboldt y la importancia del conocimiento del espacio vital

Humboldt vivió noventa años, de los cuales, sesenta los dedicó a explorar e investigar una gran cantidad de campos de las ciencias naturales y humanas como: el humanismo, la etnografía, la antropología, la zoología, la astronomía, la geografía, la física, la climatología, la oceanografía, la geología, la mineralogía, la botánica y la vulcanología, de hecho se lo considera como el padre de la geografía moderna universal. Como resultados de sus exploraciones y observaciones, pudo determinar importantes relaciones entre los diferentes entornos naturales y los efectos de éstos sobre las espacios terrestres y marítimos; ejemplos de ello son sus estudios sobre el vulcanismo y su relación con la evolución de la corteza terrestre; además, observó las diferentes temperaturas que tenía el océano Pacífico en diferentes épocas del año, claramente comprendió que se debía a las estaciones del año, como consecuencia del calor que el sol proveía a la tierra, durante su trayectoria alrededor de él; sin embargo, entendió que había una relación fundamental con las aguas frías que provenían desde el sur del continente al desplazarse al norte, de ahí que se las llegó a denominar “Corriente de Humboldt”. Estas observaciones fueron hechas en Ecuador y Perú.

El entendimiento de las realidades naturales que Humboldt vio a su alrededor, durante sus viajes, especialmente el que hizo a bordo del Beagle, constituyó un paso esencial para entender una serie de interrelaciones que existen entre la naturaleza y el hombre; trabajos que siguieron a los de él, por otros investigadores, han permitido continuar generando nuevas visiones y nuevo conocimiento. Lo importante es resaltar el hecho de que todo ese conocimiento no se hubiera podido estructurar, sin estudiar e investigar, con el rigor científico correspondiente; esto quiere decir que el hombre debe tener una base de conocimiento sobre el cual debe seguir agregando capas, hasta el punto de intentar comprender todo el significado que tiene para sí mismo. El mar es un medio complejo, dinámico y variable, desde esa perspectiva, su conocimiento obliga a un mayor esfuerzo y concentración, que demanda una gran cantidad de recursos humanos y

también tecnológicos, los mismos que sólo podrán ser provistos, en la medida de que se entienda la importancia vital de los datos e información adquiridos. [HUMBOLDT, Alexander von. 1847]

Carl Ritter y su aporte a la visión de Ratzel

Ritter fue también un geógrafo destacado, sobre todo por las investigaciones tendientes a explicar las relaciones entre el medio geográfico circundante (medio físico) y el entorno del ser humano, en el marco de su complejidad social e histórica. Sus trabajos profundos en el desarrollo de un pensamiento geográfico universal, basado en la generación del conocimiento práctico, lo ha ubicado, junto con von Humboldt, como fundador de la geografía moderna. Ritter comenzó a entender que el desarrollo de los pueblos, también debían ser contextualizados en su historia, porque ésta tiene elementos y factores esenciales del carácter y la forma de hacer las cosas, que cada nación tiene y, obviamente, se refleja en el tipo de gobierno y la forma de Estado que adoptan, este asunto se ve claramente reflejado en su obra magna “Las ciencias de la Tierra en relación a la [Naturaleza](#) y a la [Historia](#) de la Humanidad”.

Ritter teorizó y fundamentó la geografía desde una perspectiva particular, partiendo que la evolución de la raza humana ha tenido un espacio geográfico que ha cobijado diferentes formas de sobrevivir del hombre, entonces: “La geografía es un tipo de [fisiología](#) y de [anatomía](#) comparativa de la Tierra¹⁷⁹. Ríos, montañas, [glaciares](#), etc., son distintos órganos cada uno de los cuáles posee sus propias funciones, y, como éste marco físico es la base del hombre, determinándolo durante toda su vida, así la estructura física de cada país es un elemento decisivo en el progreso histórico de cada nación.” [RITTER, Carl. 1859]

Esta teoría suministró algunos de los elementos más importantes en la concepción filosófica de Ratzel, en su visión de la geografía y su relación con la política; partiendo que el hombre está sujeto a un determinismo geográfico, pero, tiene la capacidad de tomar decisiones para adaptarse de la mejor manera a ese entorno (que en algunos casos es adverso); de ahí que lo que realmente importa es el conocimiento que tenga respecto a ese

179 Conforme a la Real Academia de la Lengua - fuente Encarta® 2007 - fisiología - (Del lat. physiologia, y este del gr. φυσιολογία). f. Ciencia que tiene por objeto el estudio de las funciones de los seres orgánicos.

“espacio vital” (*lebensraum*) en el que desarrolla todas sus actividades, con el propósito fundamental de lograr el “crecimiento” del Estado.

Gottfried von Herder una visión filosófica

Von Herder, a través de su *Ensayo sobre el origen de la lengua*¹⁸⁰, analiza el origen de las lenguas, entendiendo las diferentes evoluciones antropológicas de los distintos pueblos y dejando de lado la corriente divina. Es importante entender que este aporte es significativo cuando reflexiona sobre todos los factores y elementos que han intervenido en un proceso tan complejo, como la evolución del hombre, en un texto geográfico del que depende totalmente. Esta concepción ocasionó más de una inquietud, sin embargo, la fuerza del conocimiento, sobre una base de educación científica, se impuso, como la razón natural de los hechos. Su teoría era lógica, ya que el desarrollo del lenguaje es una consecuencia de la necesidad racional del hombre de comunicarse para sobrevivir y proyectarse sobre la faz de la tierra.

Sus pensamientos tuvieron un contexto filosófico muy antiguo: la *scala naturae*¹⁸¹, que es una idea reiterativa, que a través de la historia de la biología intenta explicar un ordenamiento de los seres vivos, de una manera lineal, continua y progresiva, que iniciando desde la composición más simple, con el tiempo y la evolución, alcanza la complejidad, tal cual lo ha hecho el ser humano. Ratzel encontró otra interrelación, esta vez filosófica y también científica, fundamentada en la observación y la investigación científica, que de una manera objetiva, comienza a establecer modelos reales de cómo la geografía ha influido en el hombre, para que éste tome decisiones sobre su ubicación en el universo y su necesidad de crecer, desarrollarse y proyectar su influencia en el mundo.

La visión global de Ratzel y sus lecciones derivadas

Ratzel enfoca el carácter de su obra hacia la relación entre el espacio físico, caracterizado por un entorno geográfico definido, y el desempeño del ser humano en él; lo que daría como resultados diferentes tipos de adaptaciones, a través de procesos naturales de evolución, tanto en las características físicas,

180 Publicado en 1772, por la Academia de las Ciencias de Berlín

181 Scala naturae o también cadena de los seres, en la que se configura una continuidad de los hechos naturales, que dan un resultado final, tal cual la evolución lo demanda, resumida en la célebre frase “La naturaleza no hace saltos”

como mentales de los individuos; dependiendo todo aquello con el nivel de utilización y aprovechamiento del espacio vital en donde se han desarrollado. En consecuencia, la configuración de las civilizaciones y su capacidad de proyectarse en el tiempo, en un estricto concepto de supervivencia eficiente, depende del desarrollo que éstas tengan con respecto al espacio geográfico que ocupan, confiriéndoles diferentes niveles de desarrollo y por ende, distintas niveles de influencia sobre otros pueblos.

Aquí cabe una reflexión importante: existe un hecho cierto que es la adaptación del ser humano a las condiciones geográficas que le rodean, porque evidentemente es una relación ineludible de su día a día, pero tampoco significa, como ser pensante que es, que esa realidad geográfica lo va a someter, todo lo contrario, siendo un condicionante importante, el ser humano tendrá que superar los obstáculos que éste configuren para su desarrollo, en el que su voluntad de lucha, su inteligencia, su perseverancia y el firme propósito de alcanzar los objetivos trazados, son los factores que crean las interrelaciones que generan el carácter de los hombres, de ahí que la educación y el conocimiento adquieren una magnitud extraordinaria, ya que el pleno conocimiento del medio geográfico que lo rodea, el análisis de todo lo que ese “espacio vital” es para su vida y estructura, es lo que le va a permitir establecer las acciones importantes para superar los obstáculos, a través de un constante proceso de aprendizaje de las interrelaciones que se van creando, ya que nada es estático, todo es dinámico y conforme las situaciones y circunstancias, que se van creando por efecto de esa misma dinámica.

Lo dicho anteriormente crea las “reglas” del crecimiento de los pueblos, ya que las relaciones establecidas, en menor o mayor grado, representan, de una u otra manera, la capacidad de movimiento de tal o cual civilización, en el espacio. Quienes son más civilizados, tendrán una mayor capacidad de expandirse y, concomitantemente con eso, desarrollarán su capacidad de influir sobre las demás civilizaciones, fusionando ideas, conceptos, territorios, razas y estableciendo relaciones más complejas con el medio que los rodea, propugnando siempre el “dominio del espacio”, sobre el cual Ratzel estructura dos conceptos esenciales para su teoría fundamental, uno es el **territorio**, que es la superficie de la tierra que es apropiada para un determinado pueblo; y el otro es, evidentemente, el **espacio vital**, que un

pueblo necesita según su cultura, tecnología, idiosincrasia, recursos naturales y sus antecedentes históricos, religiosas y políticas, y tan importante como eso, su **defensa**, que es un imperativo histórico de su existencia. [RATZEL, Friedrich. 1898]

Como se ha analizado en capítulos anteriores, los diferentes pueblos del mediterráneo han buscado permanentemente un espacio vital, tierra - mar, en donde asentarse y desarrollarse sobre la base fundamental de su existencia: el comercio marítimo. Así mismo, otro elemento esencial de su supervivencia ha sido la defensa de esos espacios vitales, en consecuencia, la historia ha sido una constante lucha por conservar e incrementar ese espacio geográfico; de esa lucha han surgido las leyendas y los hombres que han sido capaces de llevar a sus pueblos a grandes realizaciones, así también como a grandes fracasos, traducidos en la desaparición de civilizaciones. De ahí que no solamente es fundamental el tener un espacio vital suficiente y adecuado, sino que hay que entenderlo, conocerlo, administrarlo y defenderlo con todo lo que se es posible ser como pueblo, como Estado; esto último reposa en las manos de los líderes y de las políticas que éstos pueden ser capaces de crear, en función de sus objetivos y sobre todo de su visión prospectiva de lo que es y será su pueblo, en el contexto de sus situaciones y circunstancias históricas.

La polemología¹⁸² es una de las primeras ciencias sociales creadas en el siglo XX para entender las causas de las guerras como un fenómeno social; sin embargo, se identifican algunas relaciones muy estrechas con lo que significan las relaciones del ser humano, en un espacio geográfico determinado. Estos espacios tienen limitaciones en cuanto a los elementos que pueden proveer para la supervivencia del hombre, como el agua, cuya ausencia en el desierto puede convertirse en una causa vital en ese entorno, pero no como una causa vital en la Amazonia, en donde hay abundancia de ella. Esto puede derivar en una visión determinista de la realidad geográfica, al punto de afirmar que el rigor de los inviernos serían la explicación del mayor desarrollo de la Europa del Norte, o del hecho de que en Ecuador, donde hay muchos recursos naturales, los ciudadanos son menos esforzados para el trabajo, porque todo lo tienen a la mano, contrariamente a lo que ocurre con aquellos pueblos que por la escasez de los recursos y los climas

182 La polemología es la ciencia que estudia los conflictos que enfrentan a comunidades, etnias o a pueblos y que pueden llegar a desencadenar situaciones de guerra. Fue un término creado por el politólogo francés Gastón Bouthold en el año 1948.

rigurosos, son más decididos y planificadores que los ecuatorianos. En primeras líneas existe mucha razón, pero no hay que dejar de lado lo que el pensamiento y la inteligencia del ser humano pueden hacer para cambiar su propio destino, dentro de un espacio vital complejo.

Es necesario entender la época en la que Ratzel desarrolló su pensamiento. Estaba en una Europa cambiante, alterada por las guerras, y en ese contexto es que él da una explicación científica a todos los procesos históricos que estaban llevando los pueblos, relacionados con el colonialismo, el expansionismo, la nacionalización, la contraposición ideológica (social, política y económica), dando una explicación y justificación de todos esos hechos, dando a la lógica, un orden natural, producto de lo que cada pueblo ha sido y es, con respecto a la ocupación de un territorio, en donde han satisfecho o no sus necesidades básicas, de eso dependerá si buscan o no, nuevos espacios (por la vía de la paz o la guerra) para satisfacer los requerimientos fundamentales de los individuos que conforman una nación cualquiera.

La visión geopolítica de Alfred Thayer Mahan

Este oficial de la Armada de los Estados Unidos de América, desde un punto de vista pragmático, pudiera ser el primer geopolítico que en rigor haya expresado una visión oceanopolítica estructurada, que puesta en práctica llevó a su país a convertirse en una de las mayores potencias marítimas de la historia. Los pensamientos expresados en su obra maestra: “La Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783”¹⁸³, tienden a una ambigüedad en el término eje de su visión, el **Poder Naval**. En realidad él se refería al Poder Marítimo y al Poder Naval, conceptos que van a ser analizados en el presente trabajo, debido al profundo significado que tiene para un Estado Marítimo. En todo caso, a través de la historia y empleando el método deductivo, concluye que aquel Estado que domina el mar, dominará a sus enemigos y podrá desarrollar económicamente, siendo el primer marino en reconocer la importancia gravitante del “control del mar”.

La fuerza de sus pensamientos fue tan grande que influyó en las políticas inherentes a los intereses marítimos y su defensa, dando a los gobiernos de la época las razones necesarias para propiciar la construcción de buques

183 La obra de Mahan que en inglés es “The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783”, publicada en 1890, fue el primer intento serio para estructurar los principios del poder naval, en una época de transición tecnológica y que no se conocía el uso y poder de la fuerza aeronaval.

grandes y poderosos (acorazados) y, allende el mar, ubicando los puntos en donde se establecieron bases navales, con el significado de logística, reparación y posición para que las fuerzas navales mantengan y ejerzan el control del mar, materializados en las líneas de comunicación marítima y el comercio marítimo; siendo necesario para ello, anexar nuevos territorios en ultramar. Lo paradójico de todo es que no sólo los EE. UU. procedieron de esa forma, sino que también otras potencias que entendieron su obra, propiciando el surgimiento del imperialismo fundamentado en esas potencias. De tal forma que EE. UU. se expandió hacia el mar, adquiriendo las islas Hawaii, con una notable posición geo estratégica, en el centro de la cuenca del Pacífico; luego anexaron a Puerto Rico, Guantánamo (en Cuba), las Filipinas, la zona del Canal de Panamá (donde construyó el estratégico canal). [TERZAGO, Jorge. 2005]

En la lógica del crecimiento de un Estado, éste va estableciendo vínculos importantes con otros Estados, va estrechando los espacios existentes, primero con el comercio, luego con la tecnología y finalmente en la cultura, hasta que se materializa su influencia, especialmente en los procesos de toma de decisiones, en los que se ponen en juego la misma existencia de los Estados, como también lo ha demostrado la historia. En definitiva, cuando se incrementa el Poder Marítimo (que está bajo la responsabilidad del Estado), se incrementa su poder e influencia en el campo político, social, militar y político, con una visión global, especialmente en este siglo XXI, en donde el mar es cada vez más importante y fundamental, que en otros tiempos.

En ese aspecto Mahan previó el espacio fundamental de los EE. UU. para proyectar su hegemonía y poder, a través de sus ideas, las que han prevalecido en el tiempo. Henry L. Stimson¹⁸⁴, quien fuera Secretario de Guerra durante la II Guerra Mundial recordó que: “La peculiar psicología del Departamento de la Marina de Estados Unidos de Norteamérica, que a menudo parecía abandonar el reino de la lógica para introducirse en un confuso mundo

184 Henry Lewis Stimson Fue con republicano conservador que nació el 21 de septiembre de 1867 y murió el 20 de octubre de 1950. Fue un hombre de Estado, se desempeñó como Secretario de Guerra (II Guerra Mundial - 1940 - 1945), Gobernador General de Filipinas y Secretario de Estado; también fue un destacado abogado de New York; durante la II G.M. fue escogido para desempeñarse como Secretario de Guerra, por su agresiva posición en contra de la Alemania Nazi, apoyándose en el Ejército y la Fuerza Aérea. Gerenció la conscripción, el entrenamiento y armó a doce millones de soldados y, además propugnó la construcción de la bomba atómica. Fuente Wikipedia.

religioso en el que Neptuno era su dios, Mahan su profeta y la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica la única iglesia verdadera...”.

El Poder Naval

El término “Poder Naval” lo creó Mahan y como se mencionó es utilizado en forma ambigua y solo comprensible analizando el contexto, ya que su significado fundamental, como “Poder Marítimo”, es el significado que mayor connotación tiene en sus escritos. Sus libros tienen una amplia descripción de batallas navales, desde donde emergen análisis importantes sobre el comportamiento y efectividad del Poder Naval de tal o cual Estado, siempre visualizando la protección del comercio marítimo en todos los tiempos, paz y guerra; solo que en la guerra el Poder Naval debe ser tan efectivo como para negar al enemigo el uso del mar, especialmente en lo que tiene que ver con el comercio marítimo. Es evidente que tomando el control del mar e impidiendo un normal flujo del comercio marítimo enemigo, los perjuicios económicos serán tan grandes que se forzarán a una negociación, sino a la capitulación y para que eso pueda ocurrir, las características de buques o los elementos que componen el Poder Naval, deben ser tales, que claramente establezcan las diferencias para poder destruir al enemigo o cortar eficientemente sus líneas de comunicación marítimas. [THAYER MAHAN, Alfred. 1890]

En la historia de los hombres, muchos de los grandes pasos que han dado, han sido por alguna circunstancia providencial, en el que de alguna u otra manera han cambiado el destino de instituciones y naciones. Mahan no escapó a su destino, cuando en una época en la que no “habían” suficientes recursos y por otro lado, muchas de los pensamientos castrenses esperaban el momento para ser escuchados. De tal forma que los EE. UU. de ese entonces no tenían suficientes medios y los que se construían, obviamente debían tener la anuencia del Congreso y del Presidente de los Estados Unidos; sin embargo de estas restricciones, sus ideas fueron escuchados por las autoridades competentes, hasta que en noviembre de 1889, fueron incluidas veinte unidades navales, divididas en dos flotillas, de tal manera que el año 1890, la Marina de los Estados Unidos de América iniciaba una nueva era para su país.

Mahan previó que para mantener el Poder Naval en forma eficiente y siempre activo, requiere de una posición geográfica, en donde puedan

construirse bases que apoyen al esfuerzo bélico de los buques de guerra y, además, puedan defender a los buques mercantes, los que materializan líneas de comunicación marítima. Estas posiciones también proveen un beneficio, también importante: el control de las fuerzas navales enemigas. Pero, lógicamente, para que estas posiciones realmente cumplan todos los cometidos indicados, deben tener infraestructuras y la tecnología necesarias, estamos hablando de bases navales, por lo tanto, estas bases deben estar donde la necesidad estratégica del Estado así lo demande. Este punto de vista, en la actualidad, es mucho más difícil de concretarse, porque los conceptos de soberanía de muchos países, están cambiando en el sentido de que no podría permitirse una base extranjera en suelo nacional.

Este requerimiento del pensamiento de Mahan, de que un Estado tenga la capacidad de tener bases permanente en posiciones globales, hoy en día, para un Estado mediano o pequeño, es imposible, de ahí que la capacidad de poder controlar a sus fuerzas, a las del enemigo y a las líneas de comunicación marítimas, quedan supeditadas a su posición geográfica y la caracterización del territorio marítimo, especialmente si en él se encuentran islas que, de una u otra manera pudieran tener la cobertura necesaria para hacer dicho control. Es claro que la capacidad de hacerlo dependerá también de la tecnología que sea capaz de desarrollar o adquirir, esto último se ha convertido en un factor trascendental en la implementación, mantenimiento y robustecimiento del Poder Naval en el siglo XXI. De todas maneras es interesante observar que la visión de Mahan, en el tiempo en que fue desarrollado, eso era posible y de hecho fue lo que los EE. UU. hicieron, concediéndole un factor estratégico fundamental. [TERZAGO, Jorge. 2005]

El Poder Marítimo

El concepto fundamental que complementa a la detallada e ingente literatura que Mahan escribió sobre el Poder Naval, fue el Poder Marítimo; ese poder que no estaba en los buques de guerra, sino que estaba en los más altos niveles de la política de un Estado, hasta el punto que era capaz de transformar sus destinos, dependiendo de cuáles son sus objetivos. Estaba claro para él que ese poder dependía de cuán eficiente podría ser el uso del mar, especialmente en todo lo que atañe a las comunicaciones marítimas. Para que se pudiera entender mejor, él creó dos tipos de factores que lo

caracterizaban, el uno, los factores geográficos y el otro, los humanos (al que se refirió en perspectiva de las dotaciones de los buques de guerra). Pero los factores geográficos, para ser válidos en el contexto de un Poder Marítimo, debían cumplir con varios requisitos, su ubicación geográfica (la posición - eje de su visión), la capacidad de defensa y los recursos naturales. Mahan comprendía el valor de lo que es el transporte marítimo, el comercio marítimo, verdaderas arterias de desarrollo y crecimiento de los Estados, bastaba un ejemplo: Gran Bretaña.

El requisito de la posición geográfica, debía estar de la mano con la capacidad de defensa, capaz de evitar daños a la estructura creada (que en el caso de Japón o Gran Bretaña, son ciudades, puertos, etc.). Aquí nace, quizá, uno de los elementos más importantes para el desarrollo de la conciencia marítima: la insularidad, es decir, un Estado rodeado de mar; de hecho, los primeros ejemplos que saltan al pensamiento son Japón e Inglaterra. Sin embargo, este concepto fue más allá, definía a Estados que teniendo una posición geográfica en el continente o una posición continental, con Estados que pudieran representar amenazas para su desarrollo y hegemonía, aquellos también podrían ser considerados como “insulares”, pero desde un punto de vista estratégico. Ese concepto, en la actualidad, se denomina **Posición Geográfica Esencial**, que puede ser continental, insular o un punto medio entre las dos. [SOLIS OYARZÚN, 2007]

Mahan siempre sostuvo que la importancia del mar en la humanidad ha sido un factor decisivo para su desarrollo, crecimiento y expansión. El pensamiento mahaniano se transformó en determinista, supeditado al eje base: el mar y el control que el hombre pudiese tener sobre él, basado en una concepción de su uso que descansaba sobre tres ideas fundamentales: 1) la destrucción de la flota enemiga; 2) el control de las comunicaciones marítimas y 3) la capacidad económica, la proyección de su influencia y hegemonía que un Estado puede alcanzar a través del comercio marítimo. Sobre esas ideas básicas y con la visión naval y marítima que había adquirido a través de su carrera en la Marina, formuló los factores que un Estado debe tener, en menor o mayor grado, para consolidar un Poder Marítimo: 1) la posición geográfica, denominada también situación geográfica; 2) configuración y conformación física del territorio; 3) extensión de la superficie territorial; 4) la disponibilidad de recursos naturales; 5) la población; 6) el carácter,

la actitud y la aptitud nacionales y 7) las características de los gobiernos. [IPEGE. 1979]

Estos factores han dado la medida para evaluar el nivel de desarrollo del Poder Marítimo de los Estados. En la actualidad muchos Estados que tienen grandes ventajas comparativas con respecto a todos o algunos de estos factores, no los han podido aprovechar de una manera eficiente y se han mantenido al margen de un desarrollo sustentable; la capacidad de entenderlos es una circunstancia también compleja, sino existe visión, decisión y entereza para obtener los resultados que se esperan, sobre todo, porque depende de un factor que, aunque implícito, es necesario relievarlo: **la educación y la cultura**, pilar trascendental en la vida de los pueblos, sin esos factores, nada de lo dicho sería posible. Para Ecuador este pilar se convierte en un valor vital, tanto que como se verá en el desarrollo de este trabajo, dependerá la supervivencia del Estado Ecuatoriano y la existencia misma de la nación ecuatoriana.

Los Intereses Marítimos

Son un elemento fundamental de un Estado Marítimo, porque en sí representan todas las actividades que orientan las acciones políticas, para desarrollar social, económica y políticamente a un país con pretensiones de hacer un uso sustentable y eficiente del mar, con el involucramiento de los actores que posibilitan ese uso.

Mahan expresó un concepto sobre los intereses marítimos que lo dice todo: “(...) son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado y los particulares para el aprovechamiento del espacio y 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 (...)” [THAYER MAHAN, Alfred. 1890]

Otros pensamientos geopolíticos

Muchos de los pensadores que siguieron a Ratzel, tuvieron perspectivas interesantes respecto a lo que la geopolítica es para el desarrollo y crecimiento de los Estados, en un siglo XX que se presentaba *per se*, conflictivo y dinámico. Lo más significativo de todo es que muchas de las teorías y pensamientos geopolíticos, no guardan una relación temporal con los hechos que ocurren en

el momento en que dichos pensamientos son puestos a consideración, puesto que éstos tienen un “salto” en el tiempo, tienen una relación prospectiva más directa con lo que serán, en función de lo que son y de lo que pueden hacer para cambiar o transformar la visión que tienen de sí mismos, hacia cambios que realmente les permita proyectarse en el tiempo y si acaso, también ser parte del cambiante orden mundial.

Rudolf Kjellén

La obra de Friedrich Ratzel influyó sobre Rudolf Kjellén¹⁸⁵, quien creó la geopolítica alemana, junto con el inglés Houston Stewart Chamberlain¹⁸⁶. Su visión era totalmente nacionalista, hasta el punto de cuestionar las ideas universalistas de la Revolución Francesa de 1789. En su magna obra “*Staten som livsform*” (El Estado como forma de vida), la misma que tuvo un gran éxito y en la cual crea un nuevo término: “**geopolítica**”. Sus teorías influyeron notablemente sobre el pensamiento de Haushofer. El deduce que los nacionalismos prueban, a través de la guerra, que son una realidad inevitable y hace énfasis en el orden, y en ese marco contextual es que hay que corregir los desvíos causados por la libertad, que se ha convertido en dañina y permisiva; y por igualdad que se ha convertido en “la decapitación de la humanidad” y defiende las ideas de Nietzsche. Para él los mapas no reflejan el dinamismo de los Estados tienen, semejantes a seres vivos, hasta el punto de estar convencido de la “hipocresía” cuando en la guerra se revelan las verdaderas instintos del organismo Estado, sus pulsos vitales y con una personalidad que está a un nivel por encima de la de los individuos que lo forman, acompañado por los elementos histórica y políticos que lo han hecho crecer. [KJELLÉN, Rudolf. 1916.]

Entonces identifica tres elementos geopolíticas fundamentales: la extensión del territorio; la libertad del movimiento y una óptima cohesión territorial posible. Para Kjellén el destino de Alemania no está ni en África, ni en el Pacífico, sí lo está en el reforzamiento de la cooperación con Turquía, a través del eje Elba-Eufrates, creando una zona de intercambios económicos desde el Mar del Norte hasta el Golfo Pérsico y el Océano Indico. Para Kjellén, para que una potencia sea poderosa, no necesariamente deben tener

185 Rudolf Kjellén nació en la isla de Torsoe, en 1864 y murió en Uppsala en 1922

186 Houston Stewart fue uno de los precursores de las doctrinas del racismo y el antisemitismo alemán.

una extensión territorial o una población grandes, sino que también deben tener un grado de cultura elevado, una armonía de su régimen político y una voluntad política determinante. Él pensaba que las grandes potencias sólo están ubicadas en la zona templada del hemisferio septentrional, que sería el único clima capaz de producir fuertes voluntades.

Halford Mackinder

Halford John Mackinder nació en [Gainsborough](#) (Inglaterra) en [1861](#) y falleció en [1947](#); fue geógrafo y viendo la importancia de su profesión, propugnó para que los estudios de las ciencias geográficas de ese entonces se institucionalicen en Inglaterra. En una de sus obras más relevantes, "*On the Scope and Methods of Geography*" ("Sobre la Visión y Métodos de la Geografía"), argumentó que la [geopolítica](#) tiene una relación estrecha con la caracterización geográfica de los Estados y que las interrelaciones entre ese entorno geográfico y el hombre, generan las diferentes situaciones políticas. En el libro, "*Britain and the British Seas*" ("*Bretaña y los Mares Británicos*") resalta que la hegemonía de Inglaterra dependía del dominio de los mares; sin embargo, el crecimiento de otras potencias de naturaleza terrestre estaba poniendo en riesgo esa supremacía. Obviamente Mackinder no abstraía que las dos potencias que más le preocupaban, Rusia y Estados Unidos, poco a poco irían también evolucionando en el concepto de que el mar, pese a su gran tamaño continental, también era vital para la proyección de su poder.

Su visión geopolítica se centró en una percepción geográfica sobre el mundo, en el que los factores geográficos eran importantes, pero no tanto como las relaciones de poder que se generaban a partir de las interrelaciones entre los grupos humanos que conformaban ideas opuestas o doctrinas políticas diferentes; esa así que en su trabajo "*The Geographical Pivot of History*", ("*El Pivote Geográfico de la Historia*"), expuso su visión global al respecto de una "tierra pivote" partiendo de que Europa y Asia¹⁸⁷ son una "isla mundial" con tantas riquezas que su dominio era vital para el control del resto de la tierra, de tal forma que expresaba que: "**La potencia que domine la isla mundial dominará el mundo**", por supuesto que la llamada a hacerlo era Inglaterra. Es necesario resaltar la importancia que ya comienzan a tener

¹⁸⁷ Los dos continentes representan, aproximadamente, las dos terceras partes de la extensión territorial de todos los continentes del mundo.

la conciencia de lo que el hombre puede obtener de los recursos naturales, los mismos que ya no solamente sirven para la supervivencia de los pueblos, desde un punto de vista básico, es decir, de atender sus necesidades, sino que también se los ve como la “herramienta” para poder ejercer poder; esta forma de ver las cosas es lo que ha convertido a algunos de esos recursos como estratégicos, como son el caso de los hidrocarburos, metales para la industria aeroespacial y militar, el agua¹⁸⁸, etc. [MACKINDER, Halford John. 1904]

Esta “isla mundial” tiene límites exteriores, a los que llamó “media luna interior” o “creciente interior”. Todo lo que está afuera de ese “arco”, que es el resto del mundo, Mackinder lo denominó “media luna exterior” o “creciente exterior”. Por su caracterización geográfica compleja, Rusia se convierte en una “área pivote”, que crea una barrera natural al mar y crea un obstáculo insalvable para las potencias marítimas como Inglaterra, EE. UU., Japón, Australia y Canadá, pero también los hacía inaccesibles para que sobre ellos actúe el poder terrestre. Este aspecto de su teoría es el que le hizo ver de que el mar no le ofrecía tantas ventajas cuanto la tierra, ya que sobre ésta estaba un factor dinámico fundamental: el ferrocarril, que en un principio estaba al servicio del comercio marítimo, para la distribución de la carga en la “Isla Mundial”, pero que ahora representaban las arterias para el crecimiento del poder terrestre. [GIUDICE, Víctor. 2008]

Sin embargo, no fue sino con su obra maestra, en 1919: “*Democratic Ideals And Reality*”, (“Ideales Democráticos y Realidad”), que fuera escrito después de la I Guerra Mundial, en la que el concretó su visión respecto al “área pivote”, la que pasó a ser “la tierra corazón” (“*hearthland*”)¹⁸⁹. Por otra parte, a la “media luna interior” la llegó a denominar “tierra costera”; en esta formulación ya estaba la concebida¹⁹⁰ la creación de los “**Estados tapones**”¹⁹¹, como una fusible o tapón para separar a Rusia de Europa y empujarla hacia Asia. Ahora su visión había mudado, llevado por todo lo

188 Ecuador es socio de uno de los clubes más privilegiados del planeta, el Tratado de Cooperación Amazónica, por tener el 30% del agua dulce corriente, un recurso natural “sensible” y que también, poco a poco se está convirtiendo en “estratégico”

189 Mackinder sugirió a Londres, que obtuviera el control del sistema ferrocarrilero europeo, haciendo énfasis en que, con esa acción estratégica, obtendría el control del “*herathland*”; al mismo tiempo, debía impedir, a cualquier precio, una alianza entre Tokio, Berlín y Moscú.

190 Gestión en el Tercer Milenio, Rev. de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, UNMSM (Vol. 8, N° 15, Lima, Julio 2005).

191 Los ejemplos más claros fueron Polonia y Yugoslavia. En estos procesos, Alemania sufrió una desmembración de una parte de su territorio y cedió también parte de su población a Polonia.

que él había percibido en la guerra, al punto de que para él, definitivamente el poder terrestre estaba por sobre el poder marítimo, entonces elaboró una de las más famosas formulaciones geopolíticas de la historia: “... **Quien domine la Europa Oriental, dominará la tierra corazón; quien domine la tierra corazón, dominará la isla mundial; quien domine la isla mundial, dominará el mundo.**” Durante la Segunda Guerra Mundial, Mackinder reafirmó su visión y, además, predijo sobre Rusia, que sería la mayor potencia terrestre mundial, por la fortaleza que representa su geografía, además visualizó el papel protagónico de Europa en la administración del mundo. [MACKINDER, Halford John. 1919]

Nicolás Spykman

Nicolás John Spykman nació en Ámsterdam, Holanda, el 13 de octubre de 1893. Se naturalizó en Estados Unidos de América¹⁹² en 1928 y murió el 26 de junio de 1943. Uno de sus logros más significativos es haber creado el “Realismo Político¹⁹³”. Tuvo una gran influencia de Mackinder, en su visión geopolítica del mundo; sin embargo, consideró que las regiones pivotes que él había conceptualizado habían entrado en decadencia, por lo tanto, creó un nuevo pensamiento que justificase la nueva realidad geopolítica, orientando más hacia el mar y señaló la existencia del poder en los Estados bimarítimos, con una muy interesante percepción respecto a la posición geográfica del centro de los continentes y su conexión con los mares, a través de sus bordes; de tal forma que tomando el concepto de Mackinder de las “Tierras Costeras”, las denominó “Tierra Orilla” (“*rimland*”): **“Quien controla la Tierra Orilla rige a Euroasia, y el que rige a Euroasia controla los destinos del mundo”**.

Este fue uno de los momentos más importantes para la geopolítica, porque quien realizara el análisis geográfico e interrelacionara con el pulso del orden mundial, había encontrado el camino para orientar el pensamiento político,

192 Fue profesor de ciencias políticas y sociología en la Universidad de California desde 1923 a 1925; fue miembro de la Academia Americana de Política y Ciencias Sociales, de la Sociedad Americana de Geografía, de la Asociación Americana de Ciencias Políticas y del Consejo de Relaciones Exteriores

193 “El realismo político se conceptualizó sobre la base de que la historia es el resultado de la naturaleza del ser humano, en cuanto a codiciar el poder y desear la dominación de otros. Siguiendo este supuesto, se determina que la posibilidad de erradicar el instinto por el poder es una aspiración utópica. Esto lleva a percibir la política internacional como una lucha interminable entre aquellos actores que intentan dominar a otros y aquellos que intentan resistir este dominio externo. El realismo político asume que el sistema internacional es anárquico, en el sentido de que no existe una autoridad superior a los Estados capaz de regular efectivamente las relaciones entre ellos”. Fuente: Wikipedia.

transformándolo en planificación estratégica, generando las acciones y los objetivos estratégicas correspondientes, con el fin de delinear un escenario apuesta capaz de llevar a los Estados Unidos de América a convertirse en la máxima potencia mundial del siglo XX y de la primera parte del siglo XXI. Tanta fue la influencia de la idea de los “*rimland*”, que la política exterior de los EE. UU. se orientó a la creación de órganos internacionales como la ONU y posteriormente de la OTAN. [SPYKMAN, Nicholas. 1942]

El pensamiento de Spykman es muy avanzado para la época. Él racionaliza la existencia de un “medio” o una “forma” capaz de integrar un territorio de un Estado de gran extensión, el habla de un efectivo control centralizado que garantice “...*The existence of an effective system of communications from the center to the periphery.*” Fundamenta sus observaciones, sobre la base de las lecciones de la historia, observando que las “formas” o “medios”, son las vías y los medios de comunicación, tales como los caminos, canales, ferrocarriles, etc., tal cual como lo fueron en su tiempo, las grandes vías que unían a todos los puntos del imperio inca; otros tantos, con parecidos usos, las vías que se emplearon en el imperio romano; otros iguales a los que unieron al imperio chino (su gran muralla china es un ejemplo de aquello), y otros muchos ejemplos más que, a través de su existencia pasada, nos ubica en un mundo que tiene que fundamentar su progreso en las vías de comunicación que alimentan desde el centro hasta los límites externos del Estado. [SEMPA, Francis. 2008]

Spykman integra el factor de las relaciones exteriores de los Estados, como un elemento fundamental de la geopolítica. Pensemos que en el momento que existe un espacio geográfico que es compartido a través de varias relaciones espaciales, caracterizadas por los medios y recursos naturales que comparten, entonces, es lógico que las relaciones internacionales sean parte de la visión geopolítica y que éstas se conviertan en una parte esencial de todo lo que se establezca en función de ello. Aunque el tamaño del Estado es importante, no lo es tanto cuanto el significado fundamental que tiene la posición geográfica (regional y global) para su política de relaciones exteriores; tomando en cuenta que en el proceso de crecimiento de los Estados existen elementos importantes para el desarrollo como los hidrocarburos, los minerales estratégicos, las fuentes de agua, los valles para pastizales,

los espacios marítimos¹⁹⁴, etc. Estos elementos de la posición no cambian o, si lo hacen, es muy poco; de todas maneras, su significado cambia con la dinámica de: 1) los medios de comunicación; 2) las rutas de comunicación¹⁹⁵, 3) la forma de hacer la guerra¹⁹⁶ (tecnología; teatros de operaciones de mar, tierra y aire; recursos humanos, logísticos y económicos; estrategias terrestre, marítima y aéreas) y 4) la dinámica de la conformación de los centros de poder globales; pero el verdadero significado de la posición de un espacio geográfico específico, vendrá dado por la posición derivada de un sistema geográfico y desde un sistema de referencia histórica a través de la cual evaluamos dichos elementos¹⁹⁷.

La geografía era un aspecto esencial para su visión geopolítica; reiterando lo que en sus observaciones históricas ya se habían planteado en su libro *“Geography and Foreign Policy”*, en el cual señaló: *“The geographic area of the state is the territorial base from which it operates in time of war and the strategic position which it occupies during the temporary armistice called peace.”* (El área geográfica del Estado es la base territorial desde la cual opera en tiempo de guerra y es la posición estratégica que ocupa durante la temporal amnistía llamada paz). [SPYKMAN, Nicholas. 1938] (La letra en negrita es énfasis del autor)

Spykman concreta, en esa misma obra, muchos aspectos esenciales de la visión geográfica y su interrelación con la política, tal cual lo habían ya observado Mackinder y antes, Kjellén y Ratzel; pero esta vez, tratando de entender los “comportamientos” de los actores que se mueven sobre la

194 Los espacios marítimos se evidencian como factores estratégicos fundamentales en el siglo XXI, en particular la plataforma continental y los fondos marinos, por la concentración de minerales como tungsteno, manganeso, oro, plata, uranio, aluminio, cobre, concentraciones de sulfatos polimetálicos y nódulos de manganeso, además de los hidrocarburos. La importancia de la CONVEMAR es evidente al convertirse en el marco jurídico de mayor aceptación mundial.

195 Una observación respecto a las rutas de comunicación marítimas, han sido arterias fundamentales en el desarrollo de la economía de los estados y son los primeros elementos que se defienden con el Poder Naval, por ser vitales, en muchos casos, para la misma supervivencia de los Estados. Japón e Inglaterra ofrecen amplia argumentación de aquello, sin desconocer que para algunos países, como Chile (conscientemente) y Ecuador (dado por un sentido geográfico que podríamos decir de “instintiva”)

196 No se puede ser ingenuo en pensar que cuando dos o más estados, cuyas posiciones geográficas son privilegiadas por la presencia de recursos naturales, en su necesidad de crecer, tarde o temprano entran en crisis o conflictos o, también, cuando los Estados están en posiciones geográficas desventajosas, como en el caso de los países que se asientan en los desiertos, ahí se producirán los conflictos por la obtención de recursos vitales, como agua, o hidrocarburos (un ejemplo muy claro Irak – Kuwait en 1991)

197 Un ejemplo de esto último se materialice claramente cuando vemos un posicionamiento marítimo de un país como Inglaterra y Chile, que a través de sus acciones y políticas, se han establecido como marítimas

dinámica de varios factores geopolíticos, pero ninguno más importante que el factor geográfico, tanto que éste debía ser mantenido, a toda costa, por largo tiempo: “***Because the geographic characteristics of states are relatively unchanging and unchangeable (...) the geographic demands of those states will remain the same for centuries...***” (Porque las características geográficas del Estado son relativamente incambiables e incanjeables... La geografía demanda a esos Estados mantenerla por siglos)”. (La letra en negrita es énfasis del autor).

El análisis geopolítico involucra también importantes aspectos de seguridad nacional, pocas veces evidenciados por los autores que han estudiado a Spykman. Este aspecto es parte esencial de su pensamiento, ya que aparte de visualizar una relación intensa entre la geografía y el hombre, la geopolítica le da directrices importantes para la consecución de los objetivos estratégicos establecidos y las medidas de seguridad¹⁹⁸ que un Estado deberá tomar para prevalecer, las mismas que deberán ser, en su gran mayoría, preventivas. Pese a que murió muy joven (49 años), en las dos obras importantes que escribió: “*America’s Strategy in World Politics*”¹⁹⁹ y “*The Geography of the Peace*”²⁰⁰, enunció sus principios geopolíticos, dando especial énfasis al aspecto de la seguridad nacional, como una responsabilidad neta del Estado; de tal forma que sus publicaciones representaron el eje del pensamiento estratégico de los EE. UU., tanto en el siglo XX, como en el siglo XXI.

En ese contexto el “*rimland*” dio paso a la creación de la teoría del “Perímetro de Seguridad de los Estados Unidos”, la que caracteriza una frontera que funge de alarma temprana que se proyecta desde el Estrecho de Bering hasta Hawaii; luego hasta las Islas Galápagos, la Isla de Pascua y cruza el Canal de Magallanes hasta Las Malvinas; de allí asciende hasta el centro del océano Atlántico, en las Islas Azores, y se proyecta hasta Islandia; regresa por el norte polar hasta el estrecho de Bering. Sobre la base de las “*rimlands*”, Spykman diseñó el marco geopolítico mundial, configurado por dos grandes

198 Muchas de las medidas de seguridad de los Estados, deben tener una naturaleza preventiva y en algunos casos preemptiva, esta última muy criticada en estos tiempos, ya que involucra una acción de ataque que responda a una sospecha de agresión de otro Estado, que por su urgencia e inminente ejecución, es necesario actuar y atacar antes. El ataque preemptivo que realizó Israel, cuando en 1981, la aviación israelí destruyó el reactor atómico de Irak (Osirak) a 18 kilómetros de Bagdad.

199 Publicado en 1942

200 Publicado en 1944, un año después de su muerte

masa de tierra: Eurasia y América del Norte; por tres islas: Suramérica, África y Australia y cinco escenarios marítimos fundamentales: el mar Polar del Sur, el mar Polar del Norte, el océano Pacífico, el océano Atlántico y el océano Indico. De un análisis histórico inherente a los centros de poder que crecieron a lo largo del mar Mediterráneo y en el océano Atlántico, identificó cuatro centros de poder global: 1) EE. UU., que controla América; 2) Japón, que controla el lejano este; 3) Moscú, la “Tierra Corazón” de Eurasia y, 4) Europa, controla el Atlántico Este y el océano Indico. Con esta distribución de poder, los EE. UU., por sus dos accesos a las cuencas del Pacífico y del Atlántico, es uno de los países más favorecidos, geopolíticamente hablando, por su posición geográfica.

Spykman trabajó en el tema de seguridad, cuando hizo una aproximación con la investigación científica de la política internacional, examinando los factores geopolíticos que influyen y afectan a la seguridad de las grandes potencias, sobre todo cuando, por medio del análisis, se determinaban los factores de seguridad implícitos en cada movimiento de la realidad política, en el contexto de la historia de los hombres y el posible cambio de los espacios geográficos. En ese contexto, por ejemplo, en 1942, Spykman evaluó correctamente que debía establecerse una alianza estratégica entre EE. UU. e Inglaterra, con el fin de administrar el mundo, una vez que acabase la guerra; un tema de seguridad integral que ha prevalecido hasta los presentes años, evidenciado claramente en las Guerras I y II de Irak. [SEMPA, Francis. 2008]

El conocimiento que se genera del análisis de las interrelaciones que se derivan del comportamiento político de varios actores, que tienen un espacio geográfico común, dependiendo de lo que para cada uno representen sus fronteras, determinarán los distintos comportamientos que a nivel global definirán un ordenamiento de las fuerzas políticas, económicas, sociales y militares. De tal forma que si se tienen las evaluaciones correspondientes, es posible deducir posibles cambios del orden establecido; fue así que Spykman pudo predecir que China emergería después de la Segunda Guerra Mundial, como una potencia gravitante en el concierto mundial; así mismo, que Rusia se podría convertir en una superpotencia continental; que Alemania, debería ser regulada por Francia y Europa Oriental; EE. UU. y Gran Bretaña consolidarán su hegemonía en Eurasia, a través del control poder marítimo y aéreo. En su visión sobre las “*rimland*”, que abarcan: Europa, el Oriente

Medio y el Oriente Lejano, ésta seguiría siendo una gran área estratégica para el equilibrio global posterior a la Guerra, dándole a EE. UU. es espacio predominante en el nuevo orden establecido.

Otro aspecto importante del pensamiento de Spykman fue el entendimiento del poder de los Estados. Este es un asunto que no solo le pertenece a los Estados grandes y desarrollados, sino también a los pequeños y en vías de desarrollo, porque como se ha visto hasta el momento, la evaluación de los factores geopolíticos permite entender la influencia del poder de tal o cual Estado y su relación directa con la capacidad propia. Esto, por supuesto, es fundamental, porque en la actualidad no se puede realizar una planificación estratégica sin antes contar con las fuerzas externas, que de una u otra manera inciden sobre la vida misma del Estado y la nación. Este criterio tiene varios ejemplos argumentados, quizá el más cercano a nosotros sea la crisis que se ha vivido con Colombia, en el que el peso de su poder nacional para combatir a la guerrilla, tarde o temprano iba a afectar a Ecuador, tal como ocurrió finalmente. En todo caso, Spykman estudió al poder y encontró algunos factores importantes, entre los que están: 1) El tamaño y la naturaleza del territorio y sus fronteras; 2) la población; 3) el desarrollo económico y tecnológico; 4) la cantidad de materia prima que produce; 5) la estabilidad de sus sistema democrático; 6) su poder militar; 7) el poder militar enemigo o circundante; y 8) el espíritu nacional (su voluntad de lucha, perseverancia, iniciativa, creatividad, etc.).

La alianza anglo-americana se materializó en primer lugar con la famosa “Carta del Atlántico”²⁰¹ y luego en Bretton Woods²⁰², la misma que se realizó entre el 1 y 22 de julio de 1945, en la que se consolidaron sus posiciones, a través de acuerdos económicos de alcance global, y en la formulación de la Doctrina Churchill-Truman del “telón de acero”. Además, Spykman defendió

201 En la visión de la II Guerra Mundial, era lógica la realización de un acuerdo entre las dos potencias mundiales, como Inglaterra y los Estados Unidos, tal cosas se concretó a través de una declaración conjunta en la que expresaron que era necesario “(...) hacer conocer ciertos principios comunes en la política nacional de sus respectivos países, en los cuales descansan sus esperanzas de lograr un porvenir mejor para el mundo (...)”, tal documento se lo denominó “La Carta del Atlántico”, la misma que fue signada el 14 de agosto de 1941, por Franklin Delano Roosevelt y Winston Churchill.

202 Fuente - Wikipedia - Los Acuerdos de Bretton Woods son las resoluciones de la Conferencia Monetaria y Financiera de las Naciones Unidas, realizada en el complejo hotelero de Bretton Woods, (Nueva Hampshire), entre el 1 y el 22 de julio de 1944, donde se establecieron las reglas para las relaciones comerciales y financieras entre los países más industrializados del mundo. En él se decidió la creación del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional y el uso del dólar como moneda internacional. Esas organizaciones se volvieron operacionales en 1946.

la necesidad de que los Estados Unidos reconstruyesen y protegiesen a Alemania, después de la Guerra, para facilitar la “contención” de la Unión Soviética, como aconteció durante toda la Guerra Fría. Y defendió también la necesidad de reconstruir y proteger al Japón, para enfrentar la amenaza futura de China, que era en la época el principal aliado asiático de Estados Unidos. Finalmente, Spykman se opuso al proyecto de unificación europeo, tutelado por los Estados Unidos, y defendió el mantenimiento del equilibrio de poder europeo tutelado por los Estados Unidos, como viene ocurriendo cada vez más tras la caída del Muro de Berlín.

Su percepción del significado de los océanos para la seguridad del Estado, es una constante que permite visualizar varios puntos de vista al respecto. El uno, aplicado para los EE. UU., es que éste no puede, ni tiene opción de retroceder atrás de los océanos para crear una defensa, tal cual se haría desde una visión mackinderiana, si acaso fuese tierra, ya que el mar no es una barrera natural, al contrario, con el desarrollo de la tecnología y el significado económico y de desarrollo que tiene la navegación y el comercio marítimos, se convierten más bien en un vínculo, en “carreteras” por donde fluye el poder; en este caso, las cuencas del Pacífico y del Atlántico son fundamentales para cumplir con ese rol. El otro, que se puede derivar del primero, solo que a menor escala; es decir, para Estados más pequeños, en el que el balance del poder a través del mar, tiene un gran significado comercial y de influencia política, más no militar, como el caso de Chile, que usando el mar de la misma manera, pero sin buques de guerra, pero si con un desarrollo del comercio marítimo, siendo este aspecto más efectivo, porque en las relaciones internacionales, el comercio es un vínculo que establece más relaciones, con más de un país.

Saúl Bernard Cohen

Nació en Malden, Massachussets, EE. UU., en 1927. Sirvió en el Ejército durante la Segunda Guerra Mundial. Obtuvo un PhD en ciencias geográficas, en la Universidad de Harvard. Es autor de la “**Teoría del Equilibrio Geoestratégico**”, que a través de su libro “Geografía y Política en un Mundo Dividido”, visualiza un mundo dividido políticamente y que las sociedades están localizadas territorialmente, cuyos bordes de este sistema geoestratégico, lo configuran los límites políticos, estableciéndose un

equilibrio entre “cuatro núcleos de poder” (EE.UU., URSS, China Continental y Europa Marítima) y tres “cinturones de quiebra”. Estos cinturones, dice Cohen, están evidenciados por ser “...regiones situadas estratégicamente, ocupadas por Estados conflictivos y atrapadas entre los intereses opuestos de otros núcleos de poder. Buenos ejemplos de los mismos son el Oriente Medio, el Sudeste Asiático y Sudamérica”. [COHEN, Saul. 1963]

Esta conceptualización de los cinturones de quiebra, observados desde la perspectiva de lo que va siendo la primera década del siglo XXI, parece estar en vigencia, para Suramérica, con la excepción de Chile. Por lo que corresponde a Ecuador, aquello parecería una realidad que podría ser observada como caso de estudio, ya que su inestabilidad política y las variantes en las crisis y conflictos, externos e internos, lo ubican como un ejemplo clásico de aquello.

En el contexto de las ideas de Cohen, los conflictos políticos, económicos, sociales y económicos que se han dado y se están produciendo en Suramérica, parecerían que están supeditadas a dos realidades geográficas esenciales; la primera es que este subcontinente es considerado como uno de los últimos bastiones naturales del planeta²⁰³, al poseer la Amazonía, y la segunda, porque los países están a la vera de dos cuencas oceánicas valiosas, la del Pacífico²⁰⁴ y la del Atlántico. Existe tanta riqueza que paradójicamente ésta nos hace también más pobres, porque ante la abundancia, nos ha relegado la capacidad de lucha y sacrificio, sin contar con que existe un deterioro considerable de la educación. Todos estos factores han dado y están dando lugar a varios conflictos²⁰⁵, que nos coloca en uno de los requisitos para concretarnos como cinturón de quiebra. Ahora bien, en el mismo contexto también estamos “atrapados entre intereses opuestos de otros núcleos de poder”, en especial, en los últimos tiempos, de nuevo, por dos ideologías: la socialista y un neo-capitalismo.

203 Las razones tienen que ver con la alimentación, riqueza biológica y depósito de recursos naturales estratégicos (hidrocarburos, agua, oro, cobre)

204 La cuenca del océano Pacífico es la más significativa de las dos, por la gran cantidad de recursos que posee y por una interesante situación de desarrollo económico, que tiene como área principal Asia. Es interesante porque en el plano tecnológico, como empresarial, se han levantado en los últimos años, importantes iniciativas de desarrollo regional-oceánico, como la APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation), en la que Ecuador no está, por falta de una visión acertada del país.

205 Uno de los más recientes y connotados es la crisis surgida entre Ecuador y Colombia, por la afectación de la soberanía del primero, ante las acciones bélicas desplegadas en contra de un campamento de las FARC, en territorio ecuatoriano.

La categorización de “núcleos de poder” en Suramérica, no sólo es una interdependencia o subordinación a las grandes potencias, sino que también tienen que ver con los factores de corrupción, en los que los niveles de indefensión estratégica, inseguridad alimentaria, inseguridad económica e inseguridad pública, crean un grado de incertidumbre que prácticamente se viva el día a día, perjudicando a la capacidad de planificación, en todos los niveles. Todo esto ocurre cuando la influencia de nuevos bloques internacionales²⁰⁶ que aún están en formación, organizaciones armadas ilegales²⁰⁷ y los sistemas creados sobre la base del narcotráfico (incluido el narcoterrorismo). Esta situación se refleja en la frontera colombo-ecuatoriana, en donde vemos una diversa actividad que tarde o temprano ocasionarían los graves acontecimientos ocurridos el 1 de marzo de 2008, cuando fuerzas militares legales colombianas, haciendo uso de la fuerza sobre territorio ecuatoriano, destruyeron y dieron de baja al segundo en el mando de las FARC, dejando un precedente insólito en el derecho internacional suramericano, al contrariar principios de soberanía ecuatorianos, aunque estratégicamente, esa acción haya sido vital para los intereses colombianos.

Las divisiones creadas por Cohen estructuran agrupaciones de carácter regional o económico, con el fin de alcanzar objetivos comunes, resguardando sus intereses particulares, bajo la forma de convenios, tratados, etc., ejerciendo una mayor o menor influencia en la zona estratégica en la que están y apoyándose en “jerarquías de poder”, con las que a su vez estructuran el orden mundial establecido. De tal manera que en el mundo realista creado por Cohen, aparece dividido en zonas dominadas por cada centro de poder, caracterizadas por dos regiones geoestratégicas: este y oeste; y diez regiones geopolíticas: la América anglosajona y el Caribe; Suramérica, Europa marítima, África Subsahariana; Heartland y Europa Oriental; Asia del Este; Asia extracostera y Oceanía; el sur de la India; Oriente Medio y Suroeste Asiático. En esta división del mundo, se puede considerar la importancia estratégica de las áreas geográficas terrestres, atendiendo tres parámetros: 1) el espacio territorial y la caracterización de sus recursos naturales, sus

206 La influencia del presidente de Venezuela H. Chávez sobre algún proceso o algunos procesos democráticos en Suramérica, es un ejemplo.

207 Ecuador, por ejemplo, de una u otra manera tiene la influencia de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), que afecta a la seguridad ciudadana y ha incrementado el crimen y el cometimiento de delitos, sin contar con los que ocurren por efecto del otro segmento que también involucra a las FARC en acciones de narcotráfico.

vías de comunicación; 2) el tiempo (influencia de la investigación científica y la innovación tecnológica) y 3) factores de superioridad geopolíticos y estratégicos. [43]

Como se había mencionado, existen jerarquías: en la primera están caracterizadas las rutas comerciales marítimas de mayor frecuencia de navegación, aunque también es importante identificar aquellas que por sus mercados potenciales, podrían abrirse²⁰⁸. La segunda tiene una visión terrestre y comprenden las rutas terrestres de comercio, en especial el que se lleva a cabo en Europa. La tercera la integran los países de lenguas y etnias comunes. La cuarta está conformada por las potencias mundiales. Las potencias mundiales, a su vez, están caracterizadas en órdenes, conforme su Producto Interno Bruto Nacional; el desarrollo de tecnología de punta²⁰⁹, el tamaño de la población y la calidad de la educación²¹⁰; la extensión territorial; su capacidad de acceder a los mares; su capacidad de acceder o generar energía; la capacidad de movilización externa e interna de la población; la calidad de la salud; la calidad y cantidad de profesionales que tienen los cuadros de los estamentos públicos y en los proyectos fundamentales del Estado o en el común del día a día²¹¹.

Cohen ha analizado que algunas potencias de menor grado que aquellas que mantienen su hegemonía global en la actualidad, podrían amenazar significativamente al equilibrio del orden mundial establecido, a través de alianzas estratégicas entre ellas o con las mismas mayores potencias mundiales. ¿Qué significa esto?, que las potencias menores pueden generar situaciones de riesgo, cuyos efectos, de una u otra manera se verá reflejado, en algún aspecto: social, político, económico y militar, en algún punto del escenario internacional. Por otra parte, Cohen advierte que en los “cinturones de quiebra”, en el que está Ecuador, existirán conflictos locales. Estos son “síntomas” que deben tomarse en cuenta, porque aparte de representar un riesgo para la mayor potencia mundial, los EE. UU., también significa una evolución de las sociedades modernas.

208 El tema económico, en geopolítica, es un factor también importante, sobre todo porque aquel generan los primeros intereses reales, bajo cualquier forma que éste esté en el escenario internacional, para ello y por eso es trascendente que los “ojos” y “oídos” estén siempre alertas a los cambios que se plantean.

209 Caracterizado por el número de patentes que por año inscriben

210 Los procesos educativos de un Estado comienza a ser uno de los principales elementos del desarrollo geopolítico.

211 En este aspecto se crea una relación sumamente interesante y que debería ser un factor de calidad e índice de gestión gubernamental, al determinar cantidad de ingenieros, másteres y PhD por millón de habitantes.

La desestabilización de potencias como EE. UU. e Inglaterra, también pudo ser percibida, desde la perspectiva de Cohen, en la Guerra del Golfo, en donde el sometimiento de la voluntad de lucha de Irak, caracterizada por una serie de dificultades, tuvo que ser realizada por la conjunción de esfuerzos de varias potencias, ya que EE. UU., no hubiera podido realizarlo solo. A estos procesos de “evolución” del orden mundial, hay que agregarles un componente más, el desarrollo de nuevas tecnologías, en varios campos de las ciencias y en especial en uno, en el de la energía nuclear, que representa una seria amenaza no solo al equilibrio de los poderes globales, sino también a la paz mundial, basta recordar que potencias menores como Irán avanzan con el desarrollo de su poder nuclear, Pakistán lo mismo, Corea del Norte (incluso ha presentado un desafío abierto hacia Occidente), etc.; es decir, Cohen ha acertado en su apreciación global, gracias a un análisis geopolítico adecuado, según las líneas directrices de su pensamiento geopolítico. [AUDEL, Heriberto. 2008]

LA GEOPOLÍTICA EN EL SIGLO XXI

Al igual que el Derecho Internacional Marítimo, la geopolítica ha evolucionado conforme los Estados han cumplido sus ciclos vitales, sobre un espacio vital, que poco a poco ha ido migrando desde la tierra hacia el mar. Esta migración no ha estado exenta de profundos cambios para el orden mundial, es decir, para el equilibrio de las fuerzas políticas, económicas, sociales, culturales y militares de los Estados, que se han desarrollado más en uno o algunos de esos aspectos y han llegado, a través de sus políticas exteriores, allende de sus límites y consolidando fronteras globales, que afectan de una u otra forma a aquellos países que, como Ecuador, están en vías de desarrollo. Por supuesto que la posición geográfica siempre ha sido y será uno de los elementos primordiales del desarrollo de un pensamiento geopolítico nacional, pero en el presente siglo, uno de los aspectos de mayor consideración son las capacidades con las que se cuenta para poder obtener de cualquier geografía, por más rica o escasa que sea, el mayor y mejor aprovechamiento de los recursos naturales que se pueda y, también, la mejor manera de lograr una defensa efectiva de la integridad territorial y de la soberanía nacional.

A esta altura del siglo, es ingenuo pensar que los Estados mantienen la individualidad de sus legítimas aspiraciones nacionales; eso se ha convertido

en una utopía que puede traer graves consecuencias, tanto para el desarrollo como para la defensa del Estado. ¿Qué presupone lo anterior?, pues un asunto de mucho peso que es una real y pragmática planificación estratégica en el más alto nivel de la conducción política del Estado. Porque de él emanan las diferentes políticas de gobierno, cuyo propósito esencial es, primero satisfacer los Objetivos Nacionales Permanentes²¹² y luego los Objetivos Nacionales Actuales. Cuando no se toman en cuenta el contexto internacional y los poderes globales que se mueven alrededor de las políticas internacionales, no se puede estar claro del espacio tiempo que ocupa el país y se pueden hacer apreciaciones falsas o erradas de su situación y entonces eso se reflejaría en los planes estratégicos, ya que las realidades de un mundo globalizado no pueden ser soslayadas de ninguna manera, por más complejas, amenazadoras y grandes que éstas parezcan, porque sin esos elementos esenciales, no se pueden establecer los factores que animan, en el mundo real, a los actores y a las fuerzas globales, que sí inciden sobre nuestro entorno nacional, ya que los filtros de antaño teníamos, hoy han sido permeabilizados con la presencia de las Tics²¹³ y el desarrollo y crecimiento de las competencias de las grandes empresas transnacionales, que llegan hasta el mismo entorno nacional.²¹⁴

Entonces, la geopolítica abre ventanas para que a través de ellas los Estados puedan ver las líneas invisibles del poder global, su ordenamiento

212 En el caso de Ecuador, éstos deberían estar en la constitución y ser referidos de una manera relevante en los documentos del Gobierno Nacional, sobre todo en el momento mismo de establecer los referentes pertinentes de las políticas del gobierno, ya que de ahí se derivan las acciones estratégicas correspondientes para lograr el desarrollo social, la activación de la economía, el incremento de la inversión, el fortalecimiento y mejora de la calidad de la educación, el fortalecimiento del plan vial, etc.

213 Las Tecnologías de las Comunicaciones y de la Información (TIC) “Las TIC se encargan del diseño, desarrollo, fomento, mantenimiento y administración de la información por medio de sistemas informáticos y de comunicación. Esto incluye todos los sistemas informáticos no solamente las computadoras, éstas son sólo un medio más, el más versátil, pero no el único; también las redes de telecomunicaciones, telemática, los teléfonos celulares, la televisión, la radio, los periódicos digitales, faxes, dispositivos portátiles, etc. Todas esas herramientas electrónicas de primera mano son de carácter determinante en la vida de todo profesional, sobre todo en el docente pues es él, el que se encargara de difundir la importancia de esta nueva tecnología. Las TIC se conciben como el universo de dos conjuntos, representados por las tradicionales Tecnologías de la Comunicación (TC) - constituidas principalmente por la radio, la televisión y la telefonía convencional - y por las Tecnologías de la información (TI) caracterizadas por la digitalización de las tecnologías de registros de contenidos (informática, de las comunicaciones, telemática y de las interfaces)”. Fuente: Wikipedia.

214 Estas situaciones se dan en los programas de asistencia y cooperación técnica, social y económica, que se realizan de gobierno a gobierno, en las que, normalmente, las empresas más significativas en el desarrollo del Estado que oferta sus servicios, participan de una manera más directa, en los diversos planes estratégicos de los países, por ejemplo: la Halliburton, polémica empresa norteamericana que ha trabajado en la reconstrucción de Irak, obteniendo hasta la fecha la increíble suma de 16 000 M de dólares en contratos.

y orientación y, sobre todo, las fuerzas que generan las causas-efectos que, directa o indirectamente, influyen en la conducción de los Estados y se reflejan directamente en su peso específico en los escenarios internacionales. De tal manera que, primero, tenemos que estructurar una visión geopolítica para mirar hacia dónde queremos ir, luego formalizar una planificación estratégica que sea lo suficientemente flexible y dinámica²¹⁵ que nos permita ajustarnos y “navegar” dentro de las complejidades y amenazas de las situaciones y circunstancias internacionales y que nos permitan “ver” las soluciones a las crisis a fin de “tomar” las oportunidades que cada situación conflictiva siempre trae consigo. Todo esta estructura²¹⁶ tiene elementos fundamentales sin los que todo eso se convierte en una simple utopía; esos elementos son: educación integral de calidad²¹⁷, conocimiento cabal del entorno geográfico²¹⁸ y de sus recursos naturales vivos y no vivos, fuerzas disuasivas capaces de defender los intereses nacionales, la soberanía del Estado y la integridad territorial²¹⁹, gobernantes²²⁰ competentes y visionarios, Tics totalmente coordinadas e integradas para un correcto proceso de toma de decisiones estratégicas, ciudadanos persistentes y con una desarrollada

215 Un tema que siempre resultará polémico es que en la planificación estratégica, para que se cumplan los objetivos, debe haber la asignación respectiva y oportuna de todos los medios necesarios.

216 Cuando hablamos de este tipo de estructuras, hablamos del aparato gubernamental, en el que deben estar, obligatoriamente, centros de análisis prospectivo y situaciones de los entornos, como los Centros de Estudios Políticos y Estratégicos, en los que deben primar la excelencia de sus miembros, o cualquier otro cuerpo colegiado que tenga la responsabilidad de “tomarle el pulso” al entorno, para identificar amenazas y oportunidades.

217 Esto es en extremo sensible, porque significa la creación de una cultura geográfica, histórica, nacionalista y competitiva, en todos los niveles de la educación. En Ecuador, por ejemplo, este tipo de educación debería reorientarse hasta el punto de considerarse un estándar el hecho de obtener un título de cuarto nivel, como mínimo, fundamentado en la praxis y la investigación en todos los campos de las ciencias.

218 El conocimiento cabal de las cosas sólo se puede obtener a través de los procesos de investigación científica y tecnológica, serios, constantes y, sobre todo, argumentados con el rigor científico y los estándares internacionales pertinentes. Este es uno de los elementos que debería demandar una mayor preocupación del Estado Ecuatoriano, sobre todo porque ese conocimiento obtenido, es el que permitirá aprovechar de mejor manera los inmensos recursos que tiene el país y que en muchos casos no son adecuada ni eficientemente explotados.

219 Muchas de las veces concebimos que el territorio es solamente tierra, pero también es mar, siendo que éste es mucho mayor que el territorio tierra.

220 En el momento de que hablamos de gobernantes competentes, este concepto no solamente tiene que ver con el Presidente de la República; éste tiene un gran peso en el concepto, pero no es el único, ya que también abarcan a todos quienes estructuran el poder legislativo, el poder judicial y el poder fiscalizador (una estructura que debe ser reconocida, implementado y elevada su categoría). Esto quiere decir, lamentablemente, que la misma democracia debe “escoger” a los más idóneos, capaces, preclaros, patriotas y experimentados ciudadanos para tomar cuenta de esas responsabilidades, dejar de lado, por lo menos en Ecuador, la visión de impulsar a notables periodistas, artistas, deportistas, etc., sin que ellos cumplan con un perfil y satisfagan una competencia adecuada para el cumplimiento de sus cargos.

voluntad de lucha por los objetivos nacionales (nacionalismo genuino)²²¹ e investigación y desarrollo científico y tecnológico.

En medio de todo esto, en el presente siglo, la geopolítica evolucionó en otra corriente; una que mira al mar como el alfa y el omega del desarrollo y la seguridad de los Estados, especialmente al océano Pacífico, que por sus características, en todos los órdenes, es llamado “El océano del siglo XXI”. La realidad de este enunciado se ha hecho sentir a través de varios aspectos: el económico, científico, social, político, estratégico, geopolítico, ambiental y como un espacio de expansión humana. Nace, entonces, la **oceanopolítica**, una propuesta que surgió del pensamiento geopolítico del almirante chileno Jorge Martínez²²² Busch, en el que crea una entidad geopolítica adyacente al territorio terrestre, con una visión prospectiva²²³ de convertirse en el eje fundamental sobre el que el futuro de Chile, como un país marítimo y una posición geográfica esencial insular, deberá tomar las riendas de su desarrollo y defensa. En esa misma tónica creó una entidad oceanopolítica llamada “**Mar Presencial**”.

En la actualidad, las consideraciones estratégicas en el ámbito político, militar, social, tecnológico, económico y de influencia, admiten y exploran realidades geográficas más allá de los límites políticos de los Estados,

221 Entre los elementos descritos, éste es el menos conocido, pero también es el más antiguo; recordemos que una de las características más significativas de los romanos, especialmente en el inicio de su imperio, era su voluntad de salir adelante. En el Capítulo I se pudo observar este aspecto. Esta es la base para un nacionalismo genuino, independientemente de lo que cada región de un país promulgue como concepto de administración (autonomías), puesto que lo que los une es una realidad geográfica, cultural, social, política, económica, etc. Eso implica una serie de valores que deben ser rescatados en la historia y deben ser insertados como parte estructural de la educación, en todos los niveles.

222 El almirante Jorge Martínez Busch es un distinguido oficial general de la Armada de Chile, ahora en servicio pasivo. Nació el 13 de septiembre de 1936 en San Bernardo. Hijo del Mayor General de Ejército Héctor Martínez Amaro, ya fallecido, y de Hilda Busch Portales. Entre sus múltiples designaciones se desempeñó como Agregado Naval a la Embajada de Chile en Ecuador. En marzo de 1990 fue designado Comandante en Jefe de la Armada. En mayo de 1990 dictó la Clase Magistral “La Gran Tarea de esta Generación es la Ocupación Efectiva de Nuestro Mar, definiendo el concepto de “Oceanopolítica”, como la implicación de ocupar el espacio oceánico como verdadero espacio de crecimiento y desarrollo del Estado, siendo este el paso siguiente el desarrollo de la conciencia marítima. En marzo de 1993, presentó en el Club Naval de Valparaíso su libro “Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo”. Sus conferencias, así como su gestión en la vida académica, se han basado en su visión del mar y el beneficio que representa para Chile.

223 La visión prospectiva viene dada por un análisis riguroso que conlleva una metodología que ha sido científicamente argumentada por varios autores. De acuerdo a uno de los más connotados investigadores de esa ciencia, Eduardo Balbi, la prospectiva es “(...) la investigación de futuros, a través de estudio sistemático de posibles condiciones del futuro. Incluye el análisis de cómo esas condiciones podrían cambiar como resultado de la aplicación de políticas y acciones, y las consecuencias de estas políticas y acciones. La prospectiva puede orientarse a problemas grandes y complejos, o a otros de pequeña escala; puede focalizarse en un futuro cercano u otro distante; puede proyectar las condiciones posibles, o las deseadas; y puede combinar todas estas posibilidades.

construyendo las bases para la consolidación de sus fronteras, conscientes de que existen otros Estados que tienen, conceptualmente, similares consideraciones, aunque diferentes en magnitud. Entonces, la geopolítica se convierte en una herramienta fundamental de los estadistas²²⁴ y gobernantes, porque les permite comprender el entorno en el que se encuentran, la posición que ocupan en él, el escenario y el espacio en el que necesitan estar (desde el presente y hacia el futuro) en función de los requerimientos vitales de su o sus naciones. No hay dudas de que los espacios vitales son muy dinámicos y transformadores, especialmente porque la necesidad de recursos naturales hace ahora la gran diferencia, y poco a poco, el mar es la solución idónea para las carencias del mundo, aunque ahora tiene que ser explotado de una manera que no comprometa, ni afecte al futuro de las generaciones que vendrán.

En la evolución de la geopolítica hemos observado que uno de los elementos más importantes ha sido la preparación y desarrollo académico de quienes han estructurado las visiones geopolíticas; surge un elemento que a veces está soslayado porque al estar presente en todo, a veces es “invisible” y al crear una planificación estratégica, su presencia no es evaluada: **la educación**. Se ha reiterado varias veces la importancia de este aspecto fundamental en la vida de los Estados²²⁵, pero pocas veces se ha insistido en que esa educación debe ser de calidad, pragmática, creativa, científica y tecnológicamente integral y proactiva y, sobre todo, generadora de una conciencia e identidad nacionales, creadoras de una cultura sólida. Esto se incrementa cuando el medio son los océanos y mares del mundo, porque ocultos bajo el agua y en el agua, están las respuestas que los ciudadanos globales de esta centuria deberán encontrar, siempre y cuando, ostenten una conciencia marítima nacida de un verdadero conocimiento estructurado y planificado.

224 No todos los gobernantes son estadistas, pero en la realidad del presente siglo, todos los estadistas deberían gobernar, porque la complejidad a la que se enfrentan, les obliga a ser profundamente conocedores de las realidades estructurales de sus países, con una gran base académica en sus conceptos y capacidades, con una inteligencia preclara, con capacidad comprobada de generar ideas, con capacidad de entender las relaciones internacionales, no sólo en el ámbito formal, sin más en el campo estructural de las mismas, en un marco global y, con todo aquello, deberá contar con la capacidad suficiente para tomar decisiones oportunas y deberá, además, tener una extraordinaria capacidad de entender cuándo debe adaptarse y ser flexible, acompañado de una adecuada planificación estratégica, como base de su gobierno.

225 En Ecuador, el pesimismo nace cuando se ven los establecimientos de educación básica y media en los lugares que están apartados de las grandes ciudades. La destrucción de las infraestructuras y la incapacidad de tener profesores que afronten la situación crítica con capacidad, conocimientos y profesionalismo, es escasa; porque no existe la motivación y la voluntad política real de mejorar las cosas, no sólo de los gobernantes, sino de aquellos que representan la dirigencia nacional de los educadores.



Capítulo IV

LA OCEANOPOLÍTICA

DEFINICIÓN

Como se indicó en el capítulo anterior, el creador de la oceanopolítica es el almirante Martínez Busch, quien la conceptualizó en el seminario “La Pesca en el Mar Presencial y los Derechos del Estado Rector del Puerto²²⁶” como: “(...) la consideración de la existencia del Océano en el entorno geográfico y de la influencia que ésta tiene sobre las decisiones políticas. (...) además, que el concepto de oceanopolítica no sólo debe mirar a Chile, sino que su acción se debe extender a otros Estados del hemisferio austral (...)” (El énfasis en negrilla es del autor) [MARTÍNEZ, Jorge. 2007]

Este concepto permite a los estadistas y gobernantes la búsqueda del bien común, convirtiendo a los espacios marítimos en un espacio de desarrollo y crecimiento del Estado Nación. Este concepto no debería quedarse solamente para el aprovechamiento de un país, sino que aplicación debería extenderse a todos los Estados del Hemisferio Sur, para crear un poder marítimo suramericano, en un plano regional hemisférico, cautelando de una manera más eficiente todos los vastos recursos vivos y no vivos que poseen sus espacios marítimos, y que en el siglo XXI representan para el planeta una fuente de los recursos naturales estratégicos²²⁷, por lo tanto, una fuente de codicia mundial.

La visión geopolítica en el mar

Desde el tiempo de los fenicios; pasando por todos aquellos pueblos que dominaron el mar Mediterráneo; hasta los gestores de la hegemonía marítima en el Atlántico del S. XV al XVII, España, Portugal, Holanda e Inglaterra y los poseedores del Poder Marítimo de los siglos XIX, XX y XXI, Inglaterra, Estados Unidos y los que vendrán, han tenido como factores fundamentales: la posición geográfica, la voluntad de lucha y la visión para encontrar los espacios vitales para su desarrollo como pueblo, como nación y como Estado. Los océanos del mundo hacen aparecer como injusto el nombre de Tierra,

²²⁶ El seminario se llevó a cabo en Santiago, Chile, el 28 de Marzo de 2000.

²²⁷ El entendimiento de que la palabra estratégica significa “vital” para el sustento de un Estado, no solo en el plano de la alimentación, sino en todos aquellos en los que su existencia y provisión representen una valor inestimable para los intereses nacionales, para lo cual, ante la presencia de intereses extraños (de otros Estados, empresas o grupos de poder) que pretendan soslayar los derechos nacionales sobre aquellos, exista una aplicación de la Fuerza del Estado, en este caso, en el mar; suficientemente efectiva como para disuadir o inhibir a dichos extraños, en forma permanente, de llevar a cabo sus intenciones.

para nuestro planeta. ¿No debería ser Agua o *Aqua*? El hombre sintió en su primigenio origen la necesidad de tocar la tierra debajo de sus pies, y de ella ha extraído los recursos naturales para su subsistencia y también ha abusado de su explotación hasta agotarla y contaminar su ambiente. No es ser pesimista al pensar que este proceso evolutivo es irreversible, lo que queda es disminuir el ritmo y analizar otras alternativas, el espacio vital tierra está agónico y en 100 años, más o menos, posiblemente las sociedades no serán las mismas, todo habrá cambiado.

Pero el equilibrio natural tiene la capacidad de redundar en sus sistemas. Al debilitarse el sistema Tierra, deberá fortalecerse el sistema agua. Los océanos y mares del mundo, que siempre han estado en vigencia, son ahora el eje trascendental en la vida del hombre, de un hombre tecnológicamente desarrollado y con una inteligencia en aumento, aunque en un ambiente degradado y una situación global que comenzó a ser nociva para su existencia. El espacio agua se ha transformado ahora en un **espacio vital** y en el siglo XXI se transformará en el proveedor de los recursos naturales que requiera la humanidad, conforme a la visión del primer geopolítico conceptual de la humanidad, Friedrich Ratzel²²⁸, cuando definió al Estado como un ser vivo que: “(...) *cumple un ciclo vital de nacer, crecer, desarrollarse y morir, para lo cual necesita un espacio vital que le sirva de nutriente para volverse fuerte* (...)”

[RATZEL, Friedrich. 1898] (El texto destacado corresponde al autor).

Los Estados marítimos, especialmente aquellos que están conscientes de serlo, deberán evitar dañar el nuevo espacio vital, tomando las lecciones aprendidas con el espacio vital tierra; el precio de la necesidad en repetir los errores, puede ser el mismo fin de la civilización actual. Para ello las acciones estratégica del hombre, sobre el espacio vital agua: los mares y océanos del mundo, deben estar determinadas y planificadas por una visión geopolítica orientada hacia el mar, tal cual lo hace la visión oceanopolítica; a través de la cual, las políticas de un Estado están orientadas para el mar, hacia y desde el mar, desde una perspectiva diferencia de las políticas oceánicas, que si bien son parte de la misma visión, no son iguales, ya que estas últimas son consecuencia directa de la oceanopolítica.

228 Pese a que, como se explicó en el Capítulo III, no fue el creador de la palabra “Geopolítica”, sino Rudolph Kjellén.

Esta realidad debe ser asumida con mucha responsabilidad por parte de los Estados marítimos, sobre todo, conforme se han ido dando las cosas, las circunstancias y situaciones globales, indican muy claramente que la importancia del mar en los próximos años va a ser gravitante en la existencia de la humanidad, no sólo porque es una fuente limitada de recursos naturales, sino también porque geopolítica y estratégicamente representa un espacio de acción política, militar, social y económica de suma influencia, en especial la cuenca del océano Pacífico, que coloca a dos realidades opuestas, pero que de alguna manera, a través del comercio marítimo, llegarán a equilibrarse, pues del lado occidental del océano está el mayor núcleo de desarrollo económico y tecnológica del planeta: Asia y del otro, en el oriental, están los países suramericanos Colombia, Ecuador, Perú y Chile, quienes poseen grandes riquezas naturales en sus espacios marítimos, pero son países en vías de desarrollo, destacándose Chile, quien está dando pasos importantes para disminuir las brechas existentes.

Ahora bien, en la creación de una visión oceanopolítica²²⁹, deben estar presentes tres aspectos esenciales que el Estado debe observar para gestionar sobre las estructuras y estamentos que tiene a su cargo, y de esa manera materializar sus objetivos. El primero de ellos es la visión prospectiva, que tiene tras de sí varios procesos sistemáticos para la visualización, diseño y construcción de escenarios futuros, en el espacial del escenario “apuesta”²³⁰, con los que el Estado deberá tomar decisiones para obtener lo que quiere, a futuro, para su pueblo. El segundo es la Planificación Estratégica²³¹, en la que subyacen los elementos prospectivos esenciales, y todos los demás que constituyen una eficiente planificación estatal a corto, mediano y largo plazo, sin ella, simplemente no se hace nada. El tercero, es la consolidación de la educación y cultura marítimas, basados en el mismo desarrollo de

229 En el proceso de asimilación de la Oceanopolítica a la realidad de Ecuador, los autores de la presente tesis consideran los aspectos señalados en este específico párrafo, como fundamentales para ser desarrollado en Ecuador, es posible que se ajusten a otras situaciones, de otros Estados.

230 En prospectiva es aquel escenario que refleja de mejor manera los intereses de los Estados o de las empresas, en un determinado tiempo en el futuro, considerando todos los factores que podrían o pueden influir sobre él, y que sirven para la elaboración de la visión, misión y objetivos que son parte esencial en la planificación estratégica.

231 En Ecuador, nótese la importancia capital que tiene ahora el desarrollo de la nueva visión de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, la misma que deberá tener muy claro toda la conceptualización de un país marítimo, como el nuestro, para que tanto los elementos prospectivos esenciales, como aquellos de otra índole y que sean inherentes al mar, estén presentes en el diseño, elaboración y gestión de su planificación estratégica, considerando que existen otros elementos y factores que no son de naturaleza marítima, pero que deberán estar en armonía y simbiosis, para lograr en el futuro, ese ESTADO MARÍTIMO LLAMADO ECUADOR.

una conciencia marítima integral. ¿Qué se quiere decir con “integral”?²³², pues que siendo un país marítimo, debe incorporarse en la mente de todos los ciudadanos, especialmente a aquellos que están alejados del mar y que incluso, ni siquiera lo conocen, que existe y que es importante para ellos, sin perder su vínculo particular con la Tierra, sino que entienda que existe una vital simbiosis con ella. [KOHLENER, Luis. 2008]

Principios generales de la oceanopolítica

Es evidente que una estructura estatal tan compleja como aquella que debe ser implementada, modificada o complementada, exige que se observen aspectos generales que denoten la naturaleza del concepto “oceanopolítica”, en la configuración de las acciones derivadas de la planificación estratégica, que a su vez consolida el pensamiento político de esa visión geopolítica. Lo fundamental es que una gran influencia del mar esté presente en el ciclo vital del Estado, como consecuencia de una eficiente gestión política; en el caso de Ecuador, pese a la urgencia e importancia, tomará un tiempo apreciable y serán un proceso complejo²³³, tal cual lo está siendo la adhesión del país a la CONVEMAR. De todas maneras, es evidente que debe enunciarse la estructura formal de esa visión, para que sirva de guía o hasta de una verdadera directriz para aquellos que ven fundamentales connotaciones para el futuro del pueblo ecuatoriano.

Su creador, con la perspectiva de la realidad chilena, percibió los principios²³⁴ que a continuación se detallan; sin embargo, es fundamental analizarlos en el contexto de la realidad ecuatoriana, para realmente entenderlos y establecer sus alcances en nuestro país [MARTÍNEZ, Jorge. 1993]:

232 En el caso de Ecuador, la naturaleza de sus regiones, especialmente la Sierra y la Amazonía Ecuatoriana, involucra una serie de etnias, cuyo entorno natural no es el mar. El desafío del Estado Ecuatoriano es de lograr que todos ellos entiendan que existe el mar, como un elemento que coadyuva a su propia visión cosmogónica y pragmática de su entorno, quedando claro el respeto irrestricto de sus creencias, pero evidenciando la importancia de la visión marítima del Estado.

233 Esto se debe a que algunos sectores de la clase política nacional, no está consciente de la realidad del mundo actual y la falta de ese conocimiento choca con las percepciones que cada uno de ellos tiene de él; hasta que haya un cambio importante en esa actitud, el esfuerzo deberá ser considerable.

234 Estos principios quedaron consignados en la obra del Almirante Jorge Martínez Busch “OCEANOPOLÍTICA: una alternativa para el desarrollo”

Principio	Observaciones
<p>Actitud oceanopolítica colectiva</p> <p>“Debe ser una consideración colectiva. No puede dejarse sólo a la gestión del gobernante; ha de estar en la gestión de todo ciudadano, cualquiera sea su grado de participación en la vida nacional”</p>	<p>No es el trabajo exclusivo de los gobiernos, es un pensamiento nacional e integrado lo que cuenta. Indios (sierra y amazonia), mestizos (continente y Galápagos), cholos, montubios y negros (costa, sierra, amazonia y Galápagos) deben tener una identidad nacional con preeminencia marítima, respetando sus particularidades. Una oceanopolítica pluralista, pero simbiótica.</p>
<p>Territorio oceánico</p> <p>“El territorio oceánico es el espacios natural para el crecimiento futuro del Estado de Chile”</p>	<p>Son los espacios marítimos ecuatorianos presentes y futuros. Presentes las 200 MN de mar territorial proyectadas desde sus sistema de líneas de base y en el futuro, los espacios contemplados en la CONVEMAR y las extensiones de plataforma continental factibles en las islas; débese incluir la percepción que debe tener Ecuador respecto a la Antártida y en el eje Amazónico.</p>
<p>Nivel de desarrollo previo</p> <p>“Requiere un nivel de desarrollo previo, Una ocupación del territorio oceánico obliga a tener un alto grado de avance técnico u científico para que sea eficiente”</p>	<p>Tiene que ver con el grado de preparación y ocupación de los espacios oceánicos e inherentes al mar. Esto significa también un alto nivel de conocimiento científico y tecnológico, por la naturaleza misma del mar y sus contextos. Ecuador tiene un soporte esencial en el Instituto Oceanográfico de la Armada, pero no es suficiente, porque además se requiere la participación de otros sectores científicos del país. Este aspecto es trascendental para el futuro de Ecuador.</p>
<p>Sensibilidad con el ciclo vital del Estado</p> <p>“Su sensibilidad a los periodos de decrecimiento y detención del ciclo vital del Estado es directa o será, antes que cualquier otra, la actividad en el medio oceánico la que primero se detenga y abandone, justamente por la complejidad técnica que significó estar en el medio oceánico”</p>	<p>Los ciclos vitales del Estado en Ecuador se han caracterizado por una variabilidad, a veces inaudita, por la deposición de sus gobernantes, lo que no ha permitido la estabilidad necesaria para que aquellas políticas de importancia, como las relacionadas con el mar, realmente se vinculen con el Estado. Una tarea compleja, considerando la básica conciencia marítima existente y una lamentable falta de educación y cultura del pueblo en ese sentido.</p>

<p>Acción y ocupación en cuatro niveles</p> <p>“Concibe el territorio oceánico como un volumen de cuatro niveles de ocupación y acción: superficie, masa oceánica, suelo oceánico y subsuelo oceánico”</p>	<p>Este principio es común a Ecuador, también, aunque sí sería importante considerar a la Antártida como un quinto nivel, por sus muy especiales connotaciones en el contexto del Tratado Antártico y lo que en el 2048² significará para los Estados miembros. Consideremos que aparenta ser un tiempo muy en el futuro; sin embargo, no se puede esperar hasta esa año, para pensar en qué hacer al respecto.</p>
<p>Una división jurídica y codificación de las actividades</p> <p><i>“Este territorio oceánico debe ser sometido a una división jurídica y a una codificación de las actividades para su explotación en la forma más eficiente y segura posible. La idea de un código de normas y procedimientos legales para actuar en este medio no puede dejarse para el futuro”</i></p>	<p>La racionalización del uso del mar, debe tener un conjunto de normas que regulen e impidan su sobreexplotación, la contaminación del medio marino o la destrucción de los recursos vivos. Esta tarea se la está llevando a cabo, a través de la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada Nacional, mediante la elaboración de las políticas oceánicas y costeras, que están en etapa de revisión y armonización con las políticas costeras del Programa de Manejo de Recursos Costeros (PMRC), el Ministerio del Ambiente y otros estamentos afines.</p> <p>Se comparte plenamente la visión de este principio y debe agregarse que éste deberá también ser lo suficientemente pro-activo y flexible como para que su adaptación a los cambios del manejo global de los océanos, no afecten a los principios básicos que dieron origen a su creación.</p>
<p>Medio no renovable, posible de descomponerse y degradarse</p> <p>“Conceptúa el medio oceánico como no renovable en cuanto a su textura biológica y química y que se puede descomponer y degradar. Si se precisa un nivel tecnológico avanzado para su explotación, igual nivel se requieren para su conservación, limpieza y recuperación”</p>	<p>El pensamiento de que el mar es una fuente inagotable de recursos naturales influyó para que se haga una explotación irresponsable de él. Ahora, conscientes de que eso perjudica a toda la humanidad, los Estados han iniciado el desarrollo de políticas de conservación y protección ambiental, los mismos que se ajustan a una visión global, mediante aplicación de estándares. En ese sentido, la CONVEMAR es una de las herramientas jurídicas más significativas para lograr esos propósitos, pero requiere también de un compromiso nacional para que eso se materialice. Ecuador tiene áreas oceánicas sensibles como son las islas Galápagos, la Isla de la Plata, principalmente. La Parte XII de la Convención tiene un articulado que provee un marco jurídico valioso para la protección ambiental marina y de sus recursos, para todos aquellos Estados ribereños que son parte de ella.</p>

<p>Código ecológico nacional</p> <p>“Es de rigor poseer un código ecológico nacional en donde se aborde el tema de la contaminación del continente hacia el Mar Territorial y hacia las aguas interiores.”</p>	<p>En Ecuador, este principio comienza a ser realidad en los últimos años, a través del fortalecimiento del Ministerio del Ambiente y sus relaciones con otros estamentos del Estado y de la Sociedad Civil, que de una u otra manera tienen relaciones con los aspectos ambientales. Sin embargo, este Ministerio tiene una falencia con respecto al conocimiento del mar y sus características, de ahí que la participación del INOCAR continúa siendo importantes, a pesar de que tarde o temprano deba ser compartido con otros actores responsables, pero que aún no han sido identificados o no tengan conciencia de serlo.</p>
<p>Adaptar la administración del Estado</p> <p>“Hace falta modernizar y adaptar la organización de la administración del Estado para hacer más eficiente el empleo de los recursos en el territorio oceánico”.</p>	<p>La administración no puede quedar en manos de legos en los asuntos marítimos; debe ser un manejo profesional y consciente de las implicaciones y connotaciones que de ello deriven. Por eso, en Ecuador, es de suma importancia la creación de un organismo que pueda administrar todo el contexto de las políticas oceánicas y costeras. Esta entidad se denominaría “Comisión Interministerial sobre Asuntos del Mar”, CIAM, que es una propuesta de la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada Nacional, en el contexto de la elaboración de las políticas oceánicas y costeras.</p> <p>La creación de la CIAM no exime de la responsabilidad a otros estamentos del Estado Ecuatoriano, e inclusive de la Sociedad Civil, de otras responsabilidades directas o indirectas que tengan con relación a los asuntos del mar.</p>
<p>Centrarse en la educación</p> <p>“Se asegurará la continuidad de la idea mediante la acción permanente y definitiva de integrar a la educación nacional todas aquellas materias que permitan incorporar el océano a la conciencia individual de cada uno de los chilenos. Labor lenta y difícil que debe partir primero por los profesores, para que ellos, imbuidos de estar realidad y de las posibilidades que esconde, abran los surcos en la mente y acicateen la imaginación de sus alumnos”</p>	<p>En Ecuador hay que romper un paradigma que impone un estereotipo inadecuado: la gran cantidad de temas relacionados con el mar, son una cuestión de la Armada Nacional; lo que da lugar a que se piense que asignaturas como Conciencia Marítima o Intereses Marítimos es “natural” que estén incluidos en los programas de estudios de los Liceos Navales, regentados por la Armada; no es “propio” que estén en los programas de los otros centros de educación, cuando aquello debe ser parte integral de la educación a nivel pre-escolar, escolar, media y superior.</p> <p>En 1993, que fue el año en que fue elaborado el libro referente a estos principios, era una preocupación la educación, 15 años más tarde, es una realidad evidente, que está llevando a Chile a dejar de ser un país en vías de desarrollo.</p>

Fuente: Elaboración propia. 2014

Hasta aquí los principios que habían sido establecidos por el almirante Martínez Busch, hace dos décadas. Agregamos un principio que creemos esencial:

Gobierno con liderazgo y conocimiento de la realidad marítima del país todos los principios anteriores necesitan materializarse mediante la creación de políticas que sólo pueden nacer del pensamiento y la voluntad política del Presidente de la República, del jefe de Estado. Pero para que ello ocurra, no debe cimentarse en el asesoramiento de “expertos”, sino que debe tener una razonable experiencia y conciencia de lo que significa un país marítimo y una oceanopolítica aplicada en su desarrollo.

La cuenca del Océano Pacífico como principal escenario oceanopolítico

Características físicas del Océano Pacífico

La Cuenca del Pacífico alberga a muchos países que, en conjunto, representan un gran riqueza en diversidad religiosa, cultural, lingüística e idiosincrásica, los mismos que concentran más del 50% de la población total del mundo, lo que representa un gigantesco mercado consumidor y productor. Este es el espacio marítimo más grande del planeta, con un total de 179,7 millones de Km², lo que representa la tercera parte de su superficie. Se extiende desde el mar de Bering (Ártico), a lo largo de aproximadamente 15 000 Km., hasta el límite externo del [mar](#) de Ross (Antártida). Su anchura máxima es de, aproximadamente, 19 800 Km., en la latitud 05° N., desde Indonesia hasta la costa oriental de Panamá; mientras que su límite occidental se considera que está en el [Estrecho de Malaca](#)²³⁵. Por otra parte, el Pacífico contiene aproximadamente 25 000 islas²³⁶, la mayoría de ellas se encuentran ubicadas hacia el sur de la línea equinoccial. Como información interesante, en este océano se encuentra el punto más profundo del planeta, aproximadamente 11 033 m, conocido como la fosa de las Marianas. [CLAUSEN, A. W. 1984]

235 En cuanto al límite occidental, muchos geógrafos asumen que es el Estrecho de Malaca, en Malasia, en donde existe un promedio diario de 150 buques mercantes que a través del estrecho que es una ruta de navegación importantísima ya que vincula todo el mar de la China con el Océano Indico y Europa vía canal de Suez.

236 Una cantidad mayor que la existente en todos los demás océanos del mundo, juntos.

Países que integran la Cuenca del Pacífico

Considerando el tamaño de los espacios marítimos que involucra el Pacífico, muchos autores dividen bajo un criterio geográfico a su Cuenca, en cuatro grupos diferenciados: la Cuenca Americana, la Cuenca Asia-Pacífico, la Cuenca Australia-Pacífico y la Cuenca Polinésica u Oceánica. Cada una con una concepción propia de desarrollo respecto a los campos económico, político, social, cultural, de desarrollo y crecimiento. Así, en América tenemos a: Canadá, Estados Unidos, México, los países centroamericanos, Colombia, Ecuador, Perú y Chile; en Asia y Oceanía: Rusia, China, Japón, Corea del Norte, Corea del Sur, Taiwan, Filipinas, Tailandia, Vietnam, Brunei, Malasia, Indonesia, Singapur, Hong Kong, Australia, Nueva Zelanda y Papúa Nueva Guinea. De todos estos países que están en la Cuenca del Pacífico, más de cuarenta representan el 47% del producto mundial bruto y, además, están concentradas, aproximadamente el 37% de las exportaciones totales que se intercambian en el planeta.

Importancia del Océano Pacífico en el siglo XXI

Su importancia no sólo es con relación al presente siglo; ésta viene desde muchos siglos atrás, más bien lo que ha existido desde el siglo pasado, es un desarrollo económico del Asia y una nueva visión global y consciente de lo que este Océano tiene en cuanto a recursos naturales vivos y no vivos, en los espacios marítimos que los caracterizan. Esta nueva visión global se debe, fundamentalmente, a que los minerales²³⁷ estratégicos para la industria de la energía, el desarrollo aeroespacial, la industria militar, automotriz e informática, además de otras que en su conjunto tienen significativa demanda de estos recursos, ya no los están encontrando en tierra y la investigación científica marina ha arrojado resultados muy alentadores respecto a la presencia de estos elementos en la plataforma continental y en los fondos marinos, en cantidades que podrían garantizar su presencia en el mercado, durante algunas décadas más. [COLOMBO, Jorge. 1996]

237 Estos minerales son, entre otros: estructuras polimetálicas que se les conoce como nódulos de manganeso y son abundantes en el fondo oceánico profundo: manganeso, hierro, cobre, níquel, cobalto, molibdeno, vanadio, plomo y zinc; otros como: oro, bauxita, aluminio, uranio, petróleo, gas natural, colombio, tantalio, titanio, tungsteno, entre otros.

La globalización y la visión estratégica del Pacífico

La visión estratégica del océano Pacífico y su Cuenca, tiene especial dimensión en el S. XXI, cuando vemos que el movimiento de capitales y el desarrollo de la economía regional, especialmente de Suramérica, tiene un marco relacionado directamente con la globalización, que a esta altura de la realidad socio-económica Latinoamérica, no se puede soslayar, ni desconocer, ni intentar establecer modelos sin considerar el movimiento global de las iniciativas y proyectos globales. Hacer esto es difícil, hasta podría pensarse que se está perdiendo algo de soberanía, pero no se puede ocultar la existencia e influencia de esos factores globales, y lo que hay que hacer es prepararse y ser competitivos. El Pacífico se ha convertido en el nuevo, más rico y más grande escenario global, para la síntesis de procesos sociales, políticos, económicos, científicos, tecnológicos y financieros, sobre el que se sustentarán los Estados, a los largo de este siglo. [CORRADO, Jorge. 2008]

Lo que inicialmente se pensó que era la globalización: un fenómeno mundial de matices claramente económicos, evolucionó en un proceso sistemático que integra flujos de capital y población; corredores de recursos naturales y cuencas de agua y, finalmente, redes y corredores de infraestructura y ciudades, que van creando una mega estructura económica planetaria, incorporando todos los espacios geográficos de la Tierra, caracterizando un mercado único, complejo, dinámico, altamente competitivo y con poco espacio²³⁸ para países en vías de desarrollo, que se sostienen por la riqueza que poseen en recursos naturales y materias primas, entre ellos se encuentran los países del Pacífico Sureste, entre los que está Ecuador. [LARENAS, Víctor. 2008] De ahí que urgen medidas eficientes para obtener un espacio en la gran cuenca, so pena de limitar el crecimiento nacional y condicionar a las futuras generaciones a depender de unos cuantos recursos estratégicos, como el petróleo.

238 Es muy importante estar conscientes de que se ha creado un nuevo espacio económico que se extiende más allá de los territorios, se habla ahora de fronteras en una clara diferenciación de la existencia de influencias que no están en nuestro ámbito como Estado, en donde las propias capacidades de regularización de dichos mercados, están fuera del ámbito estatal, pese a que es gravitante lo que pueda ocurrir en la dinámica de los mercados internacionales y en donde es necesario hacer presencia y tener habilidades para controlar los procesos causa-efectos hacia nuestra particular economía. y de las capacidades reguladoras de los Estados.

Por otra parte, debido a las características geográficas y a la existencia de recursos naturales²³⁹, vivos e inertes del Pacífico, la globalización como modelo económico, impone un modelo integrador que no depende ya de la voluntad de los estados sino del crecimiento de los mercados, tal como se puede percibir en el desarrollo y crecimiento del comercio marítimo, en el que poco a poco se ha visto la importancia vital que es el hecho de que un Estado “sea” un puerto integrador y dinamizador. Desde esa perspectiva, el Estado se convierte en un organizador (se supone eficiente) de un determinado segmento de dichos mercados, en los que la banca internacional (cambios estructurales, acuerdos comerciales, etc.), las empresas transnacionales son la que gravitan en esos procesos, modifican la misma geografía²⁴⁰ para obtener vinculaciones efectivas con los mercados globales, produciéndose un fenómeno de “**integración hacia fuera**”, que puede llegar riesgosa para el equilibrio de los Estados²⁴¹, cuando, se reitera, no están preparados para ello, dentro de una dinámica que no espera nada, ni a nadie.

De esta manera, en el marco de la globalización, los mercados y la dinámicas economías que se crean, por lo menos en el comercio marítimo, requieren de la instalación de corredores y redes para garantizar los flujos de recursos naturales, biodiversidad, tradicionales, recursos energéticos, minerales, mercancías y población; los que en las regiones de gran desarrollo industrial están garantizados por puertos y flotas mercantes que mueven grandes volúmenes de carga, caracterizados por productos industrializados terminados o para ensamblado; en contraste, en los países suramericanos, la caracterización de esa carga tiene más bien con la facilitación para la extracción

239 Muchos de los recursos naturales que dispone el Pacífico, son estratégicos, conforme se incrementa su escasez en la tierra.

240 En el caso de Ecuador, sólo basta ver lo que ha ocurrido en los últimos cinco años (2003 a 2008), con respecto a la necesidad de creación de puertos que tengan un acceso para buques de gran calado, hasta el punto de que el Puerto de Guayaquil, otrora de gran y total importancia para el país, se ha visto desplazado por iniciativas privadas como la del “Posorja Aguas Profundas” y una más real y ya concesionado “Puerto de Manta”, en el que se aprovechará su realidad hidrográfica de ser un puerto abierto al océano que permite tener la suficiente profundidad para buques de gran calado y aun así puede ser ampliado, como ha sido la propuesta y el objeto de la concesión a la empresa Hutchison.

241 No se puede minimizar los efectos negativos que tiene para un Estado, que aplica y sostiene una política económica que no mira a los mercados internacionales con una actitud positiva y que esté dispuesta a dominarlos, porque la globalización crea organismos supranacionales que pueden restar soberanía a los Estados, si éstos no son capaces de controlar todos los procesos que giran alrededor de su economía y los de las economías internacionales, estamos hablando de un concepto de geoconomía y de una suerte de estrategia económica global.

de recursos naturales o a mejorar el tránsito²⁴² de mercancías entre los centros industriales. [LARENAS, Víctor. 2008] En cuanto a los recursos naturales, cabe indicar que Suramérica es una de las pocas regiones de la Tierra, en la que se combinan o están presentes cuatro de los recursos naturales estratégicos vitales de este siglo: hidrocarburos, minerales, biodiversidad y agua.

Por lo indicado en el párrafo anterior, la realidad geográfica de los países suramericanos, sumados a las fuentes de recursos naturales, vivos y no vivos, que se encuentran en los territorios terrestres (sobre todo por la presencia de la Cuenca Amazónica²⁴³) y marítimos de los respectivos países, especialmente de aquellos que se encuentran en la Cuenca Sureste del Pacífico, otorgan a esta región de transiciones y contrastes, políticas y sociales, un extraordinario potencial económico y estratégico, cuyos elementos tienen un menor grado de desgaste y uso, frente a los procesos industriales y tecnológicos que tiene el mundo. Es evidente que esos recursos son vitales para los Estados que los poseen, ahora; en el futuro, su connotación comienza a ser planetaria y su importancia creciente hasta el momento en que las visiones geopolíticas de Estados más desarrollados, consideren que Suramérica es un espacio de interés global, para satisfacer requerimientos urgentes generados por espacios terrestres agotados, entonces, América del Sur, sus cuencas Pacífica y Amazónica, se convertirán en objetivos estratégicos, políticos y geopolíticos.

Haciendo una relación con el pensamiento geopolítico de Spykman, cabría decir que quien controla la cuenca del Pacífico, controla la economía del planeta y quien controla la economía global, dominará el mundo. Una realidad que es palpable sólo observando la evolución que han tenido los países asiáticos en los últimos diez años y la relación económica, cultural y política, cada vez más creciente, que van teniendo con los países de la parte oriental de la Cuenca del Pacífico, y toda esa visión y todo ese proceso se ha dado a través del océano. Encontramos pues, en la Cuenca del Pacífico, además de un desarrollo del comercio marítimo y de nuevos mercados extraordinario, una parte del equilibrio geoestratégico global caracterizado: por China,

242 En Ecuador, la multinacional Hutchison se hizo cargo de la ampliación del Puerto de Manta, vía concesión por 30 años renovables, para hacer realidad a largo plazo el Puerto de Transferencia Internacional de Carga y convertirse así en el eje esencial de la movilización de mercaderías entre Asia y Sudamérica, en el equinoccio, aprovechando su posición geográfica excepcional, quizás la mejor del mundo.

243 La Amazonía (la Cuenca del río Amazonas, a lo ancho de Suramérica), a parte de su extraordinaria biodiversidad, guarda un elemento de vital trascendencia para el planeta, el 30% del agua dulce corriente, es decir, un bien inestimable y cada vez más valioso.

Japón y los Estados Unidos de América, incrementando de esa manera una realidad estratégica y económica para el Pacífico, inconmensurable y también preocupante, para un Estado Nación como Ecuador, que está entre gigantes suramericanos relativos como Colombia y Perú, y sobre todo, otro gigante: Chile. [CORRADO, Jorge. 2008]

Comercio y transporte marítimos

Una forma útil de identificar la relación entre el comercio global y el uso del transporte marítimo es a través de las estadísticas que evidencia su crecimiento, así podemos señalar que en 1995 el comercio internacional mundial fue de casi 6.000 millones de toneladas métricas, de las cuales el 66%, es decir **3.960** millones de toneladas métricas fueron movilizadas por el mar; para el año 2005 la cifra alcanzó ya los **6.100** millones de toneladas métricas movilizadas por el mar y para el año 2006 alcanzó la cifra de **6.355** millones de toneladas métricas, en todos los tráficos, resaltando que el tráfico marítimo comercial de América Latina y el Caribe tuvieron una participación importante. Estas cifras señalan claramente que existe un incremento de 4,42% anual promedio para el comercio internacional marítimo. [CEPAL. 2007]

Por otra parte, el PNUD²⁴⁴, en el Informe sobre Desarrollo Humano de 2003, indica que los países que tienen mayores posibilidades de crecimiento en el contexto internacional, son aquellos que cumplen con dos requisitos básicos: 1) tienen un amplio mercado interno (mayor a 40 millones de habitantes) y 2) son países costeros. Esto nos da un referente para afirmar que todos aquellos países costeros que estén en vías de desarrollo y que tengan mercados internos grandes, tienen un mayor dinamismo de crecimiento. Lo que en la práctica, en Suramérica, se aplicaría en muy restringidos casos, pese a que la formulación sea cierta. Pero ese consumo interno puede ser complementado, con un “**consumo externo, no nacional**”, que se podría obtener a través de mercados fuera de los nacionales, lo que implicaría el desarrollo estratégico de esos nuevos mercados, con el apoyo de un medio masivo para llevar esa “**carga de consumo**”. Así mismo, existen dos alternativas a la formulación del PNUD: 1) “**mercados-extensiones**”, como los asiáticos y 2) fortalecimiento

244 Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) – fuente: Microsoft® Encarta® 2007, “(...) es una organización autónoma de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), establecida por su Asamblea General en 1965 para crear un ente que luchara contra el subdesarrollo y sus consecuencias”.

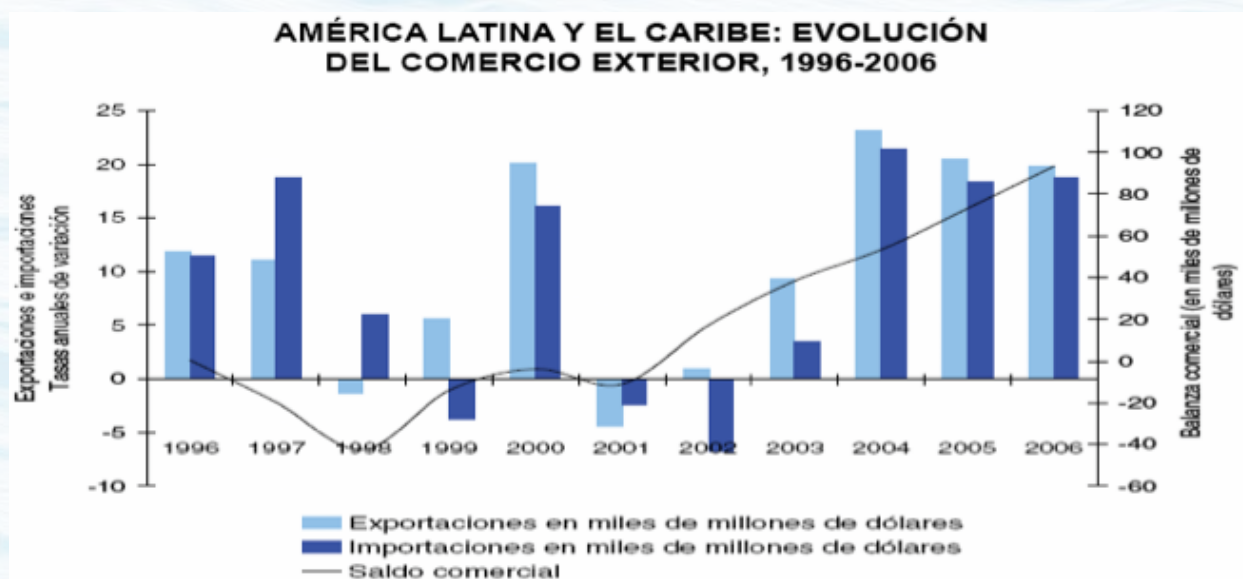
y crecimiento de un comercio marítimo eficiente para llevar esa carga de consumo, a esos mercados-extensiones; todo ello, en un espacio marítimo único: el océano Pacífico. [PNUD. 2003]

En el Pacífico están inmersos una serie de factores esenciales para el desarrollo comercial, científico, educativo, político y también, por qué no decirlo, de defensa. En este contexto se encuentra América del Sur, especialmente Colombia, Ecuador, Perú y Chile, y frente a ellos, el corazón vital de la economía de este siglo: el Asia, en donde muchos de los países que ahí se encuentran han conseguido dominar varios nichos de mercado, especialmente en el campo de las Tics, generando una serie de productos de interés global, como lo demuestran las cifras del comercio marítimo (CM) en el interior del Asia es de 26.2 millones de TEU²⁴⁵s (Incluido Australia, India y el Medio Este), con un crecimiento del 10%; en el CM transpacífico es de 19.3 millones de TEU`s, con un crecimiento del 10,8%; en el CM transatlántico es de 5.4 millones de TEU`s, con un crecimiento del 5.7% y en el CM asiático-europeo es de 12.1 millones de TEU`s, con un crecimiento del 12.2%.

Por otra parte, de acuerdo a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), en su informe “El comercio marítimo por contenedores en América Latina y el Caribe hacia finales del año 2006”, señala que el transporte marítimo mundial, por contenedores, ha tenido un incremento considerable en los últimos años, especialmente a partir del año 2002. Así mismo, el crecimiento económico mundial tiene una relación directa con el crecimiento del comercio internacional, el mismo que se realiza en un 90%, a través de los mares y océanos del mundo. Existen elementos del negocio portuario como los puertos, el transporte marítimo y la logística que inciden directamente sobre la economía de los países, tanto así que en la dinámica que han seguido los procesos regionales económicos, estos elementos han sido gravitantes. [CEPAL. 2007]

Consideremos que el PIB de la región se incrementó en aproximadamente el 5,3% en el año 2006, mientras que el producto por habitante lo hizo en un

245 TEU es el acrónimo en inglés de Twenty-feet Equivalent Unit, que es unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores de veinte pies. Un contenedor de veinte pies tiene las siguientes dimensiones en pies: 20 ft. de largo x 8 ft. de ancho x 8,5 ft. de altura; en metros: 6,096 m. de largo x 2,438 m. de ancho x 2,591 m. de alto. Su volumen exterior es de 1.360,00 ft³ o 38,51 m³. Su capacidad es de 1.165,4 ft³ o 33 m³. El peso máximo de la carga en su interior es de 28230 Kg. En algunos tipos de buques de última generación se utilizan también los FEU`s, que también es el acrónimo en inglés de Fourty-feet Equivalent Unit.



Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

Gráfico N° 5

3,8%, lo que determinó que el año 2006 sea el cuarto año de crecimiento sostenido, con una media del 4,4% entre 2003 y 2006, lo que significa que duplica la expansión media del 2,2% anual registrada entre los años 1980 y 2002. Ahora bien, este crecimiento no es una casualidad, es efecto de un proceso que se lleva a cabo de una manera sostenida en el Pacífico Occidental, relacionado con el crecimiento y expansión de la economía mundial, especialmente de la China, India y otras economías asiáticas en la demanda mundial de productos como aquellos que existen en Suramérica y que, con el ingreso de insumos, bienes intermedios y finales, los puertos, el transporte marítimo y la logística interna se relacionan directamente con el desarrollo dinámico que está teniendo la región, como se indica en el gráfico.

El informe indica que en el desempeño económico global y en el de América Latina y el Caribe, el comercio marítimo contenedorizado²⁴⁶ es el que mayor crecimiento ha tenido. Según la UNCTAD,²⁴⁷ el comercio

246 Contenedorizado, relativo al transporte de carga en contenedores (TEU's o FEU's)

247 UNCTAD. "La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD o UNCTAD, del inglés, United Nations Conference on Trade and Development) se estableció en 1964 como un cuerpo intergubernamental permanente de las Naciones Unidas. La UNCTAD es el principal órgano de la Asamblea General de la ONU para los asuntos relacionados con el comercio, las inversiones y el desarrollo". Fuente: Wikipedia.

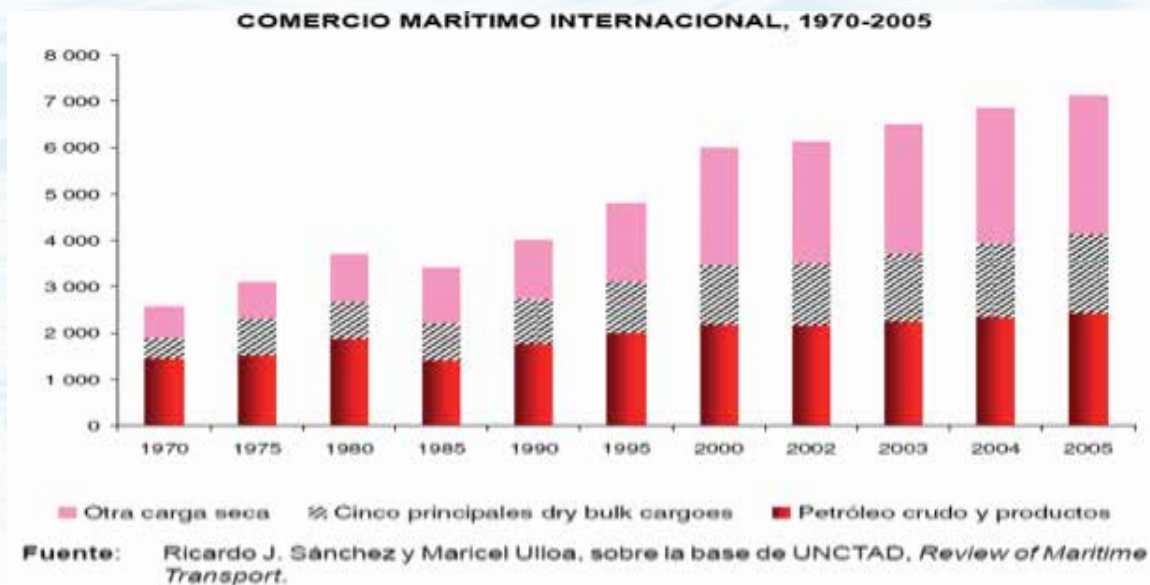


Gráfico N° 6

marítimo se incrementó considerablemente en el 2005, transportando 7 110 millones de toneladas en mercancías cargadas. La tasa de crecimiento anual para el 2005 alcanzó un 3,8%. En las estadísticas, Asia es el continente que más mercaderías embarcó en el mundo con un 38,8%, luego le siguió América, con un 22,1% y Europa con un 21,8%. Estos datos los vemos en forma estadística²⁴⁸. [UNCTAD. 2006]

La tasa media de incremento anual del comercio marítimo por contenedores, que tienen como origen o destino a países de América Latina y el Caribe, para el período 2000-2006, alcanzó el 9,74%²⁴⁹, que fue muy cercano a la media mundial obtenida de las principales rutas con el 9,93%, en ese mismo período. En consecuencia, se deduce que el comercio marítimo por contenedores de América Latina y el Caribe ha aumentado de manera similar al resto del mundo. El informe de la CEPAL continúa e indica:

“El comercio marítimo de América Latina y el Caribe, hasta el año 2006, muestra a Brasil y México muy por encima de la media de los otros países, con un movimiento cercano a los 3,5 millones de TEU, cada uno. Esta tendencia va en aumento para las proyecciones hasta 2010; en cuanto a México superaría los 5,2 millones de TEU, y Brasil estaría muy cerca a los 4,5 millones de TEU. El resto de los países se concentran más abajo: los países con

²⁴⁸ Dry bulk cargoes, es la carga a granel, es decir, aquella que no es transportada en contenedores.

²⁴⁹ A partir de datos de Global Insight Inc.

mayor movimiento son los del Caribe en su conjunto y los de América Central en su conjunto, con un movimiento cercano a los 1,7 millones de TEU, y con proyecciones de hasta 2 millones para ambos casos (debido posiblemente a transbordos y a la organización de la industria de maquilas). Muy cerca de ellos se encuentra Chile, con un movimiento cercano a 1,4 millones de TEU para el 2006 y con proyecciones para el 2010 cercanas a 1,8 millones de TEU. Los países con menor movimiento son **Ecuador** y otros países de la costa oeste, llegando a generar un movimiento de 240.000 y 423.000 TEU, respectivamente, y aumentando esta cifra solo a 278.000 y 489.000 TEU para proyecciones hasta 2010, respectivamente. [NUESTRO MAR. 2007] (La negrilla es hecha por el autor)

Lo expresado por la CEPAL, se indica a continuación.

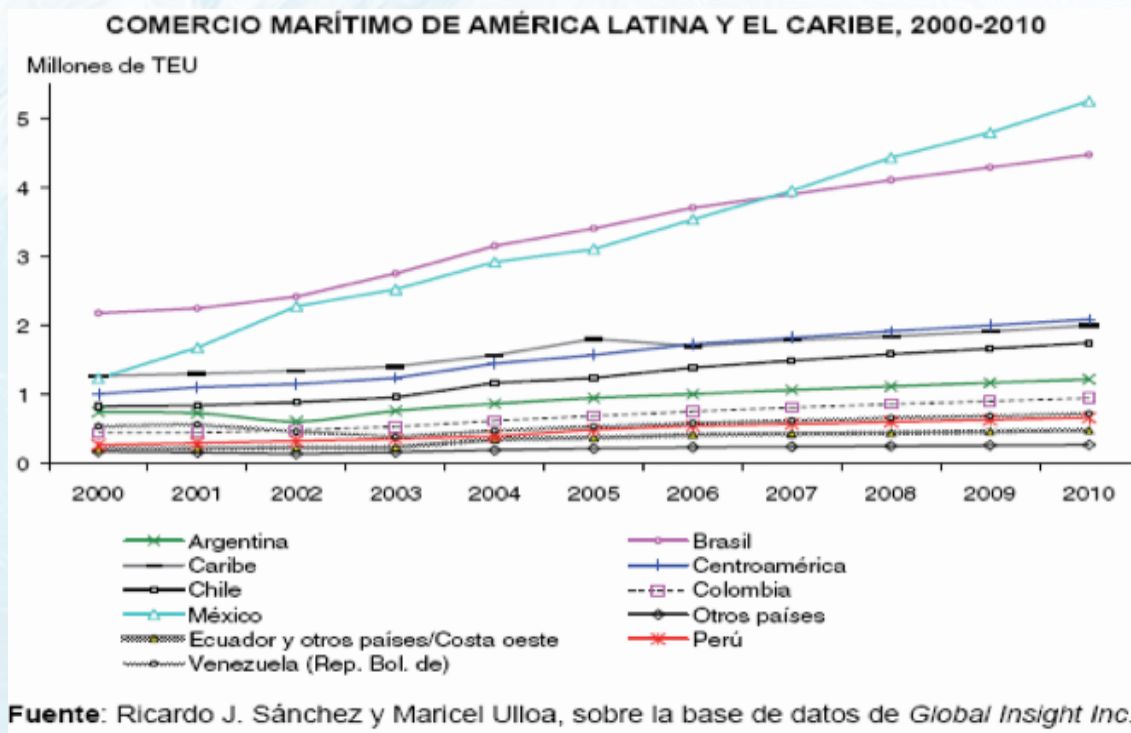


Gráfico N° 7

El crecimiento del tráfico marítimo en la Cuenca del Pacífico refleja el incremento de los negocios entre América y Asia, un tema que ha sido percibido por muchas empresas que quieren invertir a través de las facilidades que se encuentran en varias asociaciones estratégicas que han generado tratados muy interesantes y que ponen a prueba, a los países involucrados, sobre las

capacidades de crecimiento allende sus propias fronteras. En ese sentido Chile ha tenido una buena visión de negocios con Asia, hasta el punto de que ha incrementado considerablemente sus relaciones económicas, culturales y políticas con China y Japón, lo que se está traduciendo en los últimos años en un proceso muy interesante de transferencia de tecnología y cultura, además de negocios. [HOESSLIN, Karsten von. 2008]

Sin embargo, esta notable evolución del comercio internacional marítimo requiere, exige puertos apropiados y buques con mayor capacidad de carga, para que todo ese movimiento de carga sea rentable, eficiente y competitivo²⁵⁰. En ese contexto es importante comprender que se debe evolucionar conforme lo hace el negocio marítimo, que con relación a los puertos, éstos deben ser modernos terminales, con todas las facilidades portuarias como: equipos de manejo de carga, enormes patios de almacenamiento, operación y controles computarizados, conexiones y comunicaciones multimodales tierra adentro para manejar crecientes picos de carga ferroviaria y carretera; a su vez estos modernos terminales demandan: canales de acceso, dársenas y muelles de atraque de entre 18 y 20 metros de profundidad y mantenimiento permanente en aquellos sujetos a sedimentación. Por su parte, los buques tienden hacia cargueros y portacontenedores de mayor capacidad, que para construirlos toman en cuenta los costos por tonelada-milla y como lo señala Carlos de Greiff Moreno:

“(...) el correspondiente flete de mar disminuyen en cuanto mayor sea el tamaño de la nave y el número de TEU por unidad de peso muerto, lo cual resulta en mayores eficiencia e incentivo para aumentar el tamaño de los buques, dada la alta intensidad de capital característica de la industria del transporte marítimo. El comercio marítimo internacional y, por ende los puertos, configuran el motor de la globalización, de la integración y del desarrollo económico de todos los países del planeta. En consecuencia, si se pretende comentar sobre ferrocarriles y su desempeño en la interconexión con el mundo exterior, es preciso presentar una visión de conjunto con los puertos (...) [GREIFF, Carlos de. 2008]

250 Es importante recordar que el negocio portuario tiene cuatro elementos operativos fundamentales: la carga, el transporte marítimo o fluvial, los puertos y las hidrovías. El más importante es la carga, los puertos y los buques son vitales para el manejo de la carga y la hidrovía, que en el caso del comercio marítimo global son los mares, no tienen restricciones operativas mayores o por lo menos que no sean debidamente controlados (seguridad a la navegación, por ejemplo)

Estos requerimientos hacer prever la ocurrencia de crisis para el presente siglo, cuando la capacidad portuaria global no esté a la altura de los requerimientos de la demanda mundial del comercio marítimo, considerando que:

El transporte por contenedores crece y seguirá creciendo al doble del crecimiento del Producto Bruto Mundial (PBM), como consecuencia de que el comercio mundial viene y continuará creciendo a cerca de 11% anual. La utilización mundial de puertos está en 97%; así, la capacidad sobrante es de sólo 3%, no queda margen para mucho.

Hay congestión en los terminales y astilleros; la oferta de buques crece a menor ritmo que la demanda.

En Suramérica y en el mundo hay capacidad portuaria sobrante para sólo los próximos dos o tres años. Luego vendrán los problemas. Las líneas marítimas están invirtiendo en terminales para asegurar capacidad.

Asociaciones estratégicas

Las oportunidades de negocios que se han abierto con la visión del Pacífico, como un océano que une mercados interesantes e importantes, ha creado la necesidad de establecer asociaciones estratégicas de diversa índole, atendiendo la diversidad²⁵¹ cultural, étnica y geográfica de todos los países que están en su Cuenca. Las oportunidades creadas por el hombre más aquellas que ofrece la naturaleza, se conjugan para que sean tomadas oportunamente y se desarrollen los grandes proyectos. Como ya se ha indicado, lo más importante es que exista la visión, la voluntad y la preparación, porque así como están presentes las oportunidades, también hay que identificarlas y entender y aprovechar sus potencialidades.

Considerando la importancia que tiene la Cuenca del Pacífico, se han establecido asociaciones estratégicas muy importantes, entre algunos de los países que las componen, con el fin de fomentar una mayor relación económica, comercial, social y cultural. Todos prevén la eliminación de las restricciones no arancelarias aplicables al comercio entre las partes; establecen normas comunes para la regulación del intercambio entre los signatarios, tales como origen, salvaguardia y solución de diferencias entre otras que

251 La relación fundamental de los mercados de los países que están en la cuenca del Pacífico, no sólo obedece a la diversidad de lo que son como país, sino también de lo que son como nación, desde la perspectiva interna de cada uno de ellos, en donde la diversidad en todos los casos comparativos es un proceso natural de evolución de cada uno de ellos.

garantizan las transparencias y evitan discriminación; otras han adoptado la normativa de la OMC para regular otros aspectos de política comercial relacionados con el comercio recíproco entre las partes; la mayoría contiene normas sobre promoción y protección de inversiones, integración física, cooperación energética, transporte y comunicaciones, propiedad intelectual, turismo y otros. Entre las más importantes están aquellas que se detallan a continuación:

Asociación	Concepto
APEC. Cooperación Económica Asia Pacífico	Creado en 1989 en respuesta a la creciente interdependencia entre las economías de la región Asia-Pacífico. El APEC reúne a las economías más grandes y dinámicas del mundo
PBEC (Pacific Basin Economic Council)	Es una asociación de líderes empresariales de todo el Pacífico, creada en 1967.
PECC (Pacific Economic Cooperation Council)	Es un organismo tripartito de funcionarios de gobierno, académicos y empresarios, creado en 1980
NAFTA (North American Free Trade Agreement)	Es un pacto económico que establece la supresión gradual de aranceles y otras barreras de productos fabricados o vendidos en América del Norte, creada en 1992.
ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración)	Organización Supranacional Sudamericana creada en 1980, que fomenta el desarrollo económico armonioso y equilibrado de la Región para llegar a un mercado común.
MERCOSUR (Mercado Común del Sur)	Organización creada en 1991 para el establecimiento de un mercado común en Sudamérica; formado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, Chile se ha unido al grupo como socio comercial. Pronto Bolivia seguirá el mismo camino
COMUNIDAD ANDINA o PACTO ANDINO	Organización subregional con personería jurídica internacional, creada en 1969 con el fin de crear un acuerdo común de ámbito regional; formado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Fuente: Elaboración propia.

Sin disminuir la importancia que tienen todas estas asociaciones, la APEC es la que tiene una visión oceanopolítica más pragmática del desarrollo económico de quienes la integran. Ecuador no está participando aún de ella, sin embargo, de la importancia que ésta tiene, ya fue, finalmente, evaluada

como positiva para los intereses nacionales. La visión de generación de negocios hacia la cuenca del Pacífico occidental, ya es una preocupación de varias universidades ecuatorianas, en las que, en algunos casos, algunos programas de estudios tienen incorporado el aprendizaje del idioma mandarín. En todo caso, la importancia

Así es como a Ecuador se le pasó por alto entender el sentido de la existencia de la APEC y no existió la visión suficiente para que, en su debido tiempo, sea aprovechada la oportunidad que esa asociación ofrecía. De todas maneras, otros países del Pacífico Oriental, como México, Chile y Perú, aprovecharon esta oportunidad. Esta visión continental hizo que en el Pacífico se dieran cambios internos sumamente importantes como el mejoramiento de la educación, las aperturas de las economías, la creación y modernización de las infraestructuras (portuarias, aduaneras, de servicios, logísticos, etc.), la necesidad de mantener estabilidad en la región²⁵², la transparencia como una política necesaria para negociar y la seguridad en todos los contextos.

Otras consideraciones

A través de muchos organismos regionales, como la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS²⁵³), se han estructurado programas para la ampliación de la investigación en la Cuenca del Pacífico, con el fin de determinar el potencial para la región, sobre los recursos vivos y no vivos que existen en la Cuenca, siendo que la estimación inicial, la ubica como la más rica del planeta, en esos rubros, que van desde pesquerías²⁵⁴, minerales y otros recursos. En todo esto existe una implicación muy consciente de los Estados, que es considerar al Pacífico como factor ecológico fundamental para el mundo, en la parte ambiental; en cuanto a sus comunicaciones marítimas, en cambio, representan una red dinamizadora y vital para el comercio internacional. y

252 Solo consideremos el nivel en el que se encuentran las cosas, que es un requerimiento fundamental que las situaciones políticas regionales adversas constituyen factores negativos para el desarrollo.

253 La CPPS impulsa un proceso de identificación, toma de conciencia y coordinación de los intereses que comparten los estados miembros en los asuntos relativos al Derecho del Mar. Especial énfasis ha puesto esta organización en la preservación del medio marino y en el ordenamiento de la pesca y aprovechamiento sostenible de los recursos vivos marinos, tanto en las áreas bajo la jurisdicción de los Estados ribereños del Pacífico Sudeste como en la alta mar adyacente. En el contexto de las actividades que desarrolla la CPPS en el área científica, cabe destacar el proyecto Estudio Regional del Fenómeno El Niño (ERFEN) y la publicación mensual Boletín "Alerta Climático" (BAC). Los países miembros le han dado a la CPPS un mandato para ampliar el ámbito de sus actividades en la Cuenca del Pacífico, y promover los intereses económicos de sus países miembros a la región Asia-Pacífico, colocan a esta organización ante un nuevo desafío, cuyo éxito redundará en un mayor desarrollo económico y social de los países miembros.

254 Sus reservas de biomasa son fundamentales para asegurar la alimentación de la humanidad en el presente siglo

sus vías de comunicaciones constituyen nervios vitales para la realización del comercio y el funcionamiento de la economía mundial.

Por otra parte debemos observar el comportamiento político y económico de países como China, Japón y Estados Unidos, cuya riqueza se fundamenta en la cuenca, en donde históricamente estas potencias han planteado una posición geopolítica gravitante, desarrollando acciones oceanopolíticas, a través del control de los pasos marítimos a este océano. Es evidente que por la importancia económica que tiene el Pacífico, la intención de evitar conflictos entre los Estados, se ha mantenido como una política que no necesariamente ha sido exitosa, pero que de una u otra manera han mantenido un *statu quo*, que nos hace ver muy claramente la importancia que tiene la cuenca, para el equilibrio estratégico mundial. [CORRADO, Jorge. 2008]

En cuanto al comercio marítimo internacional y considerando las nuevas evoluciones que se dan en el desarrollo de la construcción naval, atendiendo a los requerimientos de carga, Carlos de Griff Moreno señala que:

“(...) Para gozar de presteza de embarque y entrega y de fletes mínimos es necesario contar con puertos de aguas profundas para servicios directos en rutas transcontinentales con buques con capacidad de 6.000 Teus a 12.500 Teus (Post Panamax, Capesize y ULCS de 80.000 TDB a 170.000 TDB)). En los puertos de Suramérica no hay capacidad para recibir buques de este tamaño. Por tanto, es un lucrativo negocio contar con puertos de gran capacidad para transferir o trasbordar a buques de 3.800 a 4.500 Teus (50.000 a 60.000 TDB) para servir directamente los puertos de menor capacidad (...)”. [GREIFF, Carlos de. 2008]

Quedar por fuera de estas rutas de tráfico intercontinental directo es perder los beneficios de transferencia que ofrecen los grandes portacontenedores: menores fletes, mayores frecuencias, rutas directas y jugosos ingresos derivados de la transferencia y recepción de carga a y de otros puertos vecinos y de la región.

Los buques más grandes que se están construyendo (Clase Capesize) son de 8.000 a 10.000 Teus (110.000 a 135.000 TDB). En 2007 fue lanzado al agua el primero de ellos en un astillero alemán. Ya están operando buques ULCV (Ultra Large Container Vessels) de 12.500 Teus (170.000 TDB) (...)” [GREIFF, Carlos de. 2008].

EL OCÉANO DESDE LA PERSPECTIVA DE UN SISTEMA

Para Ecuador y otros países 255 a la vera del Pacífico es probable que les resulte complejo migrar de una visión terrestre a una visión marítima, porque a pesar de que son países marítimos, su subyugación por la tierra es ancestral y mantienen fuertes lazos con ella; por otra parte, la presencia de una realidad geográfica como la gran cordillera de los Andes, favorece a que arraigamiento no permita ver, a una parte de la población, más allá de la orilla del mar. Por lo tanto, hay que entender y ver al mar desde un punto de vista cultural y también como un sistema. Lo primero, como algunas veces se ha reiterado, nace de una educación de calidad, a través de adecuados procesos educativos, en todos los niveles; y lo segundo, tiene que ver con la comprensión de que en el mar se producen procesos, unos más simples que otros, pero que se llevan a cabo permanentemente.

Considerar lo dicho en el párrafo anterior, es un requerimiento para poder administrar el mar adecuadamente, mediante una planificación estratégica que cubra en forma integral los siguientes aspectos importantes: el flujo constante con el exterior 256 a través de una comunicación biunívoca, armónica, fluida y constructiva; la existencia de espacios marítimos que tienen límites geográficos claramente establecidos 257 y el mantenimiento de ambiente equilibrado y sin impactos nocivos para el ser humano. Todos ellos sometidos a diversas corrientes de poder que responden a intereses de distinta índole, los mismos que hay que identificarlos y encausarlos hacia la realización de los objetivos nacionales permanentes, ahí está la pericia del estadista o gobernante, porque de eso también depende el futuro de lo que se pretenda construir.

Vectores océanopolíticos

El almirante Martínez Busch ha identificado y establecido lo que él denominó “vectores océanopolíticos”, que son aspectos importantes que

255 Con la excepción de Chile

256 Entendiéndose todo aquello que está fuera del contexto nacional, es decir, todo lo que tiene que ver con el plano internacional.

257 En el mar no se pueden “demarcar” los espacios marítimos, porque no se pueden colocar marcas fehacientes, pero sí se pueden “delimitar”, porque se materializan los límites marítimos a través de un conjunto de pares coordenados colocados sobre una carta náutica, herramienta fundamental de los Estados ribereños.

deben ser analizados para determinar elementos de gestión, con los que se pueda hacer un uso eficiente y racional del mar. En el cuadro que a continuación se detalla, se resume la conceptualización basada en aquella creada por el almirante, desde una perspectiva adaptada a la realidad del presente siglo [MARTÍNEZ, Jorge. 2008]:

Vector	Caracterización
Comunicaciones Marítimas	El trazado de rutas de intercambio y de comercio, las que, no obstante su aparente desorden espacial, siguen cursos determinados por una definida racionalidad económica.
Productivo	La riqueza y la diversidad que ofrece el mar, en sus espacios marítimos, para beneficio y provecho del pueblo.
Recreativo	En el contexto de la caracterización del vector 2., pero orientado hacia el objetivo de la distracción y recreación del ser humano.
Urbano	En el contexto de la caracterización del vector 2., pero orientado en el borde costero, en el aspecto del desarrollo urbano armónico.
Jurídico	La evolución y el desarrollo histórico, que el hombre ha llevado a cabo, a través de una estrategia con visión hacia el mar, con el fin ordenar los espacios marítimos y el uso de éstos, con fines pacíficos, de protección del medio marino y conservación y explotación de los recursos en forma racional, sostenible y sustentable.
Poder Naval	El Poder que descansa en la Fuerza Naval que cada Estado debe desarrollar con el fin de que, con total apego al vector jurídico, se respeten los intereses nacionales de la nación, en los espacios marítimos en los que él tiene soberanía, derechos de soberanía, jurisdicción y presencia.

Fuente: Elaboración propia.

Las comunicaciones marítimas

Este vector ha sido la razón fundamental por la que el comercio, la cultura, el conocimiento (científico y tecnológico)²⁵⁸ y el desarrollo de las sociedades se hayan dado. También ha sido escenario, en repetidas ocasiones, la dialéctica violenta de los hombres, las guerras navales, justamente en

²⁵⁸ En el caso de Ecuador, la ciencia y la tecnología aplicadas a la investigación científica, debe ser atendida con mayor énfasis, porque es la generadora del conocimiento marítimo.

defensa de los intereses marítimos vitales de cada Estado comprometido en ellas. Es por lo tanto, una percepción universal de que el mar es la principal línea de comunicación entre los centros productores de bienes y servicios, los productores de materias primas y los consumidores globales [91]. Con respecto al escenario marítimo en donde esta realidad se concreta, también ha sido un proceso evolutivo sumamente interesante, claro está, siempre en función del uso del mar; así tenemos que, desde el océano Atlántico, la humanidad fue transfiriendo la importancia de las comunicaciones marítimas al océano Pacífico.

Hoy en día, este vector es uno de los más importantes debido a que la diversidad de los intereses involucrados, el desarrollo tecnológico y eficiente de las comunicaciones marítimas, han establecido una red global de gran importancia para los intereses de los Estados; en consecuencia, el comercio marítimo se incrementó y continuará creciendo, como efecto del crecimiento de la población mundial, sus necesidades, la riqueza y la especialización de los procesos productivos²⁵⁹, aprovechando las ventajas competitivas que puedan obtenerse. Se puede pensar que la bastedad de los océanos darán cabida para esa dinámica; sin embargo, no hay que descartar que pueda llegar un punto de saturación en que se revierta la eficiencia, como son las zonas de confluencia²⁶⁰ y las zonas focales, en donde será necesario alcanzar un ordenamiento²⁶¹ de esos espacios marítimos, empleando tecnología²⁶² y ampliaciones de sus instalaciones.

259 Este crecimiento del comercio marítimo depende de las ventajas competitivas que cada Estado o mercado tengan, en función de su producción específica, lo que significa preparar a un sector de la sociedad en mercados, negociación y comercio internacional, y sistemas internacionales de administración empresarial. Esto tiene que ver con el tipo de carreras que oferten las universidades, con un gran porcentaje de praxis y un conocimiento actualizado de todos los sistemas globales, regionales y nacionales, para que puedan ser identificadas a tiempo las fortalezas y las oportunidades.

260 Debido a la gran cantidad de buques mercantes que siguen una determinada ruta de comunicación marítima que es altamente rentable, ésta tenga que pasar por áreas geográficas que no permitan un flujo adecuada si la cantidad de buques es grande, derivándose a una consideración de seguridad por los riesgos en la mar. Las zonas focales, en cambio, se producen, así mismo por la misma razón básica, pero en su aproximación a los puertos.

261 El canal de Panamá tuvo que ser ampliado por esas mismas razones. La ampliación de la capacidad del Canal de Panamá constituye una de las grandes obras de ingeniería del siglo XXI, ya que aumentará en un 40% la capacidad de tránsito de mercancías de las actuales vías marítimas que unen el Atlántico con el Pacífico.

262 Una de ellas es el Vessel Traffic System (VTS) que es una solución a la gestión operacional del tráfico y seguridad marítima permitiendo agilizar el tráfico y seguridad marítima dando seguridad al tráfico de buques en las aguas restringidas del Río Paraná de las Palmas e incrementar la seguridad de la navegación, mediante el empleo de sonares, radares, sistemas de comunicación, sensores especiales, sistemas de información geográfica y sistemas de control electrónicos, integrados.

Líneas de Comunicaciones Marítimas

El vicealmirante Horacio Justiniano conceptúa a las Líneas de Comunicación Marítimas (LCM) como uno de los elementos de la estrategia naval, que constituyen un medio para el bienestar, desarrollo y crecimiento del Estado, en tiempos de paz, como en los de guerra, con énfasis en aquellos que son marítimos. Los Estados, por su estructura, geografía y comercio marítimo generan una determinada dependencia por el mar, lo que crea, directamente, una sustancial dependencia de las LCM, lo que permitió clasificar a los Estados, según el grado de ese condicionamiento al mar, clasificándolos en: **Insulares**, que dependen vitalmente del mar; **Marítimos**, que dependen en alto grado del mar; **Continental**, que dependen en mediano grado del mar y los de **Bloque Continental**, que son prácticamente autárquicos en cuanto a la dependencia del mar del exterior. Por otra parte, las LCM también tienen una clasificación según la autonomía de los buques y embarcaciones utilizadas para el comercio, denominadas de cabotaje, cuando la navegación se lleva a cabo siguiendo el perfil costero y muy próximo a él; y el otro se denomina de ultramar o de altura, cuando deben cubrir distancias transoceánicas. Finalmente, las LCM se clasifican según su empleo en: **militares, económicas, y de mantenimiento.**

Atendiendo estas interesantes clasificaciones, es oportuno mostrar el siguiente cuadro, en el que podemos apreciar cuál sería la dependencia de Ecuador con respecto a las LCM's, haciendo algunas reflexiones sobre los casos de EE.UU. y Chile, considerando que la dependencia de Chile²⁶³ con relación a las LCM es vital en el presente siglo, en consecuencia, su dependencia tiene carácter de insular. Los EE.UU.²⁶⁴, por su extensión de mega Estado, aparentemente no podría tener una dependencia vital de las

263 La condición geográfica de país insular chilena ha sido una de las más notables fortalezas que ha tenido ese país, desde muchos años atrás, tal cual lo expresa Oscar Aranda Mora en su ensayo "LA GUERRA DEL PACÍFICO Y SU ESTRATEGIA MARÍTIMA", en la que expresa que: "(...)durante la Guerra del Pacífico contra Perú y Bolivia, la condición geográfica esencial Insular de Chile y la seudo insularidad del Teatro de la Guerra, obligaron a Chile a emplear una Estrategia Militar Marítima, que le permitió a las fuerzas nacionales obtener la victoria (...)"

264 El CPCB de la USNAVY M.E. Wagner, en su tesis: "The maritime strategy: full speed ahead" y acogiendo un concepto de un buen sector de la política de los EE. UU. afirma: "... The United States is essentially an island nation. It is the leader of a global maritime coalition for an array of allies, trading partners, and political interests across the oceans. Global economic interdependence is a fact of life. The majority of our trade routes, our economic and political lifelines, are oceanic. Over 70% of our total trade by value and 99.7% of our overseas export and import tonnage move by sea. Our economic well-being has been made possible by and depends upon political stability."

LCM; sin embargo, aquella condición no se ajusta a su realidad marítima, ya que en su visión, las LCM's, son de naturaleza vital para su desarrollo y seguridad. Finalmente, con respecto a Ecuador, ¿cuál debería ser su condición geográfica esencial?, la respuesta es "...*Insular*..."²⁶⁵, por su gran dependencia (90%) de las comunicaciones marítimas, y de ello su potencial expansión de sus intereses marítimos mediante la proyección oceanopolítica hacia los espacios marítimos de tres océanos: Pacífico, Atlántico y Antártico, condicionado por su posición geográfica equinoccial. En el siguiente cuadro se puede apreciar el detalle de las ideas previamente expuestas:

EJEMPLO DE CLASIFICACION DE LOS PAISES POR EL GRADO DE DEPENDENCIA DE LAS LCM		
Clasificación	Dependencia	Ejemplos
Insular	Vital	Inglaterra, Japón, China, Noruega, Suecia, Nueva Zelanda, Chile, Ecuador y EEUU.
Marítimos	Alto Grado	Argentina, Perú, Alemania, Francia, Italia.
Continental	Cierto Grado	Suiza, Austria
Bloque Continental	Autárquicos	Rusia* (Actualmente ya no cabe hablar de países autárquicos).

Fuente: Tesis de EM – 2004 – Academia de Guerra Naval "FISONOMÍA DE LAS LÍNEAS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DEL ECUADOR" – CPG-EM Byron Paredes Escobar – Modificado por: CPG-EM Humberto Gómez

La ubicación de Chile, Ecuador y EE.UU. en el espacio de la dependencia Insular - Vital, es una consecuencia de uno de los más importantes usos del mar, como son las LCM's. Es evidente que la realidad nacional se refleja en el peso específico que cada país tiene en el escenario internacional, y en gran parte depende del uso eficiente del mar, aunque eso impliquen ingentes inversiones, tal cual ocurre con los EE.UU. y Chile.

265 Kurt Hartung Sabugo, en su ensayo "El poder naval en los conflictos cortos después de la ii guerra mundial" expresa, refiriéndose a Ecuador y Perú que "(...) la condición geográfica esencial de ambos países es insular, puesto que dependen vitalmente de las comunicaciones marítimas.

El Vector Productivo

Los temores de una humanidad afectada por la falta de alimentos, han comenzado a verse de una manera dramática, cuando por cálculos de la FAO²⁶⁶, se estima que en el mundo existen MIL MILLONES de hambrientos. Fenómeno social y técnico producido por el incremento de los costos de los cereales como el arroz y el trigo, y el empleo desmedido de los biocombustibles. La agencia de noticias EFE (7 de mayo de 2008), trae a colación las declaraciones del presidente del Banco Mundial, Robert B. Zoellick, quien afirmó que la crisis alimentaria mundial continuará con los actuales altos precios de los granos y descartó puedan recuperar los niveles del 2004. La noticia además informa que el funcionario: “(...) consideró urgente que todos los países modifiquen sus políticas de producción de alimentos con el fin de garantizar el suministro de los granos básicos a las poblaciones”.

Además instó a que las naciones busquen una nueva generación de biocombustibles con materiales procedentes de la celulosa. La producción de biocombustibles procedentes de alimentos, como el maíz, en Estados Unidos, o la caña de azúcar, en Brasil, ha propiciado en los últimos meses una subida de los precios mundiales de los principales granos y ha originado el acopio de estos productos”. [EFE. 2008]

La visión del agotamiento de los recursos naturales para el mantenimiento de la vida en los espacios geográficos terrestres, finalmente dan muestras de ser una realidad que lesiona a la humanidad. Esa condición no sólo son de los alimentos, sino que, como se han indicado varias veces, también los recursos naturales en general. La visión hacia el mar es inminente y muy posiblemente el interés hacia él se haya incrementado de una manera más acelerada, y eso con certeza se verá reflejada con el incremento de la actividad pesquera, con un riesgo adicional, que hay que sumar ese factor a la ya indebida sobre-explotación que en algunos espacios marítimos se han venido dando. Urge la investigación científica para determinar con más exactitud un inventario apropiado de las riquezas ictiológicas y sus comportamientos reproductivos, para poder armonizarlos con los procesos de conservación en la industria

266 FAO – Fuente: Wikipedia – “Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO, siglas de Food and Agriculture Organization) es una organización específica de la ONU, creada el 16 de octubre de 1945, en la ciudad de Quebec. La FAO reagrupa 191 miembros (189 estados más la Unión Europea y un miembro asociado), con el fin de - Ayudar a construir un mundo sin hambre-”

pesquera, de tal forma de lograr sustentabilidad y sostenibilidad del recurso. [MARTÍNEZ, Jorge. 2008]

Ecuador carece de una información completa y debidamente estudiada de sus pesquerías, por falta de una verdadera experiencia en la investigación marina, en ese campo. Los inventarios que deberíamos tener, sobre todas las especies ictiológicas que se encuentran en nuestros espacios marítimos, algunas de ellas abundantes, con especial énfasis en las especies altamente migratorias y transzonales, no son suficientes. Esta situación tiene varios responsables, entre los más importantes están los gobiernos, el sector pesquero y el sector científico. El primero no ha emitido una política oceánica al respecto, con efecto de incentivar la investigación científica y tecnológica y motivar, a su vez, una adecuada conservación de los recursos ictiológicos; el sector científico no le ha dado la suficiente importancia para reclamar a los gobiernos políticas al respecto y el sector pesquero está muy “cómodo” con respecto a capturar lo que satisface a sus intereses, sin un control efectivo y atendiendo a una política de conservación de los recursos vivos que el Estado haya elaborado en función de la investigación que realice el sector científico.

Existen alternativas en cuanto a la diversificación de recursos que pueden explotar, si la investigación científica y tecnológica tuviera objetivos claros para impulsar la acuicultura y la creación de granjas marinas. Este tipo de alternativas requieren un arduo trabajo, no solo en el campo de la investigación, sino también en la regularización jurídica de las mismas, ya que en nuestro país, no existen procesos anteriores que hayan creado jurisprudencia, ante la ausencia de leyes que prevean aquello [MARTÍNEZ, Jorge. 2007].

En el campo jurídico también se planteaban interrogantes complejas que fueron resueltas con la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, acción política y estratégica que generó un respaldo para que todos los aspectos tratados y fundamentados también sobre una voluntad política objetiva, para tener un manejo racional de nuestros recursos pesqueros y, en general, de nuestros recursos naturales marítimos.

La crisis alimentaria planetaria no sólo es un proceso de carencia de alimentos, obedece a un comportamiento de los sectores productivos globales, que atienden a los intereses económicos de esos sectores y, lamentablemente, eso no va a cambiar a menos de que por razones

extraordinarias, cambie la naturaleza humana [MARTÍNEZ, Jorge. 2007]. De tal forma que el proceso de debilitamiento de la capacidad del ser humano de producir alimentos disminuirá paulatinamente, y el hombre, como lo ha hecho desde sus orígenes, buscará sobrevivir con lo que tiene y su adaptación a explorar y explotar los alimentos en el mar, será una tarea que incremente al visión oceanopolítica de los Estados, para lo cual hay que estar preparados, jurídica, científica, cultural, social y políticamente. Se ha hablado algunas veces de cultivar la tierra más eficientemente, sería ahora de **extrapolar la idea hacia el mar**, y decir que deberíamos tener la visión oceanopolítica necesaria para que las acciones estratégicas, derivadas de una política clara, al respecto, permitan iniciar un proceso de “cultivar el mar” de una forma más eficiente.

Por otra parte, es necesario considerar también que el vector productivo está relacionado con otros recursos marinos, como los hidrocarburos y todos los minerales que se encuentran en la plataforma continental²⁶⁷. Estos recursos de ninguna manera son despreciables, sobre todo, al igual que la pesca, tienen un proceso causa-efecto similar; es decir, que si la sobreexplotación de los recursos minerales e hidrocarburíferos alcanzan niveles extraordinarios en tierra, inducidos por una demanda insatisfecha, sobre la base de un requerimiento de naturaleza vital, entonces el mar vuelve a ser el elemento o el medio trascendente para la humanidad y, como ya lo habíamos visto, el Pacífico es el protagonista por excelencia en el presente siglo. De tal forma que deben existir políticas oceánicas claras, objetivas y pragmáticas, que se deriven en acciones estratégicas²⁶⁸ muy eficientes para precautelar los intereses nacionales en el mar, con el marco jurídico que las sustenten y con la suficiente antelación y previsión como para lograr un verdadero desarrollo marítimo de nuestro pueblo.

267 En el caso de Ecuador, las consideraciones de plataforma continental tiene que tener dos visiones, una la plataforma continental del Ecuador continental y la plataforma insular, del Ecuador insular – islas Galápagos - que por sus diferentes caracterizaciones, requieren un manejo integrado para sus realidades geográficas diferenciadas.

268 A pesar de muchos respetables criterios, el fortalecimiento del Poder Naval, es decir, todo lo que es la Armada Nacional constituye en un acto de supervivencia esencial para la vida del Estado Ecuatoriano, desde la perspectiva de un estatus de país marítimo, que a decir verdad, es el único que debería ser considerado, claro está, siempre y cuando cultural y educacionalmente estemos con esas fundamental visión.

El Vector Recreativo

Este vector tiene que ver con coadyuvar a la formación del espíritu y el carácter del hombre de mar, la alternabilidad en cuanto el significado de recreación del común de las gentes, teniendo como base el mar y, finalmente, la formación de la cultura marítima en uno de sus matices más significativos que es la recreación, el turismo y la configuración mental, de los nacionales, del territorio marítimo, mediante el conocimiento de su geografía marítima. Cabe una importante aclaración en varias denominaciones que se han hecho en las primeras líneas de este párrafo; en primer lugar, el término de “hombre de mar”, no es un calificativo o denominación exclusiva de los marinos de guerra, mercantes o pescadores, es uno que tiene que ver más con el hombre que se ha identificado con el mar, y quiere conocerlo, disfrutando de los sencillos placeres que representa viajar por su geografía marino-costera, disfrutando de la gastronomía y paisajes marinos, disfrutando con los deportes náuticos y compitiendo en ellos (especialmente la vela) y amalgamando un concepto aún mayor que todo aquello: la conciencia marítima.

Los elementos que se han mencionado anteriormente, no son producto de la casualidad o de una mera circunstancia, y si así lo fuera, simplemente no se estaría haciendo nada en función del concepto de este vector. El factor recreativo aún tiene que vencer algunos paradigmas que lo han asociado erróneamente, con “vacaciones” o con “ocio” en la más básica de sus connotaciones; sin embargo, nada más fuera de concepto en el contexto del siglo XXI, cuando el entretenimiento, en su perspectiva de salud, bienestar físico, mental y espiritual y conocimiento, en su visión cultural y de conocimiento que caracteriza el turismo, son esenciales para la vida del ser humano, que dejando de lado el ejercicio de cualquier profesión, de una forma temporal, se reencuentra con sus pensamientos, sus sentimientos, sus lazos afectivos y fraternales, con su realización como ser humano planteando a su cuerpo y alma interesantes desafíos y que le proveen la fundamental “recarga” de energías e ideas que son tan esenciales para proseguir en su lucha por la vida.

Los deportes náuticos fortalecen el cuerpo con un permanente ejercicio, en el que el rival más difícil no son los competidores, sino uno mismo; porque debe luchar para sacarle ventaja al viento y las corrientes (vela, canotaje, yola,

etc.), no sólo con su capacidad física y de adaptación al deporte, sino con conocimiento y la forja de un carácter recio y de una voluntad de lucha que sólo se configura desde niños y a través de la educación y cultura. El deporte náutico es un deporte caro, porque en algunos países como Ecuador, se ha pensado de una manera irresponsable y profundamente equivocada, que aquel es un deporte de ricos y no ha habido ni una sola política gubernamental para incentivarlo y buscar alternativas para disminuir costos y convertirlo en una práctica “masificada”, tal cual lo es, y guardando las debidas proporciones, el fútbol, básquet, voley, etc. Es importante crear un marco federativo nacional, capaz de desarrollar ideas y proyectos para incentivar la práctica de los deportes náuticos y además, incluir en los programas de estudios, sus fundamentos, que son mucho más complejos que cualquier otro deporte, por el conocimiento de los elementos naturales implícitos en él. Los espacios marítimos nacionales, bellos y pródigos en geografías extraordinarias (las islas Galápagos, de La Plata, etc.) ofrecen a los deportistas náuticos, los elementos para renovar y fortalecer su cuerpo y espíritu.

El turismo marino-oceánico-costero, también es una práctica que en Ecuador se ha convertido en una especie de ratificación de la condición de élites, por sus costos tan prohibitivos y que además, no existen o son muy limitadas ofertas para diversificar la básica, eso sí la más cómoda, fácil y rentable que es que el turista, se “planche” en las arenas de nuestras playas, reciban el sol, coman, beban y ¡ya! ¡Qué lamentable desarrollo turístico aquel! Por qué no un turismo orientado al conocimiento de nuestras costas, de nuestros mares, a través de viajes, con costos razonables hacia otros destinos geográficos que no sean Playas, Salinas, Manta, Esmeraldas, Bahía de Caráquez u otras maravillosas playas que tenemos, en las que exista un contacto con la naturaleza costera, marina u oceánica, con el ecoturismo submarino. ¿Por qué no incentivar el turismo con snorkel? ... ¿Complicado acaso?, o tal vez dejan de ganar menos las empresas turísticas. Simplemente, y sienta reiterativos, no se lo ha explotado por comodidad y por falta de incentivos que vengan desde las más altas esferas, a través de políticas que promuevan esas prácticas, que a la final pasan a ser característica de las familias con recursos suficientes, cuando en realidad son un derecho de todos los ecuatorianos. Este es un vector oceanopolítico esencial, aunque no lo parezca.

El Vector Urbano

Por el desarrollo básico del que se hablaba en el vector anterior, con relación a la actividad del turismo, sumando al generado por el desarrollo productivo derivado de explotación de los recursos del mar, la franja costera está siendo severamente golpeada por la falta de mecanismos que minimicen o eliminen la contaminación del medio marino, por efectos de la industria, los desechos humanos y basuras, que producen, paulatinamente un deterioro de los espacios marítimos adyacentes a la costa, sin que las autoridades estén capacitadas para entender el profundo y técnico significado del ordenamiento de los suelos y la concienciación de los ciudadanos de nuestras costas, sobre la importancia de **conservar el medio marino**, en un contexto de prevención y conservación y además, mejorar la calidad de vida del habitante de esos espacios marino-costeros.

El actual Ministerio del Ambiente, en Ecuador, y organismos como la Armada Nacional, a través de las Capitanías de Puerto y el Programa de Educación Ambiental Marino Costera y Fluvial (PEAMCO) y entidades como el Programa de Manejo de Recursos Costeros (PMRC), a través del Manejo Costero Integrado (MCI) son ejemplos prácticos de lo que se debe hacer para el mantenimiento, la educación, la concienciación, el uso y ordenamiento de los espacios costeros; pero no son suficientes considerando, como se digo, que el desarrollo de las industrias y el incremento de las actividades del hombre han generado saturación, sin existir los suficientes y eficientes sistemas para controlar la contaminación que se genera, lo que hace frágil a la faja costera. Nuevamente nos lleva hacia el punto que podría parecer trillado, pero que es consecuencia de la ausencia de visión y responsabilidad, la falta de políticas al más alto nivel que respalden la gestión que realizan las instituciones indicadas, además de otras con similares o complementarias intenciones, y que además provean de los recursos necesarios para cumplir con los objetivos establecidos.

El Vector Jurídico

Este es un vector trascendental para la vida de Estados Marítimos como Ecuador, porque al no existir de por medio un Poder Naval con suficiente capacidad real de enfrentar a otros poderes navales regionales o globales, con prestaciones muy superiores a las nuestras, aun teniendo hombres de mar

con una alta preparación, gran espíritu de lucha y sacrificio, la realidad de los medios bélicos contrastantes, nos obliga a ser realistas y ver alternativas y soluciones imaginativas y prácticas, para poder defender nuestros intereses marítimos, la soberanía marítima nacional y la integridad de nuestro territorio marítimo, continental e insular. Por lo tanto, una de las primeras iniciativas es tener un marco jurídico internacional, reconocido globalmente y con alternativas que nos permitan defender nuestros intereses, en cualquier foro o escenario. Eso justifica la adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Se ha explicado profusamente el significado que tiene para la humanidad la CONVEMAR; que ha compilado la evolución del derecho en el mar desde la observación de la costumbre hasta la implementación de un derecho positivo, nacido de la misma concienciación de los hombre, de que el mar y los diferentes espacios marítimos que lo componen, son vital para su vida, para el desarrollo, seguridad y crecimiento de los Estados [106]. Por otra parte, de ninguna manera podemos concebir un Derecho del Mar estático, debido a que la misma jurisprudencia que la gestión del ser humano en el mar, influye y afecta sobre el derecho marítimo existente, especialmente por la antecendencia que los fallos de la Corte Internacional de Justicia de La Haya establece y que de una u otra manera también inciden sobre las decisiones que se toman en el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, especialmente en lo que tiene que ver con la delimitación de los espacios marítimos, como el mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental²⁶⁹.

Por lo tanto, en el caso de Ecuador, la adhesión a la CONVEMAR, no sólo es un acto de reconocimiento al Derecho Internacional Marítimo vigente, sino que contextualiza el marco jurídico global en el que deberá basar su crecimiento y desarrollo; de lo contrario, estarían limitándose sus capacidades de interrelacionarse comercial, científica, educativa, cultural, política y socialmente con el mundo, y demostrando una debilidad geopolítica y estratégica., debido a que las posiciones unilaterales, en un entorno cada vez más desafiante, son extremadamente difíciles de mantener, sino no se tienen los medios apropiados para ello, que en el caso de Ecuador,

269 Las posiciones de los Estados con relación a la delimitación de sus espacios marítimos tienen una connotación inminentemente económica, en primer lugar, ya que la explotación de los recursos naturales vivos y no vivos se convierten en un asunto de vital importancia para sus objetivos nacionales.

es más que evidente la limitación en este aspecto. La adhesión de Ecuador a la Convención, en el contexto nacional, también es un acto de madurez jurídica, porque no sólo representa una voluntad política del gobierno, sino también la aceptación tácita de los connacionales de su importancia. ¿Por qué madurez?, porque significaría que los ecuatorianos habrían trascendido de un enclaustramiento nocivo, en el que los cambios e innovaciones son incómodos y “peligrosos”, porque no los conocen como deberían, de ahí que los temores imaginarios hacen que algunos ecuatorianos, se opongan al cambio, por oponerse, sin un argumento válido. Entonces, un desafío del Estado Ecuatoriano, con miras a este siglo, es lograr cambiar de mentalidad a aquellos que no entienden el extraordinario paso que Ecuador se niega a dar, por temor e ignorancia.

El vector jurídico, en el marco de la Convención, como se explicó en el Capítulo II, por estar en una evolución continua, aún deberá asumir posiciones jurídicas importantes sobre el ordenamiento y uso de los espacios marítimos, sobre todo porque el ejercicio de la soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción sobre ellos, tiene una lectura práctica de explotación de los recursos naturales, que depende de cuán efectiva y eficientemente se lo pueda hacer, fundamentado sobre la base de una apropiada investigación científica. La investigación científica, en el mar, aparte de darnos un conocimiento razonable de él, nos da herramientas para su conservación, evitando la sobre explotación de sus recursos y preservando el medio marino, lo que es esencial cuando el derecho del mar contemple el uso vital de la Antártida, por los recursos que ésta posee. Es utópico e ilusorio que el Continente Blanco se mantendrá intocable toda la vida, y resulta ingenua una línea de pensamiento en ese sentido, cuando vemos que Chile, Inglaterra, Nueva Zelanda, Estados Unidos y otros países desarrollados, a parte del cumplimiento del tenor del Tratado Antártico, su visión va más allá de lo que harán cuando ya no existan los fundamentos que hoy sustentan al Tratado y más bien prevalezca lo que el Derecho del Mar, de ese tiempo futuro, vaya a establecer respecto al uso de la Antártida, y para ello, deben estarse preparando desde la perspectiva jurídica actual, cimentada en la Convención del Mar de 1982.

El Vector del Poder

A la luz del tiempo transcurrido en el siglo XXI, las consideraciones respecto a este vector, desde el punto de vista oceanopolítico, recuperan el principio que Alfred Thayer Mahan expusiera²⁷⁰ en los primeros años del S. XX; esto quiere decir, que el Estado ribereño es quien posee el Poder Marítimo, un poder capaz de llevar a la nación hasta los límites de la conversión a un Estado desarrollado. ¿Puede un concepto como aquel, ser capaz de llevar a una nación hasta esos confines, partiendo de una realidad tan desalentadora como aquella que tienen los países en vías de desarrollo? La respuesta es: ¡sí, si lo puede hacer! Aunque para algunos parezca una utopía y un sueño inalcanzable; sin embargo, Chile ha dado un ejemplo clásico de esta visión, cuando al igual que lo hiciera Venecia en el S. XII “*Despusamos te mare, in signum veri perpetue domini*”, los chilenos incorporaron en su visión marítima²⁷¹ y en su legislación²⁷², el compromiso perpetuo de ser una nación volcada al mar, a cambio de un crecimiento y desarrollo únicos en Suramérica y creando, además un espacio oceanopolítico vital como el Mar Presencial²⁷³.

El Poder Marítimo es igual al Poder Naval más los Intereses Marítimos; es la ecuación que puede considerarse como el primer principio fundamental de la oceanopolítica, porque es la que impulsa al Estado a asumir su rol marítimo fundamental, sobre el que creará también el derecho al uso del mar, en la visión y forma que considere fundamental para sus intereses, recordando siempre que el Derecho del Mar está en evolución y que cualquier iniciativa lógica puede ser un paso más dentro de ese proceso. Todo lo que el Estado ribereño quiera crear deberá estar respaldado por un marco jurídico universal, como la CONVEMAR y un poder que emane del Estado y se materialice a través de sus políticas y una Fuerza Naval eficiente.

270 Estos conceptos fueron detallados en el Capítulo III del presente trabajo

271 Chile estableció su Mar Presencial el 4 de mayo de 1990, como una respuesta fundamental a la seguridad de sus recursos pesqueros y como una proyección del desarrollo de otros recursos.

272 La visión del Mar Presencial fue incorporada a la legislación chilena en la Ley de Pesca y Acuicultura, Ley 18892 de 1989 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura. Decreto N° 430/91. Ley 19080 de 1992.

273 Este aspecto ha traído muchas críticas especialmente por parte de Perú, que consideran una pretensión extrema y legal de Chile.

Concomitante con el Poder Marítimo, está la Estrategia Marítima²⁷⁴, que no es lo mismo que la Estrategia Naval²⁷⁵, por cuanto, la primera interrelaciona, coordina e integra las capacidades nacionales para estructurar políticas oceánicas y una planificación estratégica que procure ubicar al país en el contexto regional, primero, y después global, en una posición de desarrollo sostenido; claro está, después de que se lleve a cabo un proceso en el que la educación y la estructuración de una verdadera conciencia marítima nacional, caractericen las estructuras esenciales de un Estado Marítimo y su visión oceanopolítica. La segunda, la Estrategia Naval, en cambio, es aquella que fragua el Poder Naval, para que con la combinación apropiada de medios, posición y capacidades, logre mantener el control del mar, negándoselo al enemigo o adversario. [SOLIS OYARZÚN, Eri. 2007] [ARANDA, Oscar. 2008]

En el ámbito del Poder Naval, los medios navales tienen como objetivo fundamental proteger las líneas de comunicación marítimas y los mismos intereses marítimos, para lo cual tratarán de destruir, minimizar o anular a las fuerzas navales enemigas, lo que obviamente recae sobre el aspecto económico. Mientras más importantes sean las líneas de comunicaciones marítimas y los intereses marítimos, mejores y más eficientes deberán ser los medios navales para protegerlos y más efectivas deberán ser las políticas que se impongan para que con todos los campos de gestión del Estado, se pueda consolidar el control del mar y su uso adecuado, tanto en tiempo de guerra como de paz. Esto hace que ante la evolución de las sociedades, los cambios en el orden mundial²⁷⁶, la presencia de amenazas, el desarrollo

274 En el criterio del comandante chileno, instructor de la Academia de Guerra Naval de Chile, Juan Pablo Brito Infante, en su artículo. “La estrategia marítima orientadora del permanente accionar de la armada, durante la guerra y la paz”, señala que “El estudio de la Estrategia, permitirá el desarrollo del Poderío Marítimo, Intereses Marítimos y un adecuado Poder Naval, lo cual permitirá en su debido momento orientar y asesorar al escalón político para estos fines”.

275 De acuerdo al Comandante chileno Kurt Hartung Sabugo considera que hablar de Estrategia Marítima o Estrategia Naval es un asunto de convención; de todas maneras, es preferible referirse a la Estrategia Marítima por ser un concepto de mayor amplitud, puesto que Estrategia Naval involucra solamente las Fuerzas Navales, mientras que Estrategia Marítima involucra además, a los Intereses Marítimos y las Comunicaciones Marítimas, donde participan buques propios, adversarios y neutrales, mercantes y de guerra. Para efectos de una visión oceanopolítica, la Estrategia Marítima está en el contexto explicado por el Comandante Hartung, pero su nivel es mucho más elevado, por la necesidad de decisiones que conlleven la participación de los sectores civiles y militares conjugados. Considero que ya hay una voluntad en ese sentido, porque las implicaciones, connotaciones y marco legal de la Marítima, ya difiere con la de la Naval [28].

276 Los cambios en el orden mundial, generan cambios en los aspectos sociales, económicos, políticos y en las Estrategias Marítimas de los Estados, lo que significa que las Fuerzas Navales también deberán adaptarse a esos cambios, que normalmente traen cambios también en el tipo de medios y misiones.

tecnológico global y las nuevas visiones para el uso del mar²⁷⁷, las Fuerzas Navales deberán cumplir nuevos roles y misiones.

Tanto el Poder Marítimo como el Poder Naval tienen un objetivo esencial que es el tráfico marítimo que alimenta al Estado y nutre la economía nacional; sin embargo, también el ámbito de su influencia y aplicación tienen, hoy en día, perspectivas importantes que deben tomarse en cuenta como la protección del medio marino, la conservación de los recursos vivos y el control de la sobreexplotación de los recursos vivos y no vivos que están en el territorio marítimo nacional. El primer gran principio de la oceanopolítica, que fuera enunciado anteriormente, se conserva como una base esencial, sobre la que los cambios de diferente índole sí influyen sobre los roles tradicionales de las Armadas, imponiendo un requerimiento fundamental, la preparación académica de sus miembros, porque la complejidad del conocimiento sobre el mar, o más bien dicho, el descubrimiento de su complejidad nos obliga a rever que está allende de todo lo estructurado hasta ahora, se precisa pues un cambio de mentalidad, un cambio de actitud, orientado a que el conocimiento que se requiere para ese control del mar, es la resultante de una evolución madura de ver la parte “militar” del ser marino de guerra, como el ser un facilitador altamente calificado, para integrarse a una sociedad que también debe evolucionar, y a la que hay que darle seguridad y conocimientos y, además, coadyuvar a desarrollar e incrementar sus intereses marítimos. [MARTÍNEZ, Jorge. 1993]

LA CONDICIÓN GEOGRÁFICA ESENCIAL UN FACTOR FUNDAMENTAL DE LA OCEANOPOLÍTICA

Es un factor esencial de la oceanopolítica, porque es evaluar la forma en que un Estado, en función de su realidad geográfica, política, económica y social, depende del uso del mar. Esta situación tiene una consideración geográfica que no es del todo determinista, pues depende de su posición geográfica respecto a las líneas de comunicación marítimas y lo que aquellas representan para el Estado. Dentro de la clasificación general, hay una en particular que es importante analizar: la **condición geográfica esencial**

277 Las nuevas visiones sobre el uso del mar acarrearán la necesidad de que los países lleven a cabo procesos de integración, políticos y económicos trascendentes, hasta el punto de que afectarán los intereses de otros.

insular, puesto que representa una total dependencia del mar, para su seguridad y desarrollo. ¿Es esto un problema?, en realidad no lo es; sin embargo hay factores que deben ser considerados para que aquello sea una fortaleza y no una debilidad. Lo gravitante de esta condición es que no necesariamente su espacio vital sea únicamente agua, o tierra o ambas, en proporciones razonables, sino que su posición geográfica tenga influencia decisiva desde, hacia y en el mar.

La total dependencia del mar atribuye al Estado una condición de “insular”, es decir, que descontando una situación autárquica (impensable en estos tiempos), su capacidad de interactuar con el medio que lo rodea, en este caso agua, tiene una consecuencia mucho mayor que el simple hecho de un “aislamiento” determinístico oceánico, porque esa misma razón de su “aislamiento” lo conecta con el mundo entero, de tal manera que recibe influencia desde el mar, es decir desde otros Estados, culturas, comercio, etc., así como hacia el mar, es decir, lo que uno es como Estado, mientras más desarrollado se éste, mucho mayor será su influencia hacia ese entorno; finalmente, en determinadas circunstancias, la influencia en el mar tiene que ver con un factor más decisivo aún, la fortaleza de sus líneas de comunicación marítimas y la capacidad que tiene el Estado para mantener el control del mar, a través de su Fuerza Naval, más su posición [MARTÍNEZ, Jorge. 2007].

Ecuador mantiene una posición geográfica única y privilegiada con respecto a la líneas de comunicación marítima, porque está en el centro del planeta y cercano a varios puntos estratégicos, como el Canal de Panamá. Chile mantiene una visión óptima de su propia posición geográfica, siendo que éste está bastante más al sur; entonces cabe una pregunta: ¿Cuánta más ventaja puede tener nuestro país? Pues bastante, comenzando porque es un país ribereño del Pacífico, está en contacto con los dos hemisferios norte y sur, tiene una capacidad fluvial²⁷⁸ amazónica que es capaz de unir los océanos Pacífico y Atlántico, a través de lo que hoy es el Eje Amazónico, aunque el proyecto en sí se denomine Manta-Manaos. Después de algunas reuniones

278 En los actuales momentos se han dado los pasos iniciales para los estudios de navegabilidad de una de las hidrovías más importantes del país, el río Napo. Los estudios podrán determinar cuál es la carga-oferta del negocio ecuatoriano y de ahí la definición de los mercados con sus respectivos productos, divididos entre varios países regionales y con una visión de proyecta el comercio marítimo-fluvial desde Asia, hasta Europa y África.

con los respectivos grupos de trabajo que llevan adelante el proyecto, se ha determinado que es el país en sí mismo, el que puede generar ese vínculo Pacífico - Amazonía -Atlántico y viceversa.

Desde ese punto de vista, este vector sería extremadamente dinamizador e independientemente si es que el Estado que lo ostenta es o no un archipiélago o una isla, sino que dependería tanto de su geografía como de su dependencia del mar, expresado desde una profunda conciencia marítima. Es evidente que si hablamos de una integración y de una influencia, en las condiciones mencionadas, depende mucho de sus características geográficas, pero no es todo. La visión oceanopolítica, como base de la condición marítima esencial de un Estado, referida sobre todo al involucramiento en las políticas de éste, en el concepto de influencia desde, hacia y en el mar, tiene un único elemento que hace o más bien establece las diferencias de desarrollo: la educación y cultura marítimas. No es fácil sobre todo si hablamos de que es una **política de Estado** la que moviliza el concepto oceanopolítica nacional, y como tal debería involucrarse a todos y cada uno de los ciudadanos de la nación y eso es una tarea que durará años, que demandará ingentes gastos, que obligará a cambiar muchas formas de ver las relaciones internacionales.

Finalmente, como se mencionó, las características geográficas de los Estados determinan la calidad de su posición y la capacidad de que sus puertos tengan las condiciones necesarias para convertirlos en naciones marítimas estables y poderosas. Pero, no sólo es aquello, ni tampoco es suficiente con ello; de ninguna manera, apenas son los medios físicos facilitadores de los múltiples procesos de desarrollo, crecimiento y seguridad del Estado Nación, se requiere además re-convertir el aparato productivo, educativo, financiero, económico, social, cultural y político, para dar todas esas transformaciones pretendidas. Lo más extraordinario de todo es que la geografía plantea el espacio vital, a través del tamaño y características de los territorios, tanto terrestre, como marítimo, pero es el hombre el que realmente interactúa y establece, traza la cancha, respecto a lo que quiere hacer en ellos; esa orientación respecto a su “querer hacer”, es la diferencia en los resultados finales del proceso.

Dependencia del mar

La dependencia del mar, poca, mucha o vital, es la relación que mantiene un Estado con él, sobre la base de su estructura geográfica, desarrollo tecnológico, política, social, económica, cultural, comercial y estratégica. Del trabajo de investigación que realizara el CPFGE-EM Byron Paredes, en la Academia de Guerra Naval de Ecuador, en el año 2004, con relación a la “Fisonomía de las líneas de comunicación marítima”, hay un interesante análisis sobre la “dependencia del mar” que tiene como base el libro de John Richard Hill²⁷⁹ “Estrategia Marítima para Potencias Medianas²⁸⁰”, en el que considera algunos Intereses Marítimos tales como: el comercio marítimo, marina mercante, construcciones navales, explotación de la pesca y otros, excluyendo a los asuntos militares, por considerarlos una respuesta ante el grado de dependencia del mar de ese Estado, se constituyen en partes de las estructuras que “anclan” a las Potencias Medianas a los espacios marítimos, o más bien, deberíamos decir a sus respectivos “territorios marítimos”²⁸¹, en forma definitiva; en consecuencia, su dependencia del mar se convierte en un requerimiento de vital importancia para su supervivencia y desarrollo. [HILL, John Richard. 1986]

279 Jonh Hill es un Contralmirante retirado de la Marina inglesa, nacido en 1929 y que se especializar en asuntos navales estratégicos.

280 Según este libro, existe en el mundo una categoría especial de potencias medianas -tales como Gran Bretaña, Francia, India, Brasil, la Argentina, quizás China, y muchas otras, que poseen poder suficiente para actuar en defensa de sus intereses, pero de ningún modo pueden competir con las superpotencias. Señala que el difícil rol de estas naciones intermedias, ubicadas entre superpotencias omnipotentes y pequeños países virtualmente inermes, no se halla definido; debe replanteárselo totalmente, de manera que las potencias medianas sean capaces de limitar claramente lo que pueden y no pueden hacer; deben determinar los intereses que pueden proteger por sí mismas, y aquéllos que requerirán la ayuda de una superpotencia. Incursiona en toda la gama de la guerra naval -equipamiento, operaciones, organización y despliegue- y analiza la forma en que cada uno de esos aspectos debe adaptarse a la realidad de las potencias medianas. Toma en cuenta las alianzas, elemento clave para las potencias medianas, y examina cómo deben manejarse, el grado de rigidez y flexibilidad que requieren, y la aplicación previsible. El libro desarrolla por primera vez, en forma completa, el concepto de potencia mediana, y se afirma que será de gran utilidad para que muchas naciones puedan definir claramente su rol estratégico.

281 Los comandantes chilenos Oscar Aranda Mora y Kurt Hartung Sabugo en su ensayo “POTENCIAS MARITIMAS MEDIANAS EN EL SIGLO XXI: Fundamentos para el diseño de sus Plataformas Navales de Combate” señalan con mucho acierto que “(...)Como el mar parece ser la principal fuente de recursos y su empleo se acentuará en el futuro -por lo que prácticamente no existirán estados que no dependan del mar- posible caracterizar a las Potencias Marítimas Medianas (PMM) como aquellas Potencias Medianas que dependen vitalmente del mar”.

Un grupo de investigación a cargo del doctor Couper de la University of Wales Institute of Science and Technology (UWIST), en 1980, realizó un estudio sobre la “dependencia del mar”, cuyos resultados se detallan en el Anexo B “Dependencia del mar con relación a algunos intereses marítimos”, entre las que destacan algunas importantes conclusiones, tales como:

1. Las naciones de mayor dependencia del mar son islas o poseen una línea de costa extensa, como Japón, países escandinavos, Gran Bretaña, Singapur y Cuba.
2. Otros Estados destacan por la primacía de parámetros en forma individual como por ejemplo, Liberia, con su tránsito mercante, Arabia Saudita y Kuwait, por el comercio marítimo, Islandia por la pesca entre otros.
3. La dependencia de los países, con relación a las LCM para Francia tiene un mayor efecto que sobre Alemania; sin embargo, es menor con respecto a India y Brasil.

El modelo de la UWIST²⁸², así como la visión de las Potencias Marítimas Medianas, aluden a dos elementos complementarios y esenciales de la oceanopolítica que son la Posición Geográfica Esencial Insular y la Dependencia del Mar, desde una perspectiva cuantitativa y cualitativa; dejando muy claro que en esos dos elementos confluyen también otros dos, tan importantes como los primeros, que son el Territorio Marítimo y los Intereses Marítimos; todos ellos, en conjunto y en las proporciones que la geografía y la naturaleza proveen a los Estados, se convierten, a no dudarlo, en los fundamentos esenciales para su desarrollo, seguridad, supervivencia, crecimiento internacional y capacidad de influir en los diferentes contextos: regional y global, dependiendo de la capacidad de su gestión, materializado en las reales dimensiones de su Poder Marítimo [5].

Los intereses marítimos: La Esencia de la Oceanopolítica

En el Capítulo III se detalló el pensamiento geopolítico de Mahan, que fue la primera visión oceanopolítica estructurada. Mahan creó los términos de la ecuación vital del Poder Marítimo y consideró y ponderó la importancia de los Intereses Marítimos, como uno de los elementos esenciales para el desarrollo

282 que debe ser ajustado a las realidades objetivas de cada país

sostenido de un pueblo [87]. En la ecuación tan conocida²⁸³, hay dos componentes, como se sabe; la primera tiene que ver con la fuerza en el mar que un Estado requiere para cuidar sus Intereses Marítimos, que para este tiempo son intereses vitales de la nación y el segundo factor de la ecuación, es inherente al uso y aprovechamiento racional, sostenido y sustentable del mar y todos aspectos y espacios que tienen que ver con él. Para un Estado que tenga amplias costas y por ende, sumen extensos espacios marítimos, es una consideración extraordinaria que en sus políticas de Estado estén aquellas relacionadas con el mar, en gran medida, tanto cuanto su dependencia del mar.

Ecuador, un país pequeño, relativamente tiene una relación muy grande de espacios terrestres y espacios marítimos, la relación es de aproximadamente 1:5, respectivamente, entonces, también le atañe lo expresado en el párrafo anterior respecto a las políticas de Estado. Cabe indicar que la realidad le ha asignado una condición geográfica esencial insular, pero, a diferencia de Chile, Japón o Inglaterra, Ecuador posee una posición geográfica, estratégica y geopolítica irrepetible y única: la equinoccial. Si tomamos un mapa del planeta, no hay otra posición tan privilegiada como aquella y que, además de esa posición, los ecuatorianos poseen tal cantidad de recursos en el mar, tanto en la columna de agua como en su plataforma continental, que de ninguna manera podría ser considerado en vías de desarrollo, si acaso hubiese tenido mejor suerte con la calidad y visión de los gobernantes de turno.

Entonces, dentro de esa ecuación vital, gravita el tercer factor²⁸⁴ que son los Intereses Marítimos, que ya tuvo una muy acertada definición por parte de Mahan, que aún tiene toda la vigencia y verdad, como sólo un concepto tan brillantemente emitido, hace un siglo, puede tenerlo. Ecuador tiene el suyo, que fuera definido por la Dirección General de Intereses Marítimos y que señala:

“Son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado y los particulares para el aprovechamiento del espacio 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”

En el presente trabajo, considerando todo lo visto y analizado hasta la presente fecha y desde una perspectiva un tanto renovada que emerge desde

283 El Poder Marítimo (Estado) = Poder Naval (Fuerza Naval) + Intereses Marítimos (Nación en el mar) - PM = PN + IM

284 Observado únicamente en un sentido de orden secuencial de izquierda a derecha

la conceptualización del pensamiento oceanopolítico, este concepto podría que quedar como:

“Son todas aquellas actividades y recursos naturales, vivos y no vivos, que el Estado y la nación , desarrollan y poseen en la zona litoral y en los espacios marítimos sometidos a su soberanía y jurisdicción nacional y que, en conjunto, representan factores fundamentales para su desarrollo y seguridad, en los campos político, económico, social y estratégico”

Los Intereses Marítimos, en realidad, deben llamarse Intereses Marítimos Nacionales, con ese nombre es más fácil ver el nivel en dónde éstos se encuentran y la necesidad de que sean considerados también dentro de los objetivos nacionales permanentes y la Constitución de la República. De alguna manera se deben evidenciar las nuevas directrices marítimas, tanto a partir de las políticas oceánicas y costeras, como de procesos educativos nacionales. Los Intereses Marítimos Nacionales también involucran aspectos muy pragmáticos derivados del uso del mar, desde el punto de vista comercial, tanto por el tema de la extracción ictiológica, el turismo y la construcción naval menor²⁸⁵, además de aspectos mínimos relacionados con la investigación científico-marina, que tienen como máximos exponentes al Instituto Oceanográfico de la Armada, el Instituto Nacional del Pesca, las universidades y centros de investigación, entre otras²⁸⁶.

El territorio marítimo

En algunos pasajes de este trabajo se ha hablado del territorio marítimo, un concepto que merece una explicación importante en el contexto de los Intereses Marítimos Nacionales, porque sobre él se materializan los procesos de producción, de investigación, de turismo, de educación, de comercio marítimo, de defensa marítima, de extracción de recursos, de protección ambiental y de control²⁸⁷. Por otra parte, también es indispensable definir lo que es un territorio marítimo, porque se constituye en un elemento esencial de la oceanopolítica, ya que del marco conceptual del pensamiento de Ratzel,

285 pequeños varaderos para construcción de botes, mantenimiento y reparación de buques de cabotaje o pesqueros de mediano tonelaje.

286 Es evidente que el número de investigadores científicos es muy reducido para todo lo que es necesario realizar.

287 El control es un factor esencial para inhibir o minimizar ilícitos en el mar, la sobre explotación de los recursos naturales, y todas aquellas transgresiones a las leyes, reglamentos y disposiciones del Estado ribereño, en los temas atinentes a cada uno de los estatus jurídicos de los espacios marítimos.

el espacio vital se constituye en el territorio marítimo y fluvial, por ende, su definición consolida la visión oceanopolítica de un país. Veamos, en primer lugar los, Intereses Marítimos Nacionales se llevan a cabo en y para los Espacios Marítimos y Fluviales, pero también se los realizan en los espacios terrestres próximos a ellos (adyacentes y subyacentes), como las playas, las franjas litorales, bordes costeros y las riberas de los ríos. Todos los espacios descritos están bajo la jurisdicción, soberanía y derechos de soberanía del Estado ribereño [BALMELLI, Juan. 2008].

El patrimonio marítimo

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua indica que:

“**Patrimonio** (Del lat. *patrimonium*). m. Hacienda que alguien ha heredado de sus ascendientes. || 2. Conjunto de los bienes propios adquiridos por cualquier título. || 3. Conjunto de los bienes propios, antes espiritualizados y hoy capitalizados y adscritos a un ordenando, como título para su ordenación. || 4. Patrimonialidad. || 5. *Der.* Conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica. || ~ nacional. m. *Econ.* Suma de los valores asignados, para un momento de tiempo, a los recursos disponibles de un país, que se utilizan para la vida económica. || ~ neto. m. *Econ.* Diferencia entre los valores económicos pertenecientes a una persona física o jurídica y las deudas u obligaciones contraídas. || ~ real. m. Conjunto de los bienes pertenecientes a la corona o dignidad real. || *constituir* ~. fr. Sujetar u obligar una porción determinada de bienes para congrua sustentación del ordenando, con aprobación del ordinario eclesiástico” [REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la Lengua Española. 2008].

De estos conceptos, podemos entender que todo patrimonio es susceptible de una estimación económica, que es un conjunto de bienes propios, que se puede extrapolar a: “bienes propios del Estado”, aún más a “bienes marítimos propios del Estado”. Los bienes son, por supuesto, los recursos vivos y no vivos. ¿Dónde están aquellos?, pues, como se digo, en el Territorio Marítimo. El Patrimonio Marítimo Nacional son los recursos vivos y no vivos que están en el Territorio Marítimo, sobre los que el Estado ejerce pleno derecho de hacer uso de ellos y obtener un beneficio económico, conforme a los Objetivos Nacionales Permanentes o Actuales, establecidos.

Entonces, volvemos a una definición más provista por el comandante (SP) chileno Juan Horacio Balmelli Urrutia, quien conceptúa a los Intereses Marítimos como aquellas:

“(...) actividades relacionadas con el uso del territorio y del patrimonio marítimo, que generan beneficios de orden económico, científico y social para un Estado y para toda su comunidad, sin distingo alguno. Vale decir, las diversas formas como el hombre aprovecha el medio marino y las áreas terrestres anexas con el fin de mantener vías de comunicación, obtener alimentos, generar trabajo y fomentar la recreación, entre otros objetivos”. [BALMELLI, Juan. 2008]

Lo que simplificaría aún más la definición propuesta: “Son todas aquellas actividades inherentes al uso del territorio y del patrimonio marítimos, con el fin de obtener beneficios económicos, sociales, científicos, estratégicos y políticos para la nación.”

¿Muchos recursos para una definición?, pues no, no lo son, porque esta definición es una de las piedras angulares de la oceanopolítica, porque entendiéndole correctamente su esencia, se pueden crear políticas sólidas e integrales, aunque para ello, todavía es necesario hacer una clasificación.

Elementos de los Intereses Marítimos

Los intereses marítimos fueron divididos en elementos, con el fin de poder clasificar las actividades y áreas inherentes a ellos, para poder dictar las políticas y normas legales adecuadas para regularlos y fiscalizarlos. Una clasificación general la realizó el contralmirante Solís Oyarzún. Conforme a su criterio, los Intereses Marítimos están configurados por los siguientes elementos: Marina Mercante Nacional, transporte marítimo, terminales marítimos, comercio exterior, flota pesquera e instalaciones de apoyo, buques de investigación científica, industria naval, explotación de los recursos naturales e infraestructura de deportes náuticos. Sobre la base de estas consideraciones, Ecuador ha diseñado el conjunto de Intereses Marítimos, que también ha cambiado conforme a la evolución y la visión ecuatoriana hacia el siglo XXI.

OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LA OCEANOPOLÍTICA

En la actualidad, la realidad del mar en el desarrollo de los Estados es incuestionable, aunque aún no existe una verdadera voluntad política, en algunos países, para asumirla. Ese es un gran problema, porque ahora que es evidente la importancia del mar, es necesario tratar de encontrar la mejor manera para aprovecharlo, sin que aquello derive en un impacto a su estructura, pensada infinita por lo inconmensurable de sus riquezas, pero que tras de una sobreexplotación irracional, está la trampa de una fragilidad que puede destruir al hombre. Para muchos no cabe duda de que la oceanopolítica es la herramienta válida para que los Estados empleen el mar de una forma eficiente y racional, a través de una inteligente y permanente observancia de la combinación de los vectores que la constituyen, por una razón muy simple, todos ellos son dinámicos y sujetos a otros procesos, tanto o más dinámicos que los que ellos mismos generan.

La oceanopolítica debe articular políticas oceánicas que garanticen el concepto macro, tanto en los temas de la administración de los espacios marítimos, cuanto las actividades que lleva a cabo el hombre en ellos; es evidente, que debe considerarse, en todo tiempo, que aquello sustenta un sistema, que puede ser tan frágil, si la visión que lo mueve es corta, así como puede ser tan poderosa, como su proyección presente del futuro, esté incluida en una planificación estratégica cuyos objetivos encumbren a los Estados no sólo en un nivel de supervivencia, crecimiento y desarrollo, sino en la visión de ejercer influencia en el entorno, sea un contexto subregional, como regional y, por qué no, global. A veces leyendo estas líneas cabría la posibilidad de que se está construyendo una utopía, pero, ¿acaso la fuerza de la unidad nacional no ha superado desafíos muy por encima de las aparentes “capacidades”?

Las ventajas de entender a la oceanopolítica como un sistema, es que puede ser tan flexible y dinámica, que podría confrontar situaciones externas tan adversas, que las soluciones estén ya previstas, a través de varias importantes herramientas de análisis, sobre todo por el empleo de la prospectiva. Realmente este es un punto esencial, porque con una herramienta así es posible “ver” como el orden global migra, pudiéndose identificar los puntos de tensión que, en el plano internacional, se desarrollan ante la necesidad de explotar los recursos del mar, que para desgracia de aquello que los quieren

obtener de cualquier manera, existen un marco jurídico²⁸⁸ esencial, con el que se puedan defenderlos. No olvidemos que este siglo siempre será complejo, sobre todo por la abundancia de recursos en nuestros territorios marítimos, que serán causa de codicia planetaria.

Esta situación adversa puede producir una sobre explotación irreflexiva de los recursos naturales marinos que será poco técnica y políticamente incorrecta²⁸⁹ debido fundamentalmente al crecimiento poblacional mundial²⁹⁰, esto ocurre cuando se evalúa la explotación del mar desde una perspectiva netamente comercial, sin evaluar ningún tipo de impacto. Como un ejemplo básico podemos analizar la pesca mundial, cuando vemos que para el año 2000 se habrían extraído 100 millones de toneladas de pesca y, de mantenerse la tendencia, para el año 2025 serán 150 millones, una cifra cuyo significado sólo puede ser desastroso²⁹¹ para la humanidad²⁹², sobre todo si miramos un marco mucho más complejo en el que están inmiscuidos problemas con el calentamiento global y la contaminación ambiental, que también inciden negativamente sobre la industrialización de los procesos productivos en el mar.

Dentro de pocas décadas la actividad pesquera será trascendental para la supervivencia de los pueblos, ante la progresiva escasez de alimentos, de ahí que una consideración fundamental que se debe tomar en cuenta es lo que señala la FAO en su “Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura”, presentada en el año 2006, en la que indica que:

288 Evidentemente, la CONVEMAR es el eje jurídico fundamental de este siglo. El que está adentro está protegido, el que está afuera, deberá afrontar situaciones adversas, solo.

289 Políticamente incorrectos por el hecho de que en la protección legítima de los Intereses Marítimos que son Intereses Nacionales, no primen los objetivos nacionales, sino otros.

290 La Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo refiere una tasa de crecimiento de la población de unos 80 millones cada año.

291 Las acciones antropogénicas han provocado, además del agotamiento de los recursos: lluvias ácidas, crisis de los residuos y calentamiento global, siendo esto último el desencadenante de la subida del nivel de los mares y océanos, con drásticos efectos sobre algunas costas productoras de carnes e insumos agrícolas y la pérdida de un alto porcentaje del vital plancton, que ha conllevado a una peligrosa pérdida en la capacidad reproductora de cárnica marina; lo cual aunado a la sobre explotación de las especies marina ha roto el equilibrio de esos ecosistemas, caracterizados desde ya por la desaparición de algunas de estas especies y otras en peligro de extinción (tiburones, rayas, etc.); razón por la que en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (Johannesburgo, 2002) se adoptaron las metas de reducir antes del 2012 el ritmo actual de pérdida de la diversidad biológica, de establecer redes de áreas marinas protegidas antes del 2012 y de mantener o restablecer las poblaciones de peces a niveles sostenibles antes del 2015 y por la que la FAO ha tenido que regular recientemente el tonelaje mundial de peces que se puede pescar.

292 El aumento de la población mundial, que está en su mayor parte concentrada en las riberas de los ríos o en las inmediaciones de los mares unido al incremento de los procesos industriales, agravarán irreversiblemente la contaminación de las aguas

“En todo el mundo millones de personas dependen directa o indirectamente de la pesca y la acuicultura para obtener sus medios de subsistencia. Durante los tres últimos decenios, el número de pescadores y acuicultores ha crecido más rápidamente que la población mundial y el empleo en el sector pesquero ha aumentado con mayor rapidez que el empleo en la agricultura tradicional. En 2004, según las estimaciones, 41 millones de personas trabajaban con dedicación completa o parcial como pescadores y piscicultores, cifra que representaba el 3,1 por ciento de los 1 360 millones personas económicamente activas en el sector agrícola en todo el mundo, frente al 2,3 por ciento en 1990, lo que indica una tasa de crecimiento del 35 por ciento. La gran mayoría de los pescadores y piscicultores se halla en los países en desarrollo, principalmente en Asia. Los notables incrementos registrados durante los últimos decenios, sobre todo en Asia, reflejan la gran expansión de las actividades de la acuicultura. En 2004, los piscicultores representaban la cuarta parte del total de los trabajadores pesqueros. Esta cifra es indicativa, ya que algunos países no recogen datos sobre el empleo desglosados en los dos sectores, mientras que los sistemas nacionales de otros países no tienen todavía en cuenta la piscicultura.”

Es evidente que ya existen acciones políticas de algunos países para disminuir la sobrepesca, previendo que de no existir un programa sustentable de esa actividad, y que sea realmente efectivo, los efectos de esa imprevisión pueden acarrear severos impactos para la humanidad, a nivel global. Podemos entenderlo así, la preocupación del gobierno chino que en el mismo informe de la FAO señala:

“(…) los actuales programas de reducción del tamaño de la flota en China con el fin de reducir la sobrepesca, han hecho disminuir el número de pescadores dedicados total y parcialmente a la actividad. El número de personas dedicadas a la pesca de captura disminuyó un 13 por ciento en el período 2001-04. Los instrumentos de política aplicados para realizar este traslado son, entre otros, el desguace de barcos y la capacitación en la piscicultura de los pescadores que queden desocupados (…).”

La sobre explotación de los recursos pesqueros tiene relación directa con la capacidad que tienen los Estados para realizarla, basada en sus flotas pesqueras. Este aspecto evidencia la necesidad de reducir aquellas flotas a “(…) niveles compatibles con la explotación sostenible de los recursos a

largo plazo (...) ²⁹³”, lo que ha sido parte de la planificación estratégica de muchos países a nivel global, en las últimas décadas ha sido objeto de la atención mundial durante los dos últimos decenios, hasta el punto de que:

“(…) Muchos países han adoptado políticas para limitar el crecimiento de la capacidad pesquera nacional a fin de proteger los recursos acuáticos y hacer que la actividad sea económicamente viable para las empresas pesqueras. La Comunidad Económica Europea decidió en 1983 afrontar este problema estableciendo niveles máximos de capacidad de pesca y/o de esfuerzo para los Miembros. Sin embargo, se vio que esta política era insatisfactoria y difícil de aplicar, por lo que la Unión Europea (UE) decidió sustituirla por el «régimen de entrada-salida», que se halla en vigor desde 2003. El régimen exige que todos los nuevos barcos pesqueros se compensen directamente con la retirada, sin ayuda pública, de una capacidad equivalente. Los diez países que se adhirieron a la UE en 2004 están sujetos también al «régimen de entrada-salida» y al establecimiento de registros de buques”. [FAO. 2006]

Por otra parte, el incremento del barril de petróleo a nivel mundial, que vislumbra ya una crisis económica global de consecuencias aún impredecibles influenciará sobre la industria pesquera, por el incremento de los costos de los combustibles, lo que obligará a que esta industria se adapte a la nueva situación y una de sus primeras acciones estratégicas sea la reducción de las distancias de pesca o incrementen el uso de transportadores de la pesca, en su afán de lograr un ahorro sustancial de combustible. [FAO. 2006]

El futuro es un asunto que debe ser manejado desde una adecuada planificación estratégica, apoyada con un análisis prospectivo serio y continuo y un proceso sistémico, con el mar de eje esencial. Estos aspectos deben ser tomados muy en cuenta y mirando las tendencias del mundo, en los contextos pertinentes. Así por ejemplo, el desarrollo de granjas y poblados marinos ²⁹⁴ no es cuestión de ciencia ficción, sino de evolución de varios proyectos e ideas, que de una u otra manera, podrían solucionar problemas que aún no se han presentado en la actualidad, pero que pueden ser visualizados en el futuro, de ahí que la oceanopolítica tendría la capacidad de anticipar, también, este tipo de eventos que, a la luz de una visión marítima es mucho más factible de que ocurra, antes que desde una visión netamente continental.

293 Departamento de Pesca de la FAO, informe año 2006

294 En la visión oceanopolítica chilena, por ejemplo, para algunas regiones del sur insular y austral, las ciudades o pueblos flotantes pueden ser la solución al problema de la ocupación de las aguas interiores.

Ecuador comienza a ver el mar desde otra perspectiva, no como sería lo ideal, ni lo más adecuado, vistas sus imperiosas necesidades de desarrollo y crecimiento; sin embargo, lo más importante es iniciar con el conocimiento sistémico del mar, no solo con una perspectiva geográfica, sino contextual, inherente a su influencia en el hombre y viceversa, lo que se constituye en un ciclo vital, entre el hombre y el mar. Primero lo conoce, lo evalúa y luego entiende su relación directa con él, a lo largo de un proceso que deberá comenzar en la misma enseñanza inicial, hasta la universidad. Nuestro país ha tenido sus ojos mirando al continente, sin darse cuenta de que es marítimo, por ancestro.



Capítulo V

EL MAR PRESENCIAL Y EL MAR
EQUINOCCIAL

EL CONTEXTO DE LAS VISIONES OCEANOPOLÍTICAS SURAMERICANAS

La primera década del siglo XXI se ha caracterizado por varios acontecimientos que han dado las pautas que diferencian claramente de los anteriores, con relación al nuevo orden mundial, las amenazas regionales y globales, el desarrollo tecnológico, la nueva visión del mar y sus recursos, la concienciación de las limitaciones en cuanto al agua y otros recursos en tierra, los cambios climáticos, el hambre, la sobrepoblación, la nueva visión de la exploración del espacio, la necesidad de encontrar y desarrollar nuevas formas de energía limpia, la evolución de las sociedades (con diferentes matices) en los países desarrollados, el crecimiento económico de las potencias emergentes, el terrorismo internacional, la tolerancia hacia otras formas de orientación sexual y religiosa, las migraciones como procesos cíclicos, la decadencia de las potencias mundiales, el desarrollo de la cuenca del Pacífico, la evolución (algunas veces forzada) tecnológica, política, comercial y social de los países asiáticos, los desastres naturales de grandes magnitudes y la continua evolución y la consolidación del derecho del mar.

Muchos de los acontecimientos que se describieron en el párrafo anterior son amenazas que afectarán a los Estados, especialmente a los más débiles o denominado en vías de desarrollo, entre los que está Ecuador. Además, la demanda de recursos naturales, especialmente los denominados estratégicos, que como se indicó dependen de la importancia relativa y disponibilidad para ser explotados (p.e. el agua) consumirán grandes cantidades de recursos, muchos de los cuales disminuirán considerablemente hasta escasear. Ante esta situación, los Estados incrementarán el uso del mar, desarrollarán mayores tecnologías y realizarán mayor investigación marina, con el fin de conocerlo y extraer sus recursos para satisfacer las necesidades vitales. Por lo tanto, los Estados y regiones más desarrollados y económicamente más fuertes, como EE.UU., la Unión Europea, Japón, China, entre otros, ejercerán presión sobre los Estados en vías de desarrollo y cuyos territorios, terrestres y marítimos, tengan disponibilidad de recursos naturales, que es el caso de los países suramericanos. [GEO-STRATEGY. 2008]

La población mundial se incrementará lo suficiente como para demandar mayor cantidad de agua y alimentos; y éstos, a su vez, se encarecerán por la

falta de campos de cultivo y el desarrollo de una agricultura tecnificada. El impacto sobre el ambiente terrestre y marino, se incrementará por la sobre explotación de los recursos naturales y la tala indiscriminada de las forestas y áreas verdes, trayendo degradación y contaminación ambiental, además de degradación de los sistemas naturales. En conjunto, al producirse un desequilibrio puntual, en varios puntos del planeta, la sumatoria de sus efectos, alcanzará un factor multiplicativo adverso y negativo sobre el clima, el que se degradará y acentuará el cambio climático, el que, cerrando un círculo pernicioso, degradará paulatinamente al entorno natural en el que el hombre se desarrolla, produciendo severos problemas de salud y adaptación, sumado a la escasez de alimentos y agua, lo que generará guerras y conflictos.

La obtención de energía limpia, que reemplace a la producida por los hidrocarburos (cada vez más caros y coadyuvantes con la ocurrencia del efecto invernadero), será uno de los objetivos nacionales más buscados, lo que permitirá el desarrollo científico y tecnológico en las ciencias de la tierra, con especial énfasis complementario con las ciencias informáticas y de las comunicaciones. La industria intentará revertir algunos de los efectos ambientales que produjo su propio desarrollo, pero estos intentos serán tardíos, porque la capacidad de recuperación de la naturaleza es más larga que el periodo de destrucción de su equilibrio. Los mercados mundiales comenzarán a evolucionar y a sentir los cambios drásticos de la industria y el desarrollo de tecnología, sobre todo porque los procesos económicos derivados de la globalización y el desarrollo de tecnología, forzarán al hombre a ver lo que puede hacer en el mar. Dentro de esta visión, la Antártida, en primer lugar, y después las islas Galápagos, ante la presión mundial por obtener recursos naturales, poco a poco perderán los estatus jurídicos internacionales que tienen, más por la necesidad misma de la población mundial y, el marco jurídico existente, sobre todo en el mar, continuará una más rápida evolución, en la que entrará el continente blanco y podrá ser una oportunidad para los Estados que estén adheridos a la CONVEMAR o que sean miembros del Tratado Antártico.

La exploración del espacio y del mar, crearán un concepto de última frontera, en la que los países desarrollados podrán sentar nuevas capacidades y tecnologías, buscando las mejores posiciones en los escenarios internacionales,

para ejercer hegemonía e influir sobre Estados menos desarrollados. Los roles tradicionales de las Armadas cambiarán, en función del incremento de las actividades en el mar, no solo como efecto de la situación regional, sino también global. Es de esperarse que estando Suramérica en una situación de “fuente de recursos naturales” sea ésta un objetivo para ser obtenido por poderes navales superiores, amparados en poderes marítimos globales. Una situación muy desventajosa y peligrosa para países suramericanos en vías de desarrollo, en especial aquellos que se encuentran en la cuenca del Pacífico Sureste, debido a que si continúan con su fragilidad actual, extrapolando en el tiempo sus opciones, da resultados preocupantes, sobre todo por el riesgo de migrar a un concepto crítico, el de **Estado Fallido**. En esa situación se encuentra Ecuador. Las soluciones deben ser dadas con tiempo, con antelación, sobre todo porque países como Chile, México, Perú y EE.UU., han puesto sus esfuerzos de desarrollo en la cuenca Asia-Pacífico, importante paso para fortalecer una visión oceanopolítica sólida, ante las posibilidades y amenazas indicadas.

LA ANTÁRTIDA COMO PARTE DE LA VISIÓN OCEANOPOLÍTICA

Geográficamente la Antártida y su océano son colindantes con la cuenca del Pacífico. Su extraordinaria condición de continente cubierto por un promedio de tres kilómetros de hielo y estar rodeado de océanos, la ha “conservado” en un aislamiento que sólo la visión de unos pocos la ha convertido en un inestimable reservorio de recursos naturales y, sobre todo, alternativas de desarrollo; para lo cual, algunos Estados visionarios, ahora cuarenta y seis (entre consultivos²⁹⁵ y no consultivos²⁹⁶), tomaron la decisión de preservarla, por lo menos por algún tiempo, a través del Tratado Antártico,

295 Consultivos son aquellos países miembros del Tratado que tienen voz, voto y veto. Estos países son: (signatarios): Australia, Argentina, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Sudáfrica, Reino Unido, Rusia y Estados Unidos (1959). Países adherentes consultivos (ordenado por año): Polonia (1961), Holanda (1967), Brasil (1975), Bulgaria (1978), Alemania (1979), Uruguay (1980), Italia (1981), España (1982), Perú (1982), China (1983), India (1983), Finlandia (1984), Ecuador (1984), Suecia (1984), Corea del Sur (1986).

296 No Consultivos son aquellos países adheridos al Tratado que sólo tienen voz; éstos son: Dinamarca (1965), Rumania (1971), Papúa-Nueva Guinea (1981), Cuba (1984), Hungría (1984), Austria (1987), Corea del Norte (1987), Grecia (1987), Canadá (1988), Colombia (1989), Suiza (1990), Guatemala (1991), Ucrania (1992), República Checa (1993), Eslovaquia (1993), Turquía (1996), Venezuela (1999), Estonia (2001) y Bielorrusia (2006).

uno de los instrumentos jurídicos internacionales más bien elaborados y perfeccionados de la historia moderna del hombre, cuyo propósito es tratar el problema de los reclamos de soberanía realizados por varios países, y para establecer una zona de paz y cooperación.

El Tratado Antártico

Este tratado fue una consecuencia lógica de varios esfuerzos separados de investigación científica de altísimo nivel, que muchos países con una visión adelantada del significado que representa y representará el continente antártico, venía desarrollando en él, por lo tanto, el 1 de diciembre de 1959, doce países²⁹⁷, durante el Año Geofísico Internacional (AGI) de 1957-58 firmaron en Washington el Tratado Antártico. El Tratado tiene, entre los más importantes artículos, por ejemplo: “La Antártida se utilizará exclusivamente para fines pacíficos”. (Art. I); “La libertad de investigación científica en la Antártida y la cooperación hacia ese fin (...)” continuarán. (Artículo II); las reclamaciones territoriales, tanto las anteriores como las que puedan surgir, están congeladas, así como las manifestaciones de soberanía sobre cualquier espacio antártico (Artículo IV); Para garantizar la naturaleza pacífica de la Antártida, “Todas las regiones de la Antártida, y todas las estaciones, instalaciones y equipos que allí se encuentren (...) estarán abiertos en todo momento a la inspección...” (Artículo VII). [ANTARCTIC TREATY. 1991]

El espíritu de cooperación y la necesidad de tener un conocimiento integral de la Antártida, fueron plasmados en su Artículo IX, en el que cada año²⁹⁸ los Estados signatarios y todas las partes que evidencien verdadero interés en ese continente, mediante importantes investigaciones científicas, para lo cual se reúnen con el fin de:

“(...) intercambiar informaciones, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártida, y formular, considerar y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del Tratado”. [ANTARCTIC TREATY. 1991]

297 Estos doce países no solo que habían realizado investigación científica en la Antártida, sino que habían hecho un uso del mar, consecuente con el propósito natural de un interés marítimo nacional, es decir, para obtener un elevado beneficio para sus respectivos pueblos. Estos países fueron: Chile, Argentina, Estados Unidos de América, Nueva Zelanda, Australia, Francia, Reino Unido, Rusia, Noruega, Japón, Bélgica y Sudáfrica. Doce en total y normalmente se los llama “signatarios”.

298 Las Reuniones, anteriormente a 1994 se llevaban a cabo cada dos años

A este mecanismo implementado se lo denominó “**Reunión Consultiva del Tratado Antártico**” (RCTA)²⁹⁹. Estas reuniones generan “**Recomendaciones**”, acompañados de documentos que reflejan los principios del Tratado³⁰⁰ y del Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente³⁰¹, materializado en regulaciones y directrices específicas. Por otra parte, el Tratado es el eje de varios acuerdos conexos, que sumados a las Recomendaciones y a las medidas adoptadas por la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), configuran el Sistema del Tratado Antártico, el que aglutina a los siguientes acuerdos:

1. Convención para la Conservación de Focas Antárticas (CCFA, Londres, 1972)
2. Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA, Canberra, 1980) y
3. Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente (Madrid, 1991).

Con la firma en Madrid el 4 de octubre de 1991 del Protocolo Medioambiental se alcanzó un nuevo Estado, en el que las partes se “(…) *comprometen a la protección global del medio ambiente antártico y los ecosistemas dependientes y asociados y(…) designan a la Antártida como reserva natural, consagrada a la paz y a la ciencia*”, prohibiendo las actividades inherentes a recursos minerales, excepto las que tengan fines científicos; además, se integran las diferentes herramientas de protección, en un conjunto de principios básicos y reglas obligatorias aplicables a todas las actividades en la Antártida. [ANTARCTIC TREATY. 1991]

La territorialidad en el contexto de la Antártida

La ocupación de un espacio geográfico determinado, sea este marítimo o terrestre, tiene un objetivo fundamental que es la imposición y el ejercicio de una soberanía que le permita al Estado, junto con la población y el gobierno, definir los destinos de sus conciudadanos, aprovechando los recursos

299 La RCTA se reúne concurrentemente con el Comité para la Protección del Medio Ambiente (CPA).

300 El Tratado Antártico también celebra Reuniones Consultivas Especiales y Reuniones de Expertos con el objeto de tratar temas específicos.

301 El Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente entró en vigor en 1998, y en él se acordó una moratoria de 50 años (año 2048) en los que no se hará ningún tipo de explotación de recursos en la Antártida. Con esa oportunidad se implementó el Comité para la Protección del Medio Ambiente (CPA).

naturales de ese espacio geográfico. En la Antártida, ese proceso “natural” se ha dado a través de la utilización y la explotación relativa de varios recursos vivos, importantes, como las focas y las ballenas, por algunos países como Argentina, Chile, entre otros. De tal manera que al explotarlos establecieron bases y espacios de ocupación en la Antártida que les confirió derechos para su utilización territorial; sin embargo, se dio un fenómeno coyuntural e histórico, este Continente Blanco tenía un derecho internacional prístino, casi como aquel que prevaleció en el derecho del mar y su evolución, es decir, pese a la territorialidad que en derecho poseían algunos de los países, por su antigüedad en su ocupación y uso, era un espacio que en cierta forma es un patrimonio planetario.

Las reclamaciones territoriales se dieron y otros países se sumaron sus pretensiones a las ya existentes, porque despertaron su visión prospectiva respecto a la importancia innegable de la Antártida, sobre sus recursos, sobre el uso en tierra y mar que podían hacer de ella, aun cuando ese uso estaba limitado por una espesa cobertura de 3 kilómetros de hielo y que, además, en el contexto global es un motor estabilizador del clima global y de su equilibrio natural³⁰² ya no sólo dependían las economías de algunos países, sino la salud ambiental del mismo planeta. Ante esta visión, como ya lo hemos visto, surgió el Tratado Antártico, que hasta la fecha da cabida a 46 Estados³⁰³, en dos estatus claramente diferenciados, que también representan a varias de las mayores economías mundiales y varios de los poderes hegemónicos más prevalecientes del planeta, en cuyo contexto la territorialidad o reclamaciones de soberanía estaban también congeladas, en el marco del Artículo IV, Numeral 2:

“Ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en esta región. No se harán nuevas reclamaciones de soberanía

302 El debilitamiento de la capa de ozono, como efecto de una causa que parece perdida como es el tratar de controlar la producción y emisión de los gases invernadero, especialmente por parte de los países más industrializados del mundo, como lo son, entre otros, Estados Unidos de América, China, etc. Durante todo el tiempo es monitoreado este agujero, y se ha observado que en algunas oportunidades este crece o se desplaza a otros sitios sobre la Antártida. La capa de ozono es un escudo natural contra la emisión de los rayos ultravioletas que es parte de todo el espectro electromagnético que el sol emite hacia la tierra y que es nocivo si se lo recibe en cantidades masivas, produciéndose cuadros cancerígenos.

303 Lo que representa el 23, 96 % del total de Estados que conforman la Organización de las Naciones Unidas.

territorial en la Antártida, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halle en vigencia”

Pero no hay que perder de vista el tenor del Numeral 1., del Artículo IV³⁰⁴ del Tratado, que es la clave para que en algún momento, en el futuro, se reactiven las pretensiones y derechos territoriales en la Antártida y también nos da el espacio, a aquellos países que como Ecuador, ha hecho una activa presencia en ese continente, para alcanzar el “derecho” consubstanciado con la presencia científica y física y, además, la participación y cooperación que se realiza a través de las expediciones antárticas, para ser, en el futuro, coadministradores de ese continente, pese a no tener antecedentes territoriales o soberanos previos.

La visión territorialista subyace al Tratado Antártico a través de las reclamaciones de Argentina, Chile y Reino Unido, que se disputan espacios que están sobrepuestos. En todo caso, son siete³⁰⁵ países que mantienen reclamos sobre el territorio de la Antártida, a pesar de que no son reconocidos por otros países ni por la [Organización de las Naciones Unidas](#); a excepción de Australia, Nueva Zelanda, Francia, Noruega y Reino

304 Este artículo es uno de los más importantes, en la visión prospectiva del uso de la Antártida, el mismo que expresa:

1 Ninguna disposición del presente Tratado se interpretará:

a) como una renuncia, por cualquiera de las Partes Contratantes, a sus derechos de soberanía territorial o a las reclamaciones territoriales en la Antártida, que hubiere hecho valer precedentemente; b) 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, ya sea como resultado de sus actividades o de las de sus nacionales en la Antártida, o por cualquier otro motivo; c) 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.

305 Argentina (Antártida Argentina), es el territorio entre los 25° W y los 74° W al sur de los 60° S, forma uno de los 4 departamentos de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, excepto las islas Orcadas del Sur y Shetland del Sur que integran el Departamento Islas del Atlántico Sur de esa provincia. El reclamo fue oficializado en 1943 y se superpone parcialmente con el reclamo chileno y totalmente con el británico; 2. Australia (Territorio Antártico Australiano, en inglés Australian Antarctic Territory), entre los 45° E y los 136° E y entre los 142° E y los 160° E, al sur de los 60° S, reclamo de 1933, uno de los 7 territorios externos de Australia; 3. Chile. 4. Francia (Tierra Adelia, en francés Terre Adélie), entre los 136° E y los 142° E, al sur de los 60° S, reclamación de 1924, uno de los 4 distritos de las Tierras Australes y Antárticas Francesas; 5. Noruega (Tierra de la Reina Maud, en noruego Dronning Maud Land), entre los 20° W y los 45° E, (sin límites norte ni sur) reclamada en 1938, y la Isla Pedro I (68°50'S 90°35'W), reclamo de 1929; 6. Nueva Zelanda (Dependencia Ross, en inglés Ross Dependency), entre los 150° W y los 160° E. al sur de los 60° S, reclamo de 1923, como un territorio dependiente neozelandés; 7. Reino Unido (Territorio Antártico Británico, en inglés British Antarctic Territory), entre los 20° W. y los 80° W., al sur de los 60° S., reclamo de 1908 (con sus límites actuales fijados en 1962) como un territorio de ultramar, superpuesto totalmente con el reclamo argentino y parcialmente con el chileno.”

Unido, que sí reconocen mutuamente sus reclamos de territorio, por no estar sobrepuestos. Argentina y Chile también reconocen espacios territoriales³⁰⁶. Estados Unidos y Rusia rechazan cualquier reclamo territorial en la Antártida, pero al momento de firmar el tratado, se han reservado el derecho a hacerlos en caso de que otros Estados intenten hacer efectivos los suyos. Por supuesto que es una advertencia que, acompañada de un apropiado Poder Marítimo y materializado de un Poder Naval altamente ofensivo, deja entreabierto la posibilidad de que en el futuro, como se indicó, uno o algunos de los países desarrollados inicien un proceso que rompa el equilibrio casi perfecto en el que, actualmente, se desarrollan los trabajos científicos en la Antártida. [ELGUETA, Alejandro. 2008]

La realidad de la Antártida en el siglo XXI: la visión oceanopolítica de su uso vital

No es sensato para ningún estadista pensar que la Antártida no se proyecta como un escenario futuro de disputas, por los recursos naturales que en ella se encuentran y, como ya se observó, el artículo IV del Tratado Antártico es una ventana abierta para que llegado el momento, justo cuando comiencen a agotarse los recursos naturales en tierra, la búsqueda sea frenética, y este artículo pase a convertirse en puerta para la proclamación de soberanías y territorios, sobre todo porque la posesión de las fuentes de energía como los hidrocarburos, tal como se ha visto en el comportamiento del Reino Unido, sea una cuestión vital para los Estados, pues hablamos de una “Era de los Hidrocarburos”, aunque corta por el consumo de éste, pero que será de profundo significado para la humanidad, ya que la transición hacia fuentes de energía alternativas limpias, es un desafío planteado, una realidad probada, pero que aún está bajo el control de los grandes intereses económicos que giran alrededor del petróleo. Este “oro negro” tiene una tradicional región de explotación que es Medio Oriente, objetivo estratégico y económico del mundo actual. [ELGUETA, Alejandro. 2008]

Sin embargo, considerando la situación geopolítica global, el ordenamiento de los poderes planetarios en la actualidad, debe tener otra lectura menos del tipo de “intervencionismo” porque eso es utópico, ilusorio, hipócrita o ingenuo. Los Estados Unidos de América están en Irak por una

306 Estos espacios los han denominado “Antártida Suramericana”

razón geopolítica que tiene raíces profundas en la visión de las “rimlands” de Spykman y la visión oceanopolítica de Mahan [BRZEZINSKY, Zbigniew. 2007] [DÍAZ, Manuel. 2007]. Esa región cada vez más está convulsionada, el precio del petróleo está alcanzando valores históricos que superan ya los \$ 120,00 USD el barril³⁰⁷. Sin embargo, los espacios vitales de Ratzel comienzan a migrar a espacios marítimos, algunos de los cuales insospechados y complejos para acceder, tal como ocurre en el Ártico y en la Antártida. Para el mejor ejemplo del primer caso, Rusia, el viernes 3 de agosto de 2007 plantó una bandera de un metro, de titanio, sobre la cordillera de *Lomonósov*, que los rusos aspiran a plantear como la extensión de la plataforma continental rusa, conforme a la CONVEMAR. Este acto de tecnología inaudita, ya que el descenso fue a más de 4 kilómetros de profundidad³⁰⁸ y tuvo un objetivo último, obtener un estimado de, según expertos, diez mil millones de toneladas de petróleo. [BUENAVENTURA. 2008]

La situación en la Antártida ya tiene un factor de escisión que de una u otra manera podría afectar, en el futuro, al Tratado Antártico, por causa de las reclamaciones, por la superposición de territorios, entre Argentina, Chile y Reino Unido. En ese contexto, Reino Unido reclamará³⁰⁹ derechos soberanos sobre más de un 1 000 000 Km² en la plataforma continental antártica, afectando a los intereses marítimos “congelados” de los dos países suramericanos [HISPAMP3. 2008]. Esta reclamación tiene un elemento jurídico que ha evolucionado paralelamente con el Tratado Antártico y es la CONVEMAR y que de una u otra manera siempre están relacionadas, porque las dos tienen que ver con

307 El 16 de mayo de 2008, REUTERS informó sobre que el petróleo se disparó a un récord cercano a los 128 dólares después de que Goldman Sachs, el más activo banco de inversión en los mercados de energía, pronosticó un alza continuada de los precios hasta fin de año debido a bajos suministros. El crudo estadounidense ganó 2,17 dólares, a 126,29 dólares el barril, luego de haber tocado previamente en la jornada un máximo de 127,82 dólares por día. El Brent de Londres subió 2,36 dólares, a 124,99 dólares. Los precios del petróleo se han sextuplicado desde el 2002 y se duplicaron desde el año pasado debido a la demanda creciente de China y otras naciones en vías de desarrollo.

308 Rusia empleó dos mini submarinos Mir-1 y Mir-2, los mismos que recolectaron muestras de agua y sedimentos del lecho marino. Los científicos rusos esperan que esto ayude a sustentar su argumento de extensión de su plataforma continental, a través de la cordillera submarina de Lomonósov. Los dos ingenios descendieron hasta una profundidad de 4 mil 261 y 4 mil 302 metros. .

309 La noticia fue emitida para el mundo el 17 de octubre de 2007 (10:39 GMT), y uno de los primeros en hacerlo fue el diario inglés “The Guardian”, que en una nota de prensa informa que “El Reino Unido se dispone a reclamar a la ONU sus derechos soberanos sobre más de un millón de kilómetros cuadrados en la Antártida, informa el diario”; por su parte la Agencia (EFE) señala que “La reclamación, que el Gobierno de Londres presentará oficialmente a las Naciones Unidas, representa un claro desafío, según el periódico, al espíritu del tratado de 1959 sobre el continente blanco, del que este país es signatario”.

espacios marítimos, el uso racional de los recursos naturales, la protección del ambiente, la necesidad de hacerlo en un plano pacífico y para el bien de la humanidad; sin embargo, los intereses marítimos nacionales priman sobre cualquier cosa, sobre todo cuando se tiene una condición geográfica esencial insular como el Reino Unido y un marco legal global como la Convención.

Desde el punto de vista jurídico, el Tratado Antártico impide al Reino Unido hacer el tipo de reclamaciones que ha hechos en la Antártida³¹⁰; sin embargo, siendo parte de la CONVEMAR, el Reino Unido, de acuerdo al Artículo 76, puede reclamar la extensión de las plataformas continentales de sus territorios hasta una distancia de 350 MN, tanto en las islas de Gran Bretaña e Irlanda, como de aquellos de ultramar [LA TIERRASINMAL. 2007]. Esto lo puede hacer una vez que pruebe científica y técnicamente que la extensión tiene el mismo origen geológico que el de las plataformas que las originaron. Esto podría ser aplicado a sus “territorios antárticos”, después del año 2048 y una vez que se hayan evolucionado los criterios jurídicos para realizar los cambios pertinente en el Tratado y en la Convención. Hasta tanto, el Reino Unido ha enardecido a la opinión internacional, especialmente a los Estados Partes del Tratado, porque saben que lo ocurrido guarda un consentimiento futuro compartido y que lejos de ser un “imposible”, es una realidad latente en las “visiones” de todos ellos, porque eso representan recursos naturales y medios para supervivir.

Pero el asunto, al final de las cuentas, no sólo tiene que ver con el petróleo, sino que, además, Londres ha manifestado su voluntad política de ampliar sus derechos de explotación hacia minerales, también. La reacción natural de los Estados involucrados también era lógica, ya que dando pie a las “ventanas” abiertas en el Tratado, se preparan idénticas posiciones por parte de Argentina y Chile y eso, además, implica el principio de una nueva etapa en la evolución del derecho del mar, en cuanto al uso de la Antártida, y ha sido necesario esperar 40 años, las ideas ya están en el tapete, están en las mentes jurídicas y científicas para encontrar las soluciones, preparar las estrategias y, sobre todo, las negociaciones correspondientes; pero también

310 En el Artículo VI del Tratado Antártico claramente especifica el ámbito jurisdiccional de su aplicación cuando detalla “Las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a la región situada al sur de los 60° de latitud sur, incluidas todas las barreras de hielo; pero nada en el presente Tratado perjudicará o afectará en modo alguno los derechos o el ejercicio de los derechos de cualquier Estado conforme al Derecho Internacional en lo relativo a la alta mar dentro de esa región”.

están preparando a aquellos seres humanos que los llevarán a cabo, con una educación y capacitación de alto nivel. ¿Ecuador lo está haciendo, o será que sólo estamos viendo lo mínimo indispensable para que no nos saquen del club?

Ahora observemos el comportamiento chileno, que es un comportamiento inmediato a la luz de la aplicación de su oceanopolítica, a través de acciones claras, precisas, que obedecen a sus intereses marítimos nacionales y a sus objetivos nacionales permanentes. Para comenzar, la Cancillería chilena va a auspiciar una expedición científica que estará conformada por integrantes del Panel Intergubernamental del Cambio Climático de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuyo propósito central es llegar hasta el “Polo de la Inaccesibilidad”, en donde realizará una investigación simultánea con radares de alta definición para establecer las condiciones de los glaciares, es decir, está haciendo uso de los espacios antárticos, está haciendo presencia, está ejerciendo un “derecho congelado”, está evidenciando su voluntad de lucha para permanecer en lo que para Chile es vital, mirando el bienestar de las futuras generaciones de chilenos. Pero eso no es todo, además, Chile invitó al Secretario General de las Naciones Unidas, **Ban Ki-Moon**, a la Antártida, lo que se materializó el 10 de noviembre de 2007, en compañía de la ministra del Ambiente, Ana Lia Uriarte, recorriendo, por supuesto, las instalaciones chilenas. [BUENAVENTURA. 2008]

Todas las acciones indicadas, fueron complementadas con una acción trascendente en la vida antártica chilena, cuando el 12 de marzo de 2008, la Armada de Chile, conjuntamente con el Instituto Antártico Chileno (INACH) y la Intendencia de la Región de Magallanes, reabrieron³¹¹ la Base Naval Antártica “Arturo Prat” [93], con el propósito de ejercer soberanía, ejecutar de mejor forma el control del tráfico marítimo, asegurar la protección de la vida humana en el mar, ejercer labores de control de la contaminación, y potenciar la actividad científica nacional en la Antártica. La ceremonia la

311 A este importante evento, además de la señora presidenta, asistieron, también, el ministro de Defensa Nacional, José Goñi Carrasco, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina Díaz, además de diversas autoridades civiles y militares, entre ellas la Intendente de la Región de Magallanes, Eugenia Mancilla Macías, el Comandante en Jefe de la Región Militar Austral y Tercera Zona Naval, Contralmirante Felipe Ojeda Simons, Senadores y Diputados de la República, así como los Gobernadores de las Provincias de Magallanes y la Antártica, y los comandantes de las bases antárticas de países amigos que se encuentran asentados en el continente blanco. La presencia de todas esas autoridades fue una respuesta contundente a la pretensión del Reino Unido.

presidió la señora Presidenta de Chile, Michelle Bachelet. Lo interesante es que el monto invertido para los efectos de reactivación de la zona, asciende a mil millones de pesos del presupuesto institucional, más otros 500 millones para operación durante el año 2008, es decir, **mil quinientos millones** de pesos chilenos, es decir, \$ 476 000 000 USD (3,15 pesos ch./USD). Por otra parte, el convenio firmado entre las tres instituciones permitirá garantizar³¹² el funcionamiento permanente de la base por los próximos 20 años.

Los recursos naturales antárticos como objetivos oceanopolíticos

La situación global actual se proyecta en el futuro de una manera poco esperanzadora. Las acciones estratégicas que debíamos tomar, para evitar desastres como los cambios climáticos, no son suficientes, porque pocos tienen la visión necesaria, que en el caso de los países marítimos, no puede haber otras respuestas, que la misma derivada de la oceanopolítica. Ya no se puede pecar de ingenuo, después de todo que está aconteciendo con Rusia y el Reino Unido, la Antártida es la segunda última frontera después de la Amazonía; quizás un poco más alejada en nuestro tiempo, pero igualmente cercana a nuestra realidad como raza humana. En las profundidades antárticas están las reservas de petróleo, oro, uranio y otros minerales vitales; los mismos a los que sólo se podrá acceder a través de sofisticadas tecnologías y un gran esfuerzo económico, pero este aspecto es favorable para Suramérica, porque eso también implica tiempo, un valioso tiempo que se debe aprovechar por parte de los Estados de la cuenca sureste del Pacífico, preparando las capacidades nacionales para crear una estrategia para el uso de la Antártida y monitorear las corrientes globales al respecto, que son las que definirán, finalmente, el destino del Continente Blanco y ahí, en esas decisiones, debe estar Ecuador. [MONTERO, Leonardo. 2008]

Observemos que Chile está consciente del significado oceanopolítico de los recursos naturales antárticos, cuando en un diario chileno, el 27 de octubre de 2007, publican un informe en donde se afirma que el continente antártico es una fuente de codicia en el escenario internacional, entre otras cosas por las extraordinarias reservas de agua dulce, petróleo y minerales; además del desarrollo de una industria turística próspera y una industria farmacéutica

312 La Armada de Chile se encargará del personal y los traslados y, por último, el Instituto Antártico Chileno -INACH- destinará investigadores y montará un laboratorio en el terreno

que factura millones de dólares. Las empresas farmacéuticas se han interesado por unos diminutos microorganismos *extremófilos* llamados *glicoproteína*, que son los responsables de proteger a los peces de la congelación y les permite a los pescadores mantenerlos, más tiempo, congelados. ¡Imaginemos todas las aplicaciones que podrían configurarse a través de la investigación!, desde nuevos anticongelantes, productos de cirugía y cremas para tratar la piel y las uñas.

En cuanto a los hidrocarburos, las prospecciones e investigaciones realizadas arrojan resultados favorables de yacimientos de petróleo en las zonas del margen continental de los mares de *Ross*, *Amundsen*, *Bellingshausen* y *Weddell* y el la barrera de hielo de *Amery*. Todos estos recursos, además de los que ya se conocían, que también son valiosos y cuantiosos, son objeto de constantes investigaciones, a través de proyectos científicos en los que invierten ingentes cantidades, países desarrollados como EE.UU.³¹³, el Reino Unido³¹⁴, Japón y China, estos dos últimos con proyectos orientados a la perforación de la corteza oceánica para estudios de movimiento de las capas de hielo. Por otra parte, a Rusia le interesan los estudios climatológicos, hidrográficos, hidrológicos³¹⁵, biológicos, sismológicos y de prospección geológica en el sector antártico ribereño del Pacífico. Los montos de las inversiones que han realizado no solamente los países desarrollados, sino también aquellos en vías de serlo, indican claramente que el interés en la Antártica es un interés económico, de reserva para el futuro y en ese sentido se mueven todas sus capacidades. La extracción de los recursos, en el futuro, se ajustarán al conocimiento que sobre ellos se tenga, pero también dependerá de la voluntad política de hacerlo, convirtiéndolos en objetivos oceanopolíticos. No cabe duda de que dependerá de la situación global y la necesidad de la demanda,

313 Estados Unidos de América ha invertido alrededor de doscientos sesenta millones de dólares en investigación científica y ha involucrado a varios de los más brillantes científicos de todo el mundo, en varios campos de las ciencias de la tierra y las ciencias naturales y humanas.

314 El Reino Unido completará un total de 18 programas de investigaciones, en los próximos cinco años.

315 Rusia está muy interesante en el recurso que ya es de vital importancia estratégica: el agua. Una de las expediciones que los rusos planean realizar es en el lago Vostok, para perforar sus capas de hielo. Hay pruebas científicas que acercan al conocimiento de que el agua dulce de este lago es una de las más puras y antiguas del planeta. Este lago es uno subglacial, ubicado en las coordenadas centroides 77° S 105° E, y se encuentra debajo de la base Vostok rusa, a 4.000 m bajo la superficie de la placa de hielo antártica central, totalmente aislado del exterior y protegido de la atmósfera, el lago no está congelado y en él se ha encontrado desde una isla, hasta el hecho de que tiene también mareas.

por esa razón, el periodo de preparación debe obedecer a una adecuada planificación estratégica. [MONTERO, Leonardo. 2008]

El agua en la Antártida: un objetivo estratégico vital

Es interesante analizar cómo el agua ha propiciado la vida en el planeta; sin embargo, a través del tiempo ha ido adquiriendo cada vez mayor importancia, porque su cantidad y calidad se ha ido limitando por la acción del hombre. Están identificadas dos potenciales fuentes planetarias de este líquido vital: la Amazonía y la Antártida. Ambas guardan una relación estrecha y fundamental para el hombre; las dos intentan ser preservadas por el hombre, para el hombre. Sin embargo, la Amazonía está perdiendo la batalla de su preservación y es un ejemplo de cuánto los intereses de los hombres pueden hacer daño a los ecosistemas sensibles. La Antártida se conserva aún prístina, sin embargo, como tantos otros recursos naturales estratégicos y vitales, pronto las presiones globales por el agua, obligarán la forma de extraerla desde sus espacios geográficos; veamos, se calcula que, más o menos, el **70% del agua dulce de la Tierra está ahí. Los datos de la Organización Meteorológica Mundial son preocupantes, porque la escasez de agua potable en algunas regiones del planeta es la causa para un inadecuado o nulo desarrollo sostenible, y eso representa el 30% de la población mundial, ya que ese las personas que están dentro de ese porcentaje, se han asentado en espacios terrestres que tienen déficit de agua. Inicialmente la idea sería aprovechar los iceberg y las fuentes que posee la Antártida para proveer agua, cuando la necesidad del mundo la exija.**

Chile en la Antártida

Para Chile la Antártida pertenece a su territorio, el mismo que está ubicado entre los 053° W y los 090° W, (sin límite norte) delimitado en [1940](#), además representa la Comuna Antártica, una de las dos comunas de la [Provincia de la Antártica Chilena, XII Región de Magallanes y de la Antártica Chilena](#). Superpuesto parcialmente con el reclamo territorial argentino y el británico. Su posición geográfica tiene un significado estratégico, debido a los pasos oceánicos que posee, entre su territorio, hacia el Atlántico y hacia el Pacífico. Por otra parte, su constante uso de las aguas antárticas, las que datan desde

el S. XIX, y su perspectiva y expectativa de explotación de sus recursos, lo mantuvo siempre en “vigencia” con respecto al tema antártico [MARTÍNEZ, Jorge. 1993], siendo un país signatario del Tratado desde 1954 y manteniendo una constante investigación científica antártica, pasando a ser uno de los líderes suramericanos más connotados en cuanto a su política antártica, que refleja una visión geopolítica austral, perfectamente identificada y definida.

Ahora bien, a continuación se detallará la declaración que hiciera la delegación chilena, en el momento de la firma del Tratado Antártico, con relación a su Artículo IV, en los siguientes términos:

“El Gobierno de Chile, con ocasión de la aprobación del presente tratado, declara que mantiene su soberanía en el Territorio Chileno Antártico en virtud de sus claros derechos geográficos, históricos, jurídicos y otros y que nada en el presente tratado podrá interpretarse como un abandono o menoscabo en su ejercicio en la expresada región. En tal virtud, continuará desarrollando allí todas las actividades pacíficas que ha realizado hasta ahora o cualquier otras del mismo carácter”.

Esta declaración no deja dudas respecto a cuál es su visión presente y cuál la futura. Para el presente, se están nutriendo del conocimiento de la Antártida, que para 1959 no era posible, por la falta del desarrollo de la tecnología, la ausencia de investigación científica y la falta de recursos para realizar todo aquello. La investigación científica, entonces, es un puntal del Tratado, porque a partir de ella, se han reducido costos, se multiplicado la capacidad de entender a la Antártida y se han desarrollado proyectos futuros, multinacionales, de los que saldrán nuevas perspectivas del uso de la Antártida. Todo el conocimiento que se ha adquirido y se acumulará hasta dentro de cuarenta años, le dará a Chile, una gran fortaleza, sobre todo en el conocimiento de los recursos naturales, el lugar en donde éstos se encuentran y la forma en que podrán ser explorados y explotados, de tal forma que su presencia será más activa, para descongelar su derechos y ejercer, sí, su soberanía. Todo esto, finalmente, obedece a una visión integral oceanopolítica, porque en la planificación y en la generación de las políticas, está presente todo lo dicho, porque esa es la forma de cómo miran el futuro de la Antártida, trabajando desde un presente caracterizado por la construcción del conocimiento al más alto nivel y con el concurso de la gente más preparada y consciente de ese realidad. [PINOCHET, Oscar. 1994].

Ecuador en la Antártida

La Armada Nacional del Ecuador, visualizó la Antártida como una garantía de desarrollo y fuentes de recursos para las generaciones futuras de ecuatorianos, pese a la no comprensión de la magnitud del significado que tiene ahora, para Ecuador, su relación a través del Tratado Antártico (TA), sólidamente estructurado, a través del Instituto Antártico Ecuatoriano (INAE). El gobierno ecuatoriano, mediante decreto ejecutivo, No 3216, de 5 de agosto de 1987, publicado en el R. O. N° 747 de 12 del mismo mes, dispuso la adhesión del Ecuador al TA; en el que se destaca, justamente, esa importancia, por la influencia que ejerce sobre su clima y los recursos del mar. El interés por la Antártida se había manifestado por la participación ecuatoriana en varias expediciones científicas realizadas por Brasil, Chile y Nueva Zelanda. Dicho decreto también contempla la necesidad de establecer un estatuto general para la Antártida, en el que estén reflejados los Intereses (léase Intereses Marítimos Nacionales), así como los derechos ecuatorianos, entre otros cosas, de realizar investigación científica.

En el proceso de consolidación del INAE, con el Acuerdo Ministerial No. 1508 de 1 de agosto de 1988, el Ministro de Defensa Nacional, crea la Secretaría Ejecutiva del Programa Antártico Ecuatoriano (PROANTEC), adscrito al Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), hasta que se conforme el instituto. Posteriormente, en septiembre de 1988 durante el desarrollo de la XI Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Ecuador es aceptado como Miembro Consultivo del Tratado Antártico con voz, y después de una gestión efectiva por parte de visionarios oficiales de la Armada y a la labor científica desarrollada por el país, en 1992, Ecuador es aceptado como Miembro Pleno con voz y voto, en el Comité Científico de Investigaciones Antárticas (SCAR), el más importante foro científico de la investigación antártica. Finalmente, con el Decreto No 1.610, de 2004, se crea el INAE, con el fin de cumplir los principios, objetivos, propósitos y responsabilidades como Miembro Consultivo del Tratado Antártico y Pleno del SCAR, lo que ha permitido la ejecución de proyectos científicos ecuatorianos en la Antártida, la difusión de los resultados y el intercambio de información y personal con la comunidad científica internacional y manteniendo el interés geopolítico y científico del Ecuador en ese continente.

Hasta la fecha se han realizado doce exitosas expediciones, en las que el conocimiento antártico, sobre el espacio geográfico en la que está la Estación Científica Ecuatoriana “Pedro Vicente Maldonado”, en isla Greenwich, ha coadyuvado a identificar procesos océano-atmosféricos, de contaminación y también, conocimientos sobre preservación del medio, estudios geológicos, hidrográficos, cartográficos, biológicos, etc. La Armada Nacional, una vez que abrió el camino para todo lo que ya se ha explicado, tomó a su cargo las tareas antárticas, hasta la creación del INAE, que una vez concretada, se ha extendido paulatinamente a nivel nacional, con coordinación y participación de centros de investigación nacionales e internacionales, así como de científicos de todo el mundo. Por lo tanto, Ecuador también se está nutriendo del conocimiento y del significado del Continente Blanco, pero es necesario que éste sea ampliado y que cuente con mayores recursos económicos.

No se trata de ser modestos en cuanto a lo que podemos entender sobre la Antártida, sino que debemos ser más agresivos en cuanto a lo que queremos conocer y saber de toda la Antártida, con una significativa participación en otras expediciones y proyectos científico; lograr que nuestra Estación sea permanente, es decir, que no sólo se abra en el verano antártico, sino durante todo el año, de tal forma de ir haciendo un uso efectivo de la Antártida, y ampliando nuestro derechos de coadministración, cuando llegue el tiempo; que estemos definidos respecto a lo que vamos a hacer en los próximos cuarenta años, cuando nos toque decidir a los 46 países o los que estén, sobre el destino de este Continente, Ecuador obtenga, finalmente, el fruto de su esfuerzo. Una visión oceanopolítica debe guiar esos pasos, aquella que se genere de una verdadera conciencia de la importancia de que los ecuatorianos estén ahí, para generar también un derecho fundamental a estar ahí. No se trata de haber estado ahí y proclamar un espacio como territorio, sobre todo porque las tierras antárticas siempre han estado ahí para la humanidad, de la que somos parte y que aun siendo pequeños como país, hemos tenido la visión para luchar y perseverar en estar ahí. Pensemos que la coadministración de la Antártida debe estar acompañada de un **Territorio Antártico Ecuatoriano**, en una Región Antártica Ecuatoriana.

El Territorio Antártico Ecuatoriano surge como una respuesta natural al conjunto de tendencias de los demás países que componen el Tratado; porque no se puede pensar en que haber llegado primero les da derecho a

tomar todo lo que pueden; ¡De ninguna manera!, los gobiernos ecuatorianos en los próximos cuarenta años tienen la visión moral de establecer acciones oceanopolíticas totalmente comprometidos con el objetivo de definir nuestro Territorio Antártico, pero para ello, como ya se ha expresado varias veces, también es necesario hacer presencia, invertir, conocer, entender y crear. Cabe otra de tantas reflexiones que se han hecho a lo largo de este trabajo: ¿Realmente somos tan ingenuos para pensar que una vez que las puertas hacia la definición del destino de la Antártida se abran, sea en el 2048, o antes o un poco después de esa referencia, no se realizarían las delimitaciones de los espacios marítimos a la luz de una CONVEMAR un tanto diferente de la que hoy conocemos, en los que la soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción rompan el equilibrio y a Ecuador lo dejen fuera por no tener “presencia anterior” o no haber sido “pionero” en la firma del Tratado?

La reflexión anterior entonces antecede a pensar en un “**Reordenamiento de los Espacios Territoriales Antárticos**”, en el que se rescaten los principios de creación del Tratado Antártico, en el que se creen los mecanismos suficientes para todos aquellos que hemos coadyuvado con el conocimiento integral de la Antártida, que hemos hecho presencia a través de las expediciones y que hemos estado en los diferentes foros para su administración, y conservación, tengamos ese espacio territorial. Ese es el camino por el que debemos empezar a caminar, no solamente es la idea de una coadministración, sino de un reordenamiento de esos espacios, para encontrar el nuestro, de forma soberana y formal; lo que implica ser fuertes, lo que implica la ejecución de acciones inmediatas, porque el tiempo es corto; también implica la consolidación de políticas oceánicas vinculadas hacia la Antártida, implican la reivindicación de la oceanopolítica ecuatoriana, como la herramienta efectiva para pensar en usar esos espacios marítimos y terrestres de ese continente, desde la única perspectiva que se puede pensar: el principio de la territorialidad antártica ecuatoriana. Dentro de la preparación que hemos mencionado, está, inevitablemente, la necesidad de crear la estructura educativa y cultural antártica y, concomitantemente con ello, la conciencia marítima antártica ecuatoriana, que son los pilares de todo lo que se ha dicho, no podemos pensar en términos medios, debemos elevar al más alto nivel posible, el conocimiento, cultura, educación y capacitación de nuestros hombres y mujeres que tienen ese desafío moral con la historia.

LA SITUACIÓN MUNDIAL EN EL SIGLO XXI

El Orden Mundial y Globalización

La configuración de un nuevo orden mundial se caracterizó desde 1989 con la caída del Muro de Berlín³¹⁶, que ponía fin a la Guerra Fría y liberaba, al mismo tiempo, una serie de fuerzas medianas y menores, que poco a poco irían diseccionándose ya no en dos direcciones, sino en varias, muchas de ellas con una gran componente económico, algunas políticas y otras tantas religiosas, que abrieron varios frentes en el mundo y comenzó a fraguar un nuevo estado de cosas, que aparentemente era unipolar, por la presencia hegemónica de los EE.UU. pero que poco a poco vemos que, también, otras fuerzas comienzan a desalinearse ese orden. En ese marco, el desarrollo económico y militar son los mejores parámetros para medir la capacidad que tienen los Estados para posicionarse en el contexto internacional. Para el año 2050, posiblemente, EE.UU. tendrá en los Estados denominados BRIC (Brasil, Rusia, India y China), especialmente con China [GOLDMAN, Sachs. 2008], además de la Unión Europea, disputas por la hegemonía mundial, dando lugar a un esquema multidimensional [BUSTAMANTE, Miguel. 2008]. Con excepción de Brasil, que posee suficientes recursos naturales en Amazonia y sus mares, los otros países de este esquema multidimensional podrán actuar sobre los Estados más débiles para proveerse de los recursos naturales, presionados por la escasez de aquellos, en sus territorios y las necesidades vitales insatisfechas de sus pueblos.

La apertura de mercados, el flujo de capitales, la tecnología y la capacidad de gestión configuran la esencia de la globalización. En términos teóricos es positivo, si los Estados involucrados intentan mediar sus intereses para alcanzar metas favorables para todos. Sin embargo, eso es utópico en el mundo real. Los Estados pequeños sufrirán transformaciones por efecto del orden mundial establecido, con el que no estarán en capacidad de competir en condiciones justas y equitativas; algunos de estos Estados poseen recursos estratégicos y vitales, que les permitirá sobrevivir como un proveedor de materia prima, inhibiendo cualquier tipo de desarrollo sustentable. En este

316 El Muro de Berlín fue uno de los símbolos de la Guerra Fría y de la separación física y política de Alemania, en Alemania Occidental y la República Democrática de Alemania. A la ciudad de Berlín la dividió en dos, a lo largo de 45 Km. Fue construido el 13 de agosto de 1961 y, finalmente derrocado, el 9 de noviembre de 1989.

contexto, los Estados de América del Sur tienen una posición débil, debido a la desigual distribución de riqueza, a la deuda externa [MEDINA, Ignacio. 2004], a la falta de una real competitividad y desarrollo tecnológico. Por lo tanto, la globalización se presenta amenazadora a los intereses de los países suramericanos; pero ellos podrían enfrentarlas con un manejo estratégico de sus recursos naturales, en tierra y, sobre todo en el mar. Por lo tanto, estos recursos constituyen en una oportunidad para una real integración de sus Estados. [DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. 2003]

Las amenazas

Según los informes de la ONU [CNN. 2007], la población mundial en el presente siglo tenderá a decrecer, rompiendo en principio un concepto de crecimiento agresivo de la población mundial; sin embargo, la desaceleración en el crecimiento calculado inicialmente, agregará en la realidad 2.500 millones de seres humanos hasta el año 2050. Esta situación generará escasez de agua [BRUZZONE, Elsa. 2007], de alimentos [CHANTON, Jeffrey. 2008] y de espacio urbano en tierra [UNEP- GEO-3. 2008]. La degradación del medio ambiente producida por el hombre; que de acuerdo a estudios científicos, ocasionarán cambios climáticos severos [CHANTON, Jeffrey. 2008] que afectarán a la provisión de alimentos y agua, incrementando el problema ya ocasionado por la sobrepoblación.

Por lo tanto, las grandes potencias, con su gran poder económico, político y militar y ante las necesidades vitales de sus pueblos generadas por los factores ambientales, actuarán sobre los territorios y espacios marítimos de los Estados que posean los recursos naturales que precisan, a cualquier costo, bajo cualquier circunstancia y situación. De esta manera, como ya se ha venido evidenciando, Suramérica se convertirá, poco a poco, en un foco de codicia y, por ende, en un objetivo estratégico para las grandes potencias.

El terrorismo internacional se ha conceptualizado como un conflicto asimétrico, caracterizado por el uso del terror [VIDIGAL, Armando. 2003] y de la violencia extrema y sin el más mínimo respeto por la vida humana, en una escala global. Esta amenaza también afectará al uso del mar, cuando las Estados se vean en la necesidad de entrar en conflicto para suprimirlas. La situación respecto al mar se puede apreciar en las restricciones impuestas

para la seguridad marítima internacional [VERGARA, Miguel. 2007], como por ejemplo, el código ISPS. Por otra parte, existe una relación peligrosa entre las fuentes ilegales de producción de dinero, como el narcotráfico, que al igual que en el mundo “normal”, buscan alianzas estratégicas para alcanzar sus objetivos, y en estos mundos de la violencia y el crimen organizado, estas alianzas se pueden dar entre los narcotraficantes y los terroristas, cuyas vinculaciones están en todos los niveles y en el contexto global, de tal forma que se constituyen en una amenaza global, sin precedentes y con la que será tener en cuenta, en cualquier visión oceanopolítica.

EL USO DEL MAR EN EL SIGLO XXI

La Soberanía, los Derechos de Soberanía y la Libre Navegación

En el marco de la CONVEMAR, se define la soberanía como la absoluta prescripción y aplicación de los poderes del Estado ribereño (ER); limitada solamente por las obligaciones internacionales que tienen los Estados costeros, con respeto las leyes de aduanas y a los tratados internacionales; la soberanía es ejercida por el ER en su mar territorial y aguas interiores. Por otra parte, los derechos de soberanía de un ER, son aquellos inherentes a jurisdicción relativa que poseen los Estados para determinados propósitos, como por ejemplo aquellos que tienen los ER sobre los recursos naturales vivos y no vivos que se encuentran en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva, que les confiere absoluto derecho y propiedad, en forma exclusiva, sobre esos recursos o propósito definido [SCHOFIELD, Clive. 2007]. En el artículo 90 de la CONVEMAR, se consigna el derecho de la libre navegación que tienen los navíos de los Estados, que sean costeros o que no tengan litorales, para navegar en la alta mar y que enarboles su bandera. Por lo tanto, los Estados hacen uso del mar cuando ejercen su soberanía y derechos de soberanía en los espacios marítimos de su jurisdicción y en donde se materialicen sus líneas de comunicación marítimas.

El uso del mar en las actividades de los Estados

Desde las últimas décadas del siglo XX, se observó un incremento considerable del comercio marítimo internacional [SENAREGA, Humberto. 2007] y de las actividades relacionadas con el mar. Estos hechos revelan que

este siglo los océanos tendrán mayor influencia e importancia en las relaciones internacionales [OEA. 2008] y en los aspectos económicos, políticos, militares y psicosociales de los Estados. En las siguientes décadas, el marco jurídico que permitirá el uso adecuado de los espacios marítimos, continuará siendo la CONVEMAR, aunque aún sea probable que sufra algunos cambios, para adaptarse las nuevas situaciones y factores mundiales. La aceptación de la mayoría de los Estados que conforman la ONU, estructuran la jurisprudencia para que los Estados ribereños tengan un respaldo para el ejercicio de sus derechos y puedan alcanzar sus objetivos nacionales en el mar. Proyectando la importancia que cada vez más va teniendo el mar, hace prever que se incrementará su uso hasta niveles de riesgo y se generen conflictos, los mismos que podrán ser ventilados a través del Tribunal Internacional del Mar, aunque la influencia y jurisprudencia creada por la Corte Internacional de Justicia de La Haya, también determine el comportamiento legal de los Estados, en los asuntos del mar, sobre todo en lo que tiene que ver con la delimitación de los espacios marítimos. Desde esa perspectiva, los Estados materializarán el uso del mar en las siguientes actividades:

1. Uso como vías marítimas para la comunicación y el comercio;
2. La investigación científica para conocer las características del mar y sus recursos naturales;
3. El uso económico: la explotación racional de los recursos naturales,
4. El uso de la Antártica y
5. El uso militar del mar.

El uso del mar como vía marítima

A lo largo de este trabajo se ha abundado en los aspectos del comercio marítimo y la materialización de las líneas de comunicación marítima; ahora, es necesario verlo desde el contexto de la globalización y las formas de desarrollo económico que de ella advienen, que evidenciaron que el mar, con relación a la vida comercial del mundo, es el medio más efectivo de intercambio comercial, materializando a las líneas de comunicación marítima, de una forma más rápida, más eficiente y más barata. En el siglo XXI; como consecuencia de ello, la globalización del comercio traerá un sustancial incremento del tráfico marítimo (integración de líneas, grandes navíos porta-contenedores), la saturación de

los puertos (concentración de servicios portuarios, concentración en otros sectores de la industria marítima), el incremento de las operaciones de manejo portuario (innovación portuaria) y el incremento de los sistemas de control y seguridad de la navegación y control (innovación tecnológica) [MINISTERIO DO TRANSPORTE DO BRASIL. 2007] [GAVIRIA, César. 2007]. A todo esto hay que sumarle uno que es interesantes, puesto que como se ha previsto que la pérdida del espacio vital tierra por el espacio vital océano se producirá en este siglo, por lo menos en forma paulatina, uno de los efectos será que los Estados “prolonguen” artificialmente la tierra, en el mar, desarrollando importantes infraestructuras sobre los espacios marítimos, como viviendas, granjas, industrias e infraestructuras comerciales próximas a la costa este factor también influenciará en el incremento del tráfico marítimo. [DOMINGUEZ, Juan. 2008]

La investigación científica del mar y sus recursos

Un factor esencial para iniciar cualquier actividad relacionada con la explotación del mar, es el conocimiento integral de sus características y sus interrelaciones. De esta manera es posible mantener su equilibrio natural y hacer la extracción de sus recursos de una forma sustentable y racional; evitando la sobreexplotación, la que se inició de una forma acelerada a partir del siglo XX y aún continúa por falta del control efectivo de los Estados.

La investigación científico-marina constituye una de las principales actividades en la que el hombre estará involucrado en el presente siglo, la misma que se realizará en todos los campos y en todos los espacios marítimos implementados en la CONVEMAR. De ahí que, considerando las complejas características topográficas e hidrográficas de los espacios marítimos, la investigación científico-marina exige altos presupuestos, tecnología de punta y personal altamente calificado. Estos aspectos imponen limitaciones para aquellos países que no tienen los recursos que ese esfuerzo demanda, pretendiéndose de alguna manera que los países desarrollados serían los únicos que podrían realizar dicha actividad.

Sólo el desarrollo de capacidades, a través de políticas oceánicas derivadas de una visión oceanopolítica nacional, permitirá a países como Ecuador, encontrar un espacio para su desarrollo, crecimiento y seguridad.

El uso económico del mar

En el presente siglo, la explotación de los recursos del mar en los espacios marítimos, como consecuencia de las necesidades crecientes de la humanidad, será una actividad muy intensa y tendrá muchos Estados compitiendo para obtenerlos. Se espera que la población mundial aumente y que, consecuentemente, también la demanda de alimentos que no podrá ser satisfecha sólo con la producción agrícola de la tierra, lo que obligará a los Estados, con capacidad de hacerlo, a buscarlos en los espacios marítimos, con toda su capacidad tecnológica, política y económica, conforme ya se ha explicado en capítulos anteriores.

Ahora bien, como consecuencia de la sobre explotación, ocurrirá el agotamiento terrestre de minerales e hidrocarburos, los que son empleados en las industrias metalúrgica, química y energética, situación que incentivará a los Estados a buscar esos recursos en las plataformas continentales y los fondos marinos. Para tener una idea de los minerales de interés estratégico y visualizar la demanda de los recursos pesqueros, en el Anexo C se detallan algunos de los más interesantes e importantes. Por otro lado, cabe resaltar la actividad económica que se generará en las urbanizaciones e infraestructuras en el mar [URRUTIA, Pedro. 2008], de esta forma, el uso económico del mar responde a la necesidad de su explotación para la provisión de los recursos escasos de los Estados, pero observando que es preciso asegurar su conservación y racional explotación. [MARTÍNEZ, Jorge. 2007]

El uso del mar en la Antártida

En la visión futura de la investigación y explotación de los espacios marítimos está en la Antártida, debido a la demanda de recursos estratégicos. El 43% de los países que integran el Tratado Antártico, pertenecen a las 20 mayores economías del mundo, lo que significa que su capacidad de generar investigación científica y tecnológica les permitirá caracterizar mejor los espacios antárticos y conocer los recursos naturales que existen en ellos y la forma de obtenerlos. De esta manera, cuando la presión global por obtener recursos naturales rebase el ámbito de preservación de la Antártida y prevalezca la satisfacción de las necesidades vitales, el Tratado Antártico sufriría una revisión substancial después de finalizar, en el año 2048, la moratoria para la explotación de minerales en Antártida, impuesta por el Protocolo de Madrid de 1991.

Es un ejercicio inútil imaginar cambios en el Tratado, sin considerar cambios en la CONVEMAR. Es inútil e ingenuo, porque simplemente los intereses mueven a las naciones y todas quieren las mejores alternativas para sus pueblos; eso debemos entenderlo claramente, lo que existe de por medio es la capacidad de negociación para que las ventajas de los acuerdos, sean compartidas equitativamente y de una manera justa entre varios actores, aunque siempre existirán aquellos que intenten sacar la mayor ventaja posible, de cualquier situación. La única cosa que podemos hacer es prepararnos de la mejor forma posible y en todos los aspectos previsibles; entonces, la relación Tratado-Convención la he denominado como un “*equilibrio oceanopolítico en la evolución del derecho internacional*”, porque no podemos ser utópicos en esperar que algún Estado va a reconocer a Ecuador un estatus territorial, como el que se planteó ya, sin que exista una negociación y una presencia sólida en los foros correspondientes. No podemos esperar a la víspera para pensar qué hacer ante algo que es inminente y lógico para ocurrir, debemos tener una visión y capacidad de adelantarnos a los hechos.

En el Anexo D se detallan algunas interesantes relaciones que existen entre los Estados que conforman la Convención y aquellos que integran el Tratado, no son listas diferentes, son listas complementarias, significa que otros Estados están haciendo presencia y participando en la evolución del Derecho del Mar, con una aplicación muy clara en la Antártida, a través del Tratado, sólo consideremos el hecho de que las veinte mayores economías del mundo están presentes en el Tratado y otras tantas en la Convención; en un sentido de coherencia, lo que se prepare en la Convención, repercutirá en el Tratado, y todo puede coordinarse para dejar afuera a aquellos que no estén atentos a los cambios. Por eso, Ecuador deben adherir a la Convención, no sólo como una perspectiva lógica de una oceanopolítica aplicada, sino como una consecuencia natural de la evolución del derecho y la necesidad de obtener insumos para el desarrollo, seguridad y progreso del país, el aislamiento es la sepultura para cualquier pretensión ecuatoriana de importancia, que se de en el siglo XXI, con relación al uso del mar en la Antártida.

El uso militar del mar

En el presente siglo, en el contexto de las relaciones internacionales, el uso militar del mar constituirse-á en una herramienta importante de los

Estados para garantizar el comercio marítimo, la investigación marítima, la explotación racional de los recursos del mar y la preservación del medio marino. El uso militar del mar tiene una relación directa con la defensa de los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) de los Estados, mediante el empleo de su Poder Naval (PN), en los tiempos de paz y tiempos de guerra. Las Armadas de los Estados tienen la responsabilidad de materializar el PN y el uso eficiente de él; entonces, el PN materializa el uso militar del mar. La sumatoria, más bien, la integración y coordinación del PN y de los IMN [CAMINHA, João. 1980] configuran el Poder Marítimo (PM), de hecho que, mientras más importantes sean los IMN, mayor deberá ser la capacidad del PN para defenderlos, de ahí su importancia política. En ese contexto, el Estado mantendrá y fortalecerá el PM dependiendo de la influencia que el mar ha tenido en su identidad nacional, y de su Condición Geográfica Esencial [SOLIS OYARZÚN, Eri. 1993].

Ya fue evidenciado que en este siglo el mar tendrá una mayor importancia como espacio vital de desarrollo del hombre, y que se prevén la ocurrencia de conflictos cuando los intereses de varios Estados coincidan en la utilización de los mismos espacios marítimos. En ese caso, se empleará el Poder Naval para buscar acuerdos políticos; si no fuera posible, el Estado actuará con su Poder Naval contra el Estado o Estados que estén afectando sus intereses [MARTÍNEZ, Jorge. 2007]. El Poder Naval podrá enfrentar el enemigo en el mar, podrá proyectar su poder desde el mar hasta el territorio enemigo, podrá hacer bloqueo y la interrupción del tráfico marítimo enemigo. La tecnología de los medios navales, la cantidad y diversidad de medios éstos, la capacidad de permanencia en el mar, la logística involucrada, y los sistemas de apoyo como redes informáticas globales y satélites, establecerán una diferencia muy considerable entre las marinas de los Estados en desarrollo de los Estados desarrollados. De ahí surge a la necesidad de que los Estados de América del Sur creen un pensamiento de empleo conjunto de los medios navales, para confrontar los Poder Naval de los Estados más evolucionados, que intenten interferir sobre sus derechos al uso del mar.

Existe una consideración fundamental, que tiene que ver con lo que se mencionó respecto a la capacidad de la permanencia en el mar. Existen cuatro países suramericanos con la vista al océano Pacífico, uno de ellos

tiene un intrincado conjunto de límites con los países centroamericanos y tres de ellos tienen “abierta” su visión al mar: Ecuador, Perú y Chile. Ecuador y Chile comparten un factor natural de sumo interés [TORRES, Nelson. 2007], que son las islas oceánicas. Estas islas proveen a los Estados, mayores espacios marítimos que en tierra, pero, al mismo tiempo, requieren de una mayor atención, porque su Poder Naval debe tener una condición de “oceánico”, ya que esos espacios no pueden ser defendidos con una visión menor a la oceánica. Ser oceánico también implica posición, implica bases para las líneas de operación y logística. Para Ecuador implica la utilización de las islas Galápagos para ese efecto, claro está, circunscrito dentro de todas las normativas de protección del medio marino y conservación de las especies, tal cual cómo propugnan las normas nacionales e internacionales vigentes.

El Poder Marítimo Ecuatoriano, debe tener una visión oceánica cinco y poco más de veces que el terrestre, y por lo tanto, debe poseer un Poder Naval que sea capaz de controlarlo y protegerlo. Es como una gran ciudad en la que existen pocas policías, la delincuencia podrá hacer lo que a bien tenga sino existen los suficientes medios para controlarle y desaparecerla. El Poder Naval del Estado Ecuatoriano, se convierte en una necesidad para la supervivencia futura del Estado Nación; sobre la base de una visión oceánica, nuestra Armada Nacional deberá contar con buques de guerra oceánicos y los buques de apoyo correspondientes; una mayor fuerza aeronaval de exploración y patrullaje y, además, un sistema electrónico e informático más integral y de mayor amplitud, que sobre la base de un sistema de información geográfica, logre cubrir los amplios espacios marítimos nacionales, para controlarle y garantizar la integridad y soberanía nacional. El Cuerpo de Guardacostas también se constituye en un puntal para el propósito general del Estado Ecuatoriano a través de la Armada Nacional, entonces, éste también deberá contar con los recursos necesarios para que coadyuve al esfuerzo integral, y hablamos también de un Cuerpo de Guardacostas Oceánico. Los presupuestos generales del Estado Ecuatoriano, en los próximos 10 a 15 años, deben estar orientados a la renovación de las unidades de superficie y a la preparación más amplia de sus hombres, considerando los desafíos de este siglo.

AMÉRICA DEL SUR Y EL CONTROL DEL MAR EN EL SIGLO XXI

Consideraciones oceanopolíticas de la región

En el presente siglo, la mayoría de los Estados del mundo hacen y harán uso del mar en los espacios marítimos consignados pela CONVEMAR; ejerciendo todos los derechos estipulados en la Convención [MARTIN, Juan. 2008]. Sin embargo, para que un Estado pueda desarrollar sus actividades relacionadas con el mar, deberá mantener el control de sus espacios marítimos, para protegerse y contraponerse a las acciones de otros Estados, empresas o grupos, que intenten interferir o eliminar aquellas actividades. La eficacia para realizar el control dependerá de los medios disponibles para hacerlo. El suministro de los medios necesarios es responsabilidad del Estado y de la Estrategia Nacional implementada para la provisión de los mismos. La Estrategia Nacional articula la Estrategia Marítima, sobre la base de la visión geopolítica que el Estado halla esencial para el desarrollo de la nación. En este contexto, la importancia que tiene y tendrá el mar en este siglo, obligará a los Estados a tener una visión oceanopolítica integral, coordinada y complementaria con la visión geopolítica nacional.

La oceanopolítica [DOUVACHELLE, Mario. 2007] es una idea integradora y renovadora, que intenta hacer que el Estado ribereño se vea así mismo como una isla [WAGNER, M. E. 2007], porque en conjunto, su condición geográfica esencial es insular por su alta dependencia a las líneas de comunicación marítimas. Por lo tanto, esta visión hace que América del Sur sea un conjunto de estados marítimos, con tres espacios vitales oceánicos: el Pacífico, el Atlántico y el Antártico, ya que éstos tendrán una decisiva influencia en las decisiones políticas que se tomen en este siglo. Actualmente, algunos países de América del Sur han consolidado pensamientos y visiones Oceanopolíticas importantes; muchas de ellas nacieron desde sus Armadas y de ahí se han ido posicionando en la estructura del Estado, así tenemos: en Perú, **“El Mar de Grau”** [GUILLÉN, Henry. 2008]; en Chile, **“El Mar Presencial”**; en Argentina **“El Mar Argentino”**; en Brasil, **“A Amazônia Azul”** y Venezuela, **“El Mar Caribe”**.

Se destaca una situación especial de Bolivia, que tiene un pensamiento geopolítico orientado hacia su aspiración de una salida al mar; en cuanto a Colombia, que por su situación interna con la guerrilla, no le ha permitido

desarrollar un pensamiento específico hacia el mar; finalmente, Ecuador, pese a que por su condición geográfica esencial insular, a estar en la mitad del mundo (equinoccial), con una posición geográfica única, contar con tres escenarios extraordinarios de biodiversidad como son las islas Galápagos, su mar territorial y la Amazonía Ecuatoriana, y mantener su interés pragmático en la Antártida, no ha habido definiciones estructuradas de su visión oceanopolítica, que para efectos de este trabajo, es el propósito que lo impulsa, es decir, hablar de una visión de un “**Mar Equinoccial**” [GÓMEZ, Humberto. 2008]

Considerando que la tierra y el mar mantendrán su sinergismo en forma permanente, basados en varios principios, uno de ellos, desde la perspectiva del Derecho Internacional, el denominado “dominio de la tierra al mar” o de la “adyacencia”; y desde el punto de vista geográfico, la dependencia uno de otro es absoluta, ya que las dos mantienen el equilibrio global, aunque en este siglo la preeminencia será del mar, como en otros siglos lo fue la tierra. Entonces no se puede hablar de que sólo la oceanopolítica será importante para los Estados, sino que también lo será la geopolítica, aunque menos protagónica, pero igualmente gravitante. Desde este esquema circundante, la Situación Geográfica Esencial guarda un factor esencial en la estructura vital de los Estados, ya que en los procesos de toma de decisiones, ese factor delinearé las políticas fundamentales y, de ellas, se derivarán las acciones estratégicas esenciales para el desarrollo y seguridad de los Estados.

Consideraciones Estratégicas de la Región

Nada de lo dicho anteriormente tendría sentido, si es que antes no se ha hecho una apreciación correcta de la situación internacional y del estado de sus relaciones exteriores, porque en esa apreciación se identifican las amenazas y las oportunidades presentes (regionales y/o globales), las mismas que deben ser incorporadas en la Gran Estrategia Nacional, desde la que se estructura las Estrategias Marítima y Naval³¹⁷. Mientras la Estrategia Marítima coadyuva a articular el Poder Marítimo [CAMINHA, João. 1980], la Estrategia Naval articula el Poder Naval. La razón de ser del Poder Naval,

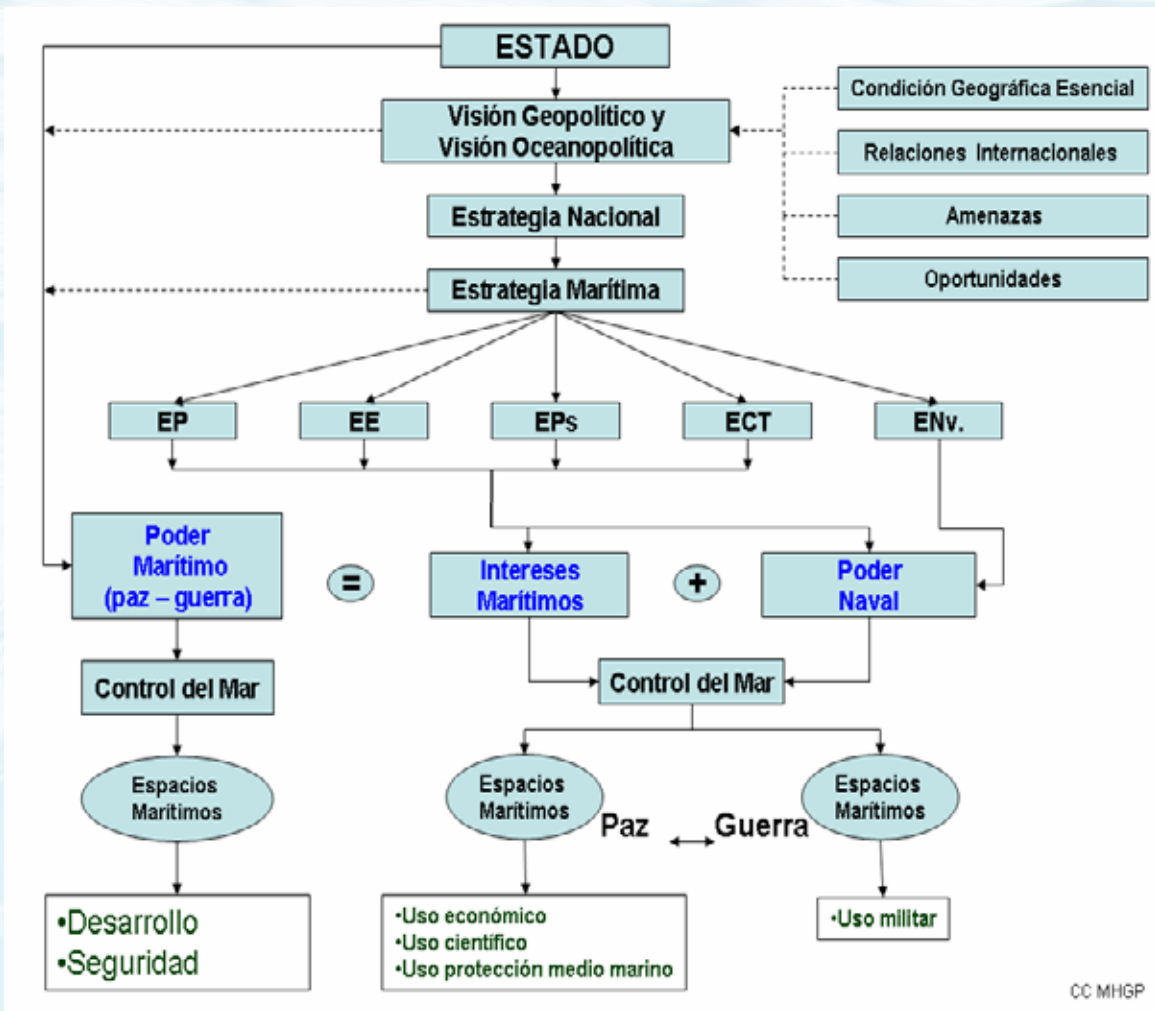
317 Durante algunos años, las dos han sido utilizadas indistintamente, sin considerar el nivel, ni el alcance que las dos tienen. En todo caso, la Estrategia Marítima está a un nivel político estratégica, mientras tanto, la Estrategia Naval está a un nivel Operacional.

desde la perspectiva del Estado, es la defensa de los Intereses Marítimos Nacionales que se desarrollan en sus espacios marítimos jurisdiccionales; lo que significa que los papeles del Poder Naval varían para tiempos de paz, como para tiempos de guerra [BRITO, Juan. 2008]. Por lo tanto, su objetivo es alcanzar un alto grado de control sobre las actividades que se realizan en un determinado espacio marítimo, y en un determinado tiempo, con el propósito de poder usarlo para los fines que se persiguen, e impedir o dificultar que el enemigo lo use para la consecución de sus objetivos.

Durante la ocurrencia de conflicto, crisis o guerra, el Control de los Espacios Marítimos permitirá que las Fuerzas Navales tengan libertad de acción para el cumplimiento de sus misiones; y en tiempo de Paz permitirá que las actividades marítimas sean realizadas en forma normal y eficiente, sin interferencias, ni restricciones [VERGARA, Miguel. 2007]. En consecuencia, el uso del Mar para beneficio de la nación es el efecto deseado del Poder Marítimo del Estado, en tiempos de conflicto, crisis, guerra y paz [BITTENCOURT, Armando. 2004] y el Control de los Espacios Marítimos se constituye en el efecto deseado del Poder Naval, en tiempos de conflicto, crisis, guerra y paz. Entonces se establece un “**flujo vital del control marítimo**” que articula el control de los espacios marítimos desde el Estado (nivel político), hasta la acción estratégica, operacional y táctica del control del Mar.

La distorsión de este flujo causa un problema grave, del que adolecen la mayoría de los Estados de América del Sur, cuando las concepciones Geopolíticas u Oceanopolíticas nacen en las bases de ejecución y no en el nivel político; de ahí que esta situación incide sobre la preparación y adquisición de los medios navales, porque no está concienciada su importancia en el nivel político, pese a los requerimientos urgentes del nivel estratégico, operacional o táctico; por lo tanto, es esencial que esta situación cambie en el recurrir del siglo XXI, porque de lo contrario, el control del mar será una simple utopía y el Estado estará expuesto a otros Poderes Navales que hayan sido debidamente articulados conforme a sus realidades, muchas veces tienen una naturaleza ofensiva. [ARMADA DE CHILE. 2008]

Gráfico N° 8



Fuente: CPCB Humberto Gómez. 2005.

El flujo vital del control marítimo

Como se lo describió anteriormente, es el vínculo vital entre el nivel político y los niveles estratégicos, operacionales y tácticos, que llevan el efecto deseado de la oceanopolítica del Estado, bajo la consideración esencial de su dependencia del mar, tal cual como la tendría una isla. En ese marco, en el presente siglo, el uso y control del mar, son procesos vitales para la vida de los Estados, en tiempo de paz, como en tiempos de guerra. A continuación se esquematiza este Flujo Vital Estratégico.

El control de los espacios marítimos en Suramérica

En el Anexo E se ha elaborado un cuadro con el ranking de las economías mundiales con respecto al PBI-PPA³¹⁸, entre las que están las suramericanas, que con la excepción de Brasil que ocupa el 9º lugar, los demás se encuentran en 21º (Argentina), 31º (Venezuela), 34º (Colombia), 43º (Chile), 48º (Perú) y 62º (Ecuador). Lógicamente la prosperidad económica de un país se refleja en los medios disponibles (humanos y materiales) para su defensa. Las distancias en cifras entre cada una de ellas son tan grandes que cualquier comparación sobra, pero enfoca el problema: el Poder Naval de esos Estados, con la sola excepción de Brasil, no estarían en condiciones de controlar eficientemente todos los grandes espacios marítimos que poseen, siempre considerando también a Antártida. Este hecho cierto y evidente, representa un riesgo para sus intereses marítimos nacionales, frente al poder de los Estados con más recursos que los suramericanos. Ahora bien, controlar espacios marítimos tan grandes, debería generar preguntas para el Estado, tales como:

1. ¿Qué se va a controlar y para qué?
2. ¿Con qué medios se haría el control?
3. ¿Cuál es la naturaleza de ese control?
4. ¿Cuánto tiempo se puede mantener dicho control? [ARANDA, Oscar. 2008]

Las respuestas a estas preguntas esbozan un borrador de cuánto es lo que realmente se necesita en medios, infraestructura técnica y administrativa, para que el Estado pueda mantener Poder Marítimo suficiente para controlar todo las amenazas y riesgos que se prevén para este siglo, sobre todo si de ello depende el futuro de sus respectivos pueblos. Pero, también debemos pensar muy detenidamente cuáles son las necesidades nacionales que traería semejante esfuerzo de control marítimo, como por ejemplo:

1. Proveer seguridad al comercio marítimo nacional e internacional
2. Controlar las actividades de extracción de recursos naturales, investigaciones, y las demás inherentes a los Intereses Marítimos de cada Estado.

³¹⁸ Países del mundo ordenados según su producto interno bruto (PIB) a valores de paridad de poder adquisitivo (PPA), la suma de todos los bienes y servicios finales producidos por un país en un año, en relación a su poder de adquisición

3. Neutralizar las actividades ilegales y criminales en el mar, ajustados a las normas del derecho internacional.
4. Preservar el medio marino de los efectos de la contaminación derivada del uso del mar
5. Preservar la vida humana en el mar, conforme las normas del Derecho Internacional y convenios vigentes.

Al satisfacer todas las necesidades nacionales detalladas anteriormente, se garantiza el uso del mar [VERGARA, Miguel. 2007]. Cabe observar que desde la perspectiva del tamaño de los espacios marítimos implícitos, como el caso de Ecuador o Chile, los medios navales del Poder Naval deben tener características oceánicas. Esta observación está estrechamente relacionada con el hecho de tener una Armada Nacional oceánica y balanceada, que atienda eficientemente a los requerimientos del control del mar, bajo cualquier circunstancia y situación; el balance está en que la necesidad de los medios, tienen que armonizarse con la realidad nacional, privilegiando la eficiencia y la preparación de sus hombres y sus sistemas. Por otra parte hay que entender que la naturaleza del control del mar es dinámica, integrada, coordinada, interrelacionada y permanente, en todos los niveles responsables de su mantenimiento.

Al plantearse la situación de que el Estado ribereño debe mantener el control del mar, tanto en tiempos de paz, como en tiempos de guerra, se evidencia también que a los roles tradicionales de las fuerzas navales han debido adaptarse nuevas actividades, las mismas que fueron analizadas, por primera vez, en la Conferencia Naval Interamericana de 1994, en la ciudad de Punta del Este. Entre otras, se detallan las siguientes:

1. La vigilancia de las aguas jurisdiccionales ante amenazas reales y potenciales de flotas o embarcaciones no autorizadas por el Estado ribereño;
2. La realización de investigaciones científico-marina no autorizadas por el Estado ribereño;
3. El control para evitar la contaminación de los mares y la preservación;
4. La represión de la piratería,
5. La prevención del incremento del narcotráfico por mar

6.El control de actividades que estén en contra de las normas establecidas en la CONVEMAR y en el Derecho Internacional [JARPA, Alex. 2007]

La aplicación del Poder Naval, como se ha visto, es una necesidad del Estado; sin embargo, ese Poder puede ser mucho mejor empleado si de por medio hay la voluntad de los Estados regionales de lograr una integración [UCALP. 2007] real, porque lo que se prevé que ocurrirá en este siglo, supera las verdaderas capacidades de los países que conformamos América del Sur. En ese marco, la integración de los medios navales es una realidad a partir de los Ejercicios Navales que se realizan año a año, entre varios de nuestros Países, sin embargo, no es suficiente, sino que deben existir políticas que logren un mayor acercamiento, en todos los aspectos. Hay buenas iniciativas, como por ejemplo una Área de Libre Comercio Suramericana (ALCSE), como es una óptima integración entre la Comunidad Andina de Naciones (CAN) [ARMADA DE CHILE. 2008.] y el MERCOSUR, pero obviamente, depende de la voluntad política regional y de los esfuerzos que todos los países suramericanos realicen en ese sentido. Hoy en día eso casi es imposible, por las visiones políticas disímiles que se han planteado y las visión geopolítica y oceanopolíticas que cada uno de los Estados ha establecido. Por ende, en el caso de Ecuador, el eje en el que se debe desarrollar preponderantemente es en la educación y en la investigación científica, especialmente en lo que tiene que ver con el mar.

El mar presencial

El almirante Martínez Busch observa la inmensidad de un mar que corre adyacente a un continente largo y angosto, teniendo como barrera natural oriental a los Andes, y como espacio infinito occidental, al océano Pacífico; considerando las entidades geográficas llamadas: continente americano, continente antártico, las islas y lo que almirante Martínez denominó “(...) una avanzada insular en la Polinesia”. Este espacio marítimo especial está conformado por dos franjas acuáticas, con sus correspondientes suelo y subsuelo marino, todos bajo el marco jurídico de la CONVEMAR, con una extensión aproximada³¹⁹ de 2 400 000 Km². Dentro de su entorno geográfico

319 El espacio marítimo descrito tendría una extensión muy cercana al triple de la de su territorio continental.

marítimo, Chile podría extender su plataforma insular³²⁰ de Pascua y de Salas y Gómez, hasta 350 MN.

Su visión del Mar Presencial, gráficamente define un vértice superior, de un triángulo esférico especial³²¹, mediante un punto en la extensión del paralelo geográfico que caracteriza al límite marítimo³²² con Perú ($18^{\circ} 20' S$) que intercepta con el meridiano ($116^{\circ} W$) que es tangente al límite exterior de la plataforma insular extendida de la isla de Pascua; sobre ese meridiano va hasta la Antártica, hasta el Polo Sur, desde diferencia un arco que va desde el meridiano $090^{\circ} W$. al $053^{\circ} W$. considerado como parte del territorio antártico, pese a lo que expresa el Tratado Antártico, en ese sentido y completa este triángulo, por oriente, siguiendo las líneas de las fronteras marítima y terrestre con Argentina. [MARTÍNEZ, Jorge. 2007]

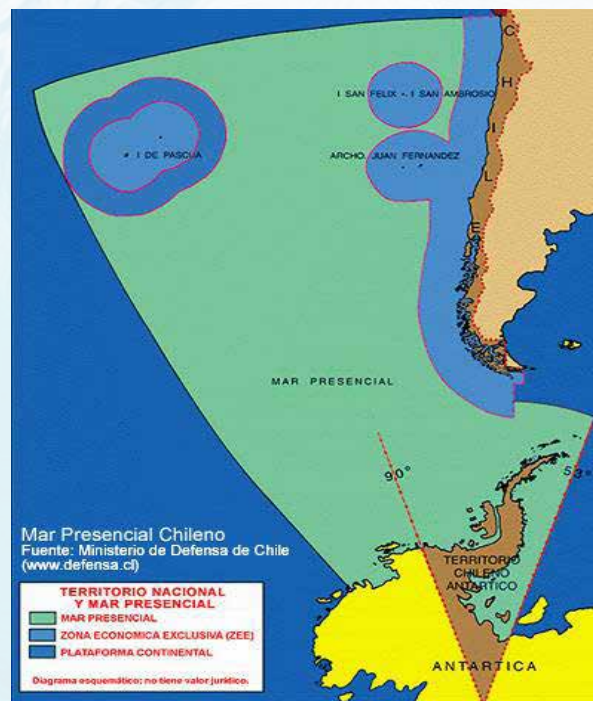


Gráfico N° 9

320 Conforme a los Numerales 5 y 6, del Artículo 76 de la CONVEMAR, la máxima extensión de la plataforma continental de un Estado ribereño será de 350 MN, cuando el Estado pueda demostrar, a través de argumentos científicos probados, y bajo los lineamientos técnicos referidos en la CLCS 11 "SCIENTIFIC AND TECHNICAL GUIDELINES OF THE COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF", las que fueron adoptadas por la Comisión sobre los Límites de la Plataforma Continental, en su Quinta Sesión, el 13 de mayo de 1999.

321 El tercer lado, el oriental, de este triángulo no tiene un meridiano completo y específico, debido a que tiene que considerar los espacios marítimos y continentales de la República de Argentina

322 El límite marítimo entre Perú y Chile fue definido a través de la Declaración de Santiago de 1952, mediante el trazo de un paralelo geográfico desde el punto de la frontera terrestre que llega al mar.

Ministerio de Defensa de Chile.

Cuando Chile se adhirió a la CONVEMAR el 25 de agosto de 1997, comprendió que la Convención era apenas el instrumento con el que su visión respecto al mar, debía encontrar respuestas sistemáticas y sostenibles, que dieran como resultado la consolidación de su visión oceanopolítica, con el desarrollo y crecimiento sostenido que requerían los chilenos, desde ese entonces, el robustecimiento del Poder Marítimo chileno ha sido una realidad palpable en Latinoamérica y, concomitantemente, el fortalecimiento de su Poder Naval, también ha sido motivo hasta de críticas por parte de Perú, que ve una amenaza compleja, la renovación de los medios navales chilenos, especialmente fragatas y submarinos. En todo caso, su visión oceánica ha empujado esas adquisiciones con el propósito de defender y garantizar el uso del mar, en sus espacios marítimos jurisdiccionales y en el Mar Presencial, en su estatus de “alta mar”, porque pasó a incorporarse en su concepto de desarrollo marítimo, en una dimensión amplificada de su territorio oceánico, en donde se lleva a cabo una gran actividad económica, científica y recreativa, explotando al máximo todo lo que la CONVEMAR prescribe y respetando a los demás Estados vecinos, pero siempre atentos a proteger sus intereses marítimos nacionales, con una visión preventiva, pero también firme y clara respecto a que si llegara el caso, no dudaría en utilizar la fuerza, ante cualquier amenaza, para defender su patrimonio oceánico.

El patrimonio oceánico chileno que tiene especial importancia para su economía, descansa sobre dos actividades, esencialmente, la primera es el transporte marítimo y el otro la pesca. El primero se refleja en el porcentaje del comercio que es llevado allende el mar, por buques mercantes, eso significa el 95% del comercio exterior chileno, una cifra muy semejante al comercio exterior ecuatoriano. También, en una visión del Mar Presencial, la consideración de que el mar no tiene fronteras, que es un camino siempre abierto por el cual si pueden, en cambio, llevar sus fronteras hasta donde sus capacidades sean capaces de llevarles; en ese sentido, el Mar Presencial ha establecido una especie de escudo para explorar tantas cuantas posibilidades de desarrollo se le presenten a Chile y, de hecho, viendo la importancia de lo que se está indicando, que la visión de este mar geopolítico ha sido incluido en leyes estatales de desarrollo marítimo, dando como resultado una proyección comercial hacia la cuenca Asia-Pacífico, y la firma del TLC

con EE.UU., pese a las críticas que muchos analistas, especialmente con ideas socialistas, hicieron, pero que, al final, los resultados demostraron que están en el camino correcto. [CALDERÓN, Mario. 2008]

Soporte legal del MAR PRESENCIAL

El Mar Presencial fue incorporado en la legislación chilena, a través de la ley de Pesca y Acuicultura, además de su utilidad para la pesca de altura en los siguientes cuerpos legales:

Ley 18892 de 1989 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura. Decreto N° 430/91. Ley 19080 de 1992

Art. 2. Número 25.- Incorpora la definición de mar presencial al texto legal.

Art. 172 en donde establece que la Subsecretaria de Pesca y la Armada Nacional llevarán una relación de las actividades pesqueras que se realicen en el área definida como Mar Presencial, en virtud de los tratados y acuerdos internacionales que se realicen o que se hayan realizado al respecto.

Art. 43. Establece que las embarcaciones pesqueras chilenas, cuya tripulación está formada al menos por un 85% por nacionales y que realicen faenas pesqueras extractivas exclusivamente en la alta mar o en el mar presencial, estarán exentas del pago de patente única pesquera.

Ley 19300 de 1994. Ley sobre Bases Generales de Medio Ambiente

Art.33.- Establece que los organismos competentes del Estado, desarrollarán programas de medición y control de la calidad ambiental del aire, agua y suelo para los efectos de velar por el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación.- Estos programas serán regionalizados. Respecto de la Z.E.E. y del Mar Presencial de Chile se compilarán los antecedentes sobre esta materia.

Ley 19624.- Agrega a la Ley 19080; Sobre la jurisdicción de los juzgados civiles:

Art. 124.- Si la infracción se cometiere o tuviere principio de ejecución en el mar territorial, en la Z.E.E. o en el mar presencial o en la alta mar del caso de la letra h) del artículo 110, será competente el juez civil de las ciudades de Arica, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Chañaral, Caldera, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Constitución, Talcahuano, Valdivia, Puerto Aysén, Punta Arenas o el de la Isla de Pascua.

Es interesante observar como el concepto del Mar Presencial se “impregnó” en la estructura de las leyes chilenas; basta observar, por ejemplo, que en el

Artículo 1 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, someten al imperio de la Ley, la conservación de los recursos hidrobiológicos, así como toda la actividad pesquera extractiva, de acuicultura, de investigación científica y deportiva, que se realicen en todos los espacios acuático y en todos aquellos espacios marítimos no jurisdiccionales, adyacentes a los que lo son, esto quiere decir, alta mar. El significado de una ley nacional es que su concepción, elaboración y aplicación lleva un proceso que tiene la aceptación mayoritaria y, sobre todo, que es para el beneficio del país; en ese sentido, el hecho de haber aceptado el texto y las connotaciones, expresan el asentimiento nacional de que la protección de sus recursos comienza antes de que cualquier amenaza llegue a sus aguas jurisdiccionales, con un concepto de antelación y aplicación del Estado, que por supuesto, debe molestar a muchos, pero, lógicamente, ¿es racional esperar a que se produzca una violación del territorio oceánico y de la soberanía nacional, para tomar acción efectiva?, la respuesta es obvia, y también lo que es necesario hacer, pero todo depende de la voluntad política del gobernante y de la visión de futuro que tenga.

EL MAR EQUINOCCIAL

A lo largo de la historia del Mediterráneo hemos observado cómo la posición geográfica y el determinismo de su entorno condicionó a los hombres a ir al mar y encontrar su sustento y, aún más, lograr su seguridad y alcanzar metas que estaban sólo en el sueño de algunos que miraban al mar, no con recelo, sino con esperanza. Hemos visto luego, que el solo hecho de haber usado el mar, una y otra vez, estableciendo presencia, configuraron un derecho sobre él, que con el tiempo evolucionó hasta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y, muy seguramente, evolucionará tanto como las necesidades del hombre lo demande; también hemos entendido que la posición geográfico y los espacios marítimos implícitos en ellos, además de los derechos y la influencia que los hombres podían tener a través del mar, generó pensamiento que orientaban la política de los hombres, hacia una visión terrestre, primero, y oceánica, ahora último.

Hemos también apreciado lo que significa tener riquezas y tener, también poco desarrollo; lo que representa estar preparados para la defensa

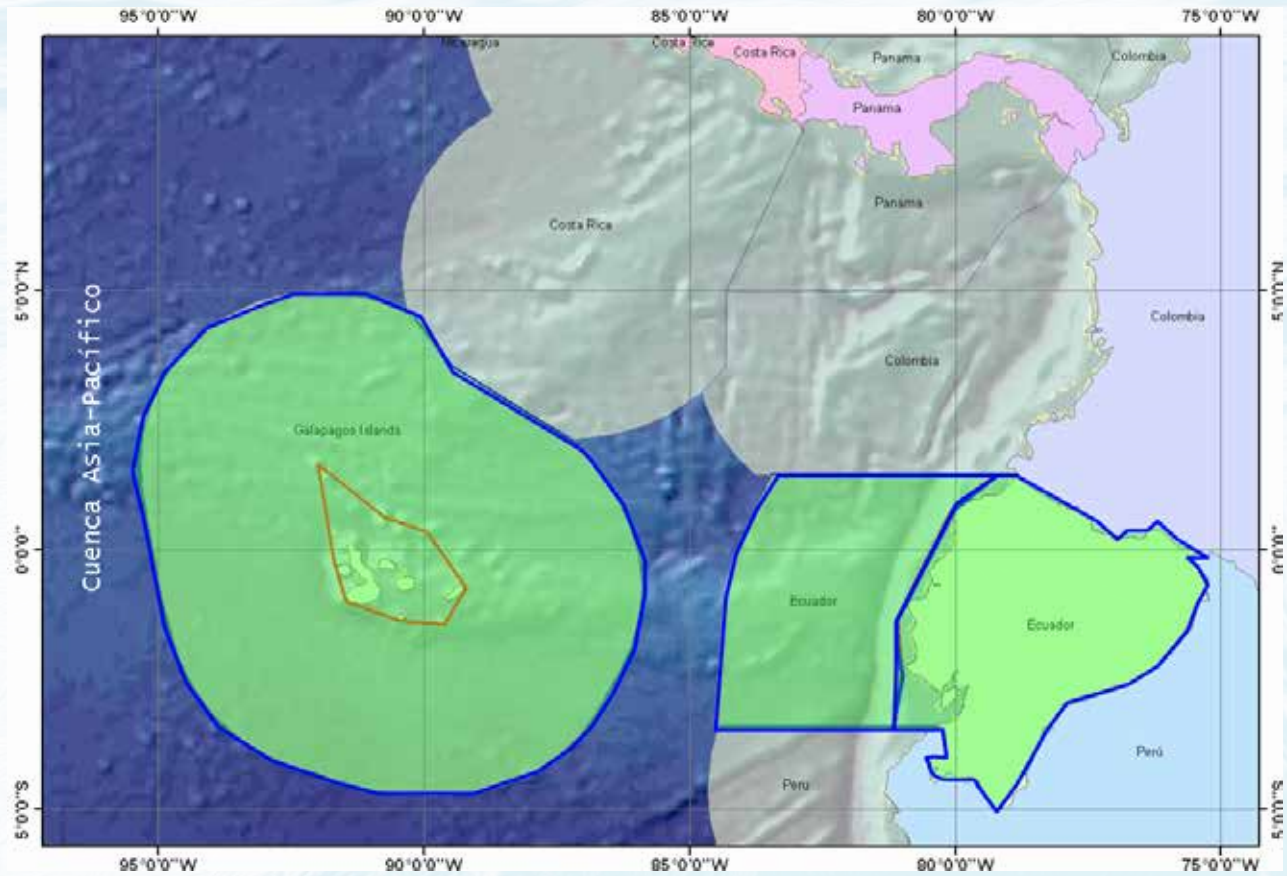
de esas riquezas, con un Poder Naval disuasivo y desde el contexto de la CONVEMAR; por otra parte, hemos apreciado la influencia de la Antártida en el mundo y la posible evolución del Tratado que hoy la protege, pero al mismo tiempo, y dependiendo de las necesidades del mundo, también será el medio para cambiar su estatus. Por lo tanto, después de probar el condicionamiento geográfico, la evolución dinámica del derecho del mar, los pensamientos geopolíticos y entender la necesidad de tener un gran Poder Marítimo, es tiempo de decir que Ecuador tiene una propuesta oceanopolítica llamada “MAR EQUINOCCIAL”, expresada como un nuevo factor de los Intereses Marítimos Nacionales y como un pensamiento generador de políticas que tengan como base al mar y como objetivo, el desarrollo integral y sostenido.

Ecuador y su entorno geográfico y demográfico

Ecuador comparte 590 Km. de frontera con Colombia y 1.420 Km. de frontera con Perú; además tiene 2.237 Km. de línea de costa. Se diferencian cuatro regiones naturales, Costa, Sierra, Amazonía y Galápagos (¿Deberíamos también mencionar a la Región Antártica Ecuatoriana?). Está ubicado como 85 en el mundo en extensión territorial con 256.370 Km², incluidas las islas Galápagos; sin embargo, el primer dato excluye a los espacios marítimos nacionales, los mismos que para nuestro país, en su visión oceanopolítica, son también espacios vitales para su desarrollo. En consecuencia, mencionar solamente a la “extensión del territorio terrestre”, significa excluir a 1’111.818 Km² de “extensión del territorio marítimo”, considerando un mar territorial de 200 MN, según la legislación vigente. Ahora bien, la extensión del territorio marítimo indicado podría incrementarse aún más cuando Ecuador se adhiera a la CONVEMAR, en donde esos espacios marítimos se ampliarían a 1’291.405 Km² e inclusive más, si se considera la extensión de las plataformas insulares que se generarían sobre las cordilleras submarinas de Colón y de Cocos (Costa Rica); en consecuencia, el territorio marítimo y terrestre tiene una extensión territorial de 1’368.188 Km² [AUDEL, Heriberto. 2008].

En cuanto a sus límites, éstos son: al noroeste limita con Costa Rica, al norte con Colombia, al este y al sur con Perú, y al oeste con la Cuenca Asia-Pacífico, conforme el detalle del gráfico adjunto.

Gráfico N° 10



Fuente: CF Humberto Gómez y CC Andrés Pazmiño - Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar - 2008.

A través del territorio ecuatoriano cruza el paralelo 0°, lo que significa que su territorio terrestre y marítimo está en la mitad del mundo, por lo tanto su naturaleza geográfica es equinoccial, ubicada en dos hemisferios (Norte y Sur), y sus costas son bañadas por las aguas del océano Pacífico, con el mantiene líneas de gestión potenciales estratégicas con la cuenca Asia-Pacífico. Sus redes hidrográficas fluviales amazónicas alimentan al gran río Amazonas y, por lo menos, tres ríos son potenciales hidrovías (Putumayo, Napo y Morona), a través de los cuales es posible establecer un flujo comercial entre la cuenca del Pacífico y la del Atlántico, pasando por la del Amazonas³²³, para lo cual es necesario realizar estudios de

323 Ecuador es parte de la cuenca amazónica, tanto por su posición geográfica con respecto al río Amazonas, como por su participación en el Tratado de Cooperación Amazónica.

navegabilidad, para caracterizar su la “intermitencia fluvial³²⁴”, establecer el tipo de transporte, la “carga oferta³²⁵”, la ubicación de los puertos y los sistemas de señalización y seguridad a la navegación que sean necesarios establecer. Por otra parte, Ecuador también posee un punto adelantado hacia el Occidente; las islas Galápagos, las mismas que son consideradas como el laboratorio más extraordinario de la evolución de las especies, hasta el punto de que el archipiélago fuera declarado Patrimonio Natural de la Humanidad, además de otras denominaciones que básicamente propugnan su conservación y protección.

Con respecto al clima, como se había indicado, existe un comportamiento especial por estar ubicado en el equinoccio, las cuatro estaciones que se dan tienen una aparente alteración, el otoño y la primavera tienen sus efectos tan mínimos, que entran a ser parte de las otras dos y es la razón por la que parecería que en Ecuador se dan sólo dos estaciones: el verano y el invierno. En todo caso, las estaciones son influenciadas por la corriente fría de Humboldt³²⁶, la misma que se proyectó, avanzando hacia el norte, desde la Antártida, esta es una de las principales causas por la que existe una gran riqueza ictiológica en las aguas ecuatorianas y peruanas, cuando la temperatura de estas aguas descendiente entre 5 °C y 10 °C; el agua fría contiene nitratos y fosfatos que son arrastrados desde el lecho marino, que son alimento para el fitoplancton, que se caracteriza por un prolífero crecimiento y, a su vez sirven de alimento para zooplancton, que a su vez es el alimento de los peces, los que se multiplican con rapidez. Otro factor clave en el clima constituye la Zona de Convergencia Intertropical que se desplaza de norte a sur, la que genera las precipitaciones de la época invernal, cabe anotar que los cambios climáticos también están incidiendo sobre el comportamiento de esta Zona, produciéndose otros fenómenos climáticos. Los fenómenos de “El Niño” y la “Niña”, son también parte de las variantes climatológicas,

324 Durante el año se producen cuatro estaciones; en Ecuador, por su posición equinoccial, el otoño y la primavera apenas son perceptibles lo que da la apariencia de que sólo existen verano e invierno, sin embargo, se producen cambios pluviométricos y fluviométricos que alteran las profundidades de los ríos, unas veces más que otras. Esto hace que, dependiendo de la estación del año, en un determinado lugar, tenga diferentes profundidades, lo que condiciona el comercio, el tipo de embarcación y la infraestructura vial de apoyo.

325 Es aquella máxima carga que puede ser transportada a través de una hidrovía, considerando todos los aspectos inherentes a ese proceso, como por ejemplo el calado máximo de las embarcaciones, la protección del medio, la demanda y, en general, el costo beneficio de su transporte.

326 Entre diciembre y mayo, los vientos alisios decrecen y la influencia de Humboldt decae, retrayéndose al sur y toman su lugar aguas cálidas.

que traen cambios drásticos a las condiciones meteorológicas en Ecuador y causan ingentes pérdidas para la infraestructura, la economía y la vida.

Ecuador tenía (2007) una población estimada de 13'927.650 habitantes, con una distribución aproximada de 0 a 14 años: el 32.1% (hombres 2'274.986 / mujeres 2'189.437); de 15 a 64 años: el 62.7% (hombres 4'355.909 / mujeres 4'381.141); de 65 años y superior: el 5.2% (hombre 340.861 / mujeres 385.316), repartidos en 24 provincias, incluida las islas Galápagos. De acuerdo al Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC. 2007), la población ecuatoriana es étnicamente diversa, destacándose los mestizos como el grupo más numeroso y el más representativo de los tipos étnicos, los que representan el 77,42% de la población; luego están los blancos, descendientes del proceso colonizador español e inmigrantes europeos, representan 10,45%; con el 6,83 % conforman diversas nacionalidades o agrupaciones indígenas. El resto de la población la componen una minoría mulata, con el 2,73% y afroecuatoriana un 2,23%, concentrada principalmente en la provincia de Esmeraldas, otro grupo en la provincia de Imbabura (valle del Chota) y porcentajes más pequeños en las dos ciudades más grandes, Quito y Guayaquil.

Estos datos básicos de lo que es Ecuador nos permite establecer la primera relación fundamental entre su geografía y la importancia del mar, que viene dada por lo más importante: las fuentes de alimentación y la provisión de recursos. Describir los recursos naturales, caracterizar su biodiversidad, detallar su riqueza paisajista y la variedad, contrastes, riqueza cultural y, dinámica de su turismo e indicar los campos para la investigación científica y cultural, llenarían tantas hojas como libros existen al respecto, y no es el objetivo de este trabajo, pero si evidenciar el hecho de que en los territorios, terrestre y marítimo, de Ecuador se encuentran tantas riquezas, que representan una garantía para las futuras generaciones de ecuatorianos, pero también representan una gran responsabilidad para preservarlos, porque después de todo lo que se ha analizado, somos también una fuente de codicia por aquellos Estados que teniendo más poder militar, económico y político, tienen menos recursos. De aquí surge una de las últimas reflexiones, ¿Realmente los ecuatorianos estamos preparados y listos para evaluar **y entender lo ricos que somos?** ¿Estamos listos para entender que el mar y nuestros intereses marítimos son parte esencial de

nuestras vidas? ¿Estamos conscientes de que debemos aprovechar y al mismo mantener los espacios marítimos que son parte fundamental de nuestro territorio marítimo? Y, finalmente, ¿tenemos realmente todos los medios para defender todo lo que tenemos?.

Los Intereses Marítimos Nacionales (IMN)

La estructuración de los Intereses Marítimos Nacionales, sobre la base de varios principios geopolíticos, estratégicos y políticos, ha sido realizada por la Armada Nacional, a través de la Dirección General de Intereses Marítimos. Esta iniciativa ha sido emprendida por varios oficiales navales, en diferentes épocas de la historia de la Armada, visualizando una necesidad intrínseca del país de contar con una identidad marítima derivada de su geografía, sus recursos, sus relaciones internacionales y todo aquello que viene del mar y le reporta un bienestar, y, finalmente, por causa de un criterio adelantado de los principios de la oceanopolítica Ecuatoriana. Hay que hacer énfasis en el hecho de que el Ministerio de Educación, o el Ministerio de Relaciones Exteriores, o el de Gobierno o cualquier otro, no se ha interesado en el tema y ha dejado que la Armada de los pasos en ese sentido y estructure toda la doctrina sobre el mar, y que desde esa perspectiva, algunas instituciones de investigación y educación superior hayan seguido su complementación, por un principio neto de desarrollo académico e/o interés económico que no va de la mano con la necesidad de establecer un desarrollo marítimo sostenido.

Lógicamente, aquellas instituciones no tienen responsabilidad de tener una visión tan “objetiva” o carente de aquellos valores que cimientan su calidad de permanecer en el tiempo como un valor nacional, ya que, sus estructuras no se han creado desde la infancia, ni han sido enseñados como parte de la cultural nacional, ni siquiera como una idea importante, sino que simplemente ha surgido como un requerimiento espontáneo por la adyacencia al mar. En eso tiene gran responsabilidad el Estado Ecuatoriano, ya que la consolidación de esos principios deben nacer en los más altos estamentos, que son los llamados a estructurar las políticas marítimas nacionales, con todas las connotaciones que éstas tienen. Cabe destacar que los Intereses Marítimos Nacionales, desde un punto de vista académico, también han sufrido varios cambios, producto de la evolución del pensamiento marítimo nacional y supeditado a la misma evolución del Estado Ecuatoriano, producto

de la globalización y el mismo hecho de que el mar está influyendo, con mayor fuerza, por las circunstancias y situaciones globales, que también nos afecta, como es evidente. Finalmente, para nuestro Estado Nación, en el Gráfico N° 11 se detallan cuáles son los Intereses Marítimos Nacionales, en la actualidad.

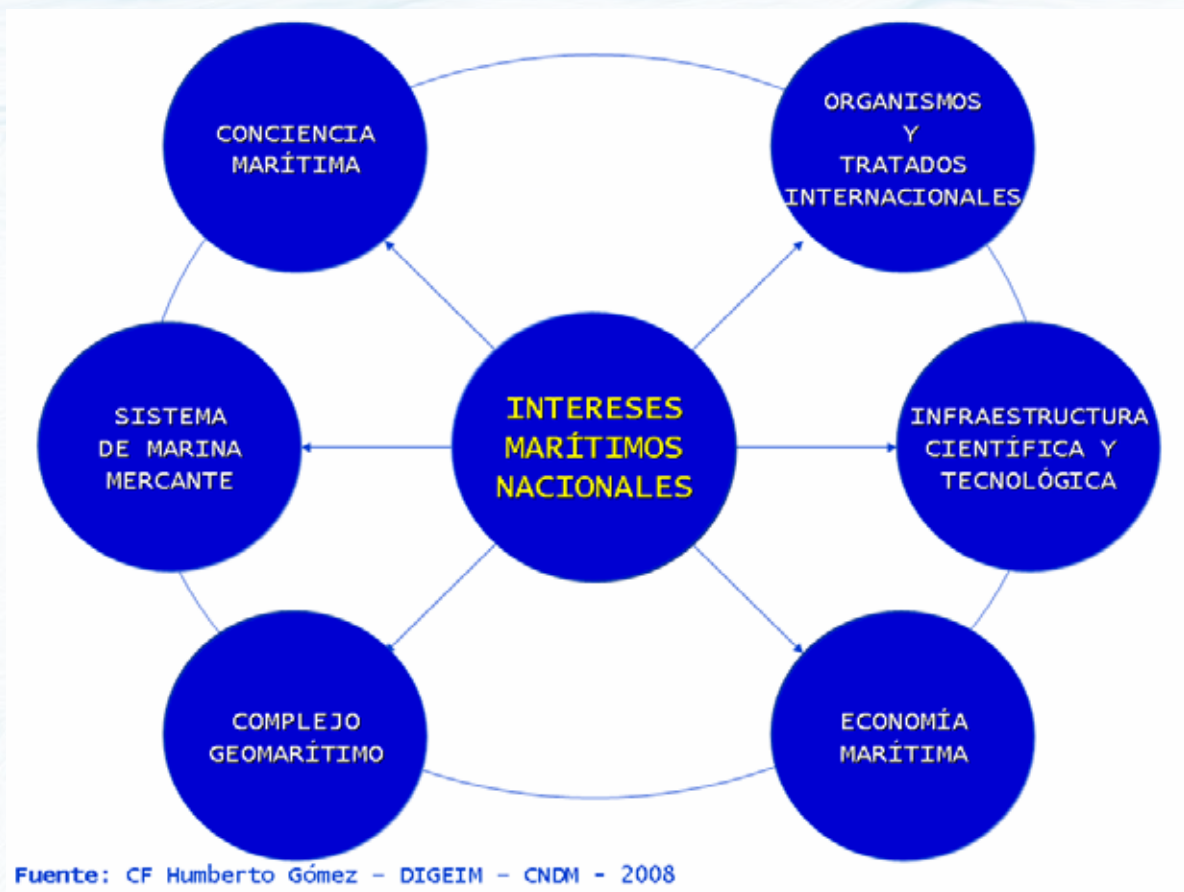


Gráfico N° 11

La Conciencia Marítima

La Conciencia Marítima es la piedra angular de toda la estructura del desarrollo nacional marítimo que se ha fundamentado, en primer lugar, en la visión extraordinaria de la Declaración de Santiago de 1952 y la respuesta ecuatoriana de un mar territorial de 200 MN, pero también de la que sobrevendrá cuando Ecuador se adhiera a la CONVEMAR. Sin una real capacidad de ver y tomar plena conciencia del grado de dependencia del mar

que tenemos los ecuatorianos, jamás podremos despegar del subdesarrollo económico, social y humano en el que nos encontramos, porque simplemente, todo lo dicho anteriormente carece de sentido para quienes miran a la tierra como el espacio vital fundamental.

Esta actitud puede ser en extremo perniciosa y puede imposibilitar cualquier perspectiva futura de superar las limitaciones y salir adelante como país. La conciencia marítima obedece a un proceso que debe comenzar ya, con lineamientos claros y sencillos, sobre lo que buscamos con la CONVEMAR, el Tratado Antártico, las leyes de desarrollo y protección de las Islas Galápagos y la capacidad de proyectarnos como nación en los dos océanos. Sin ella, nuestros políticos jamás comprenderán que necesitamos una Armada más grande, con los medios necesarios para cumplir tan complejas tareas que nos depara este siglo, con hombres más capacitados para incrementar la eficiencia en el uso del mar, y estratégicamente más disuasiva en la protección y defensa de nuestros recursos naturales (vivos y no vivos).

La conciencia marítima, como tal, debe tener una doble evolución, en un corto periodo, ya que de ello depende el futuro de Ecuador como Estado y como nación. Es doble evolución, porque en primer lugar, los ecuatorianos deben ser conscientes de su dependencia del mar, deben entender a cabalidad que en el mar está su futuro, que su uso debe ser racional, sostenible, sustentable y eficiente, hasta el punto de entender que Ecuador es un país marítimo, con todo lo que ello implica. Por otro lado, esta percepción, que en primera instancia es subjetiva, deberá ser objetiva a través de hechos que concreten esta realidad. Esos hechos deben estar guiados por una visión capaz de lograr esa transformación y eso requiere una visión fundamentada en lo que la geografía y la posición geográfica en el contexto regional, da a Ecuador las potencialidades para ser una nación volcada al mar.

El Complejo Geomarítimo

El complejo geomarítimo, conforme lo visualiza la Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM) en su obra “Ecuador y los intereses marítimos”:

“(...) es el conjunto de caracteres marítimos, distintivos de un país, derivados de su condición y entorno geográfico, y de cómo se ha valido de éstos el ser humano... .. Factores como la extensión del mar territorial,

dependencia económica de un Estado en lo que se relaciona a los recursos del mar, posición relativa con respecto a los grandes centros mundiales de comercio y política conforman, entre otros, los elementos del Complejo Geomarítimo (...)" [ACADEMIA DE GUERRA NAVAL DE ECUADOR. 2001]

Sin embargo, ¿Ecuador conoce su real dimensión como país marítimo? En ese sentido, aún no evalúa lo que es capaz de ser como tal, porque aún le falta conocer y entender sus fortalezas respecto al mar, ya que solo se ha limitado a explotar su comercio a través del Pacífico, sin percibir que Sudamérica está inmersa en el espacio acuático más extenso del mundo, en relación a la tierra circundante (El Océano Pacífico Sur) y que además está en una posición geográfica inmejorable: la mitad del mundo y compartiendo su espacio geográfico entre los hemisferios (Norte y Sur), lo que le convierte en un país equinoccial, con interesantes perspectivas. A continuación se identifican algunas de las fortalezas que Ecuador tiene:

Las Costas. Las costas de Ecuador, con sus tres importantes sistemas hidrográficos, basados en las cuencas de los ríos Esmeraldas, Guayas y Jubones, representan una red que por sí misma genera riqueza agrícola, ganadera, piscícola e ictiológica, sobre todo en la mayor cuenca fluvial de la costa del Pacífico de América del Sur³²⁷, complementado con el golfo de Guayaquil, área con considerables reservas de gas e importantes zonas de pesca. Como se ha explicado, en este espacio geográfico es importante definir a la luz de la CONVEMAR, el estatus de este golfo; que en determinadas circunstancias, puede llegar a ser un vértice de conflicto con Perú, por las connotaciones que tiene la definición de sus líneas de base.

La plataforma continental. Una parte esencial del complejo geomarítimo nacional y que pocas veces es mencionada, sobre todo porque no son muchos ecuatorianos que la ven como una fuente esencial de recursos naturales, especialmente de aquellos que el mundo actual considera de estratégicos. En todo caso, también es esencial diferenciar que existen dos plataformas continentales geológicas: aquella que nace desde el continente y aquella que nace desde las islas Galápagos. Por esos sería propio

³²⁷ Aproximadamente 34.500 Km²; 192.188.53.69/ecuador/geograf/geografi/; GEOGRAFIA ECUATORIANA

diferenciar como plataforma continental y plataforma insular. Desde esa perspectiva es necesario caracterizar y conocer las estructuras geológicas e inventario de los recursos vivos y no vivos que están en ellas. En el caso de la plataforma continental, por la presencia de un área de subducción³²⁸, ésta es relativamente pequeñas, no más allá de 48 MN en la parte más ancha, en el Golfo de Guayaquil, mientras que en las islas Galápagos, la plataforma insular tiene más de 200 Mn, esto es lo que motiva a impulsar los estudios de su prolongación natural, ya que a la luz de la CONVEMAR, el Estado ribereño tiene la posibilidad de extenderla a más de 200 MN, hasta 350 MN, cuando científica y técnicamente se prueben que tienen un origen y pertinencia geológica.

Huelga decir que los recursos que se encuentran en ellas y debajo de ellas, son abundantes y apreciados, especialmente en lo que tiene que ver con minerales e hidrocarburos. En ese sentido la existencia de sulfitos polimetálicos y nódulos de manganeso, son elementos apreciados y junto con los demás minerales que también se encuentran sobre ellas, constituyen recursos susceptibles de ser explotados para las industrias: bélica, aeronáutica, espacial, informática, electrónica, biológica, etc. Claro está, que los costos y las tecnologías implícitas en esos procesos, demandan ingentes recursos económicos, que la mayoría de los Estados en vías de desarrollo y, en especial, los suramericanos, no tendrían como cubrir, a menos que existiesen los convenios correspondientes, un tema que es bastante complejo sino se tiene el conocimiento y el marco legal internacional adecuados, como sería el caso de la CONVEMAR, concomitantemente con la investigación científica nacional, a la que se le debe incentivar e impulsar.

La Amazonía y el Eje Multimodal Amazonas (EMA). Ecuador es parte de una de las mayores y más ricas cuencas hidrográficas del mundo, la del río Amazonas, tanto así que si se uniese con la gran cuenca del río Paraná, por medios artificiales, representarían en conjunto el 30% del agua dulce del mundo³²⁹, en estado líquido y utilizable. Ecuador, en la actualidad, tiene

328 En términos de geología, un área de subducción implica un sector en donde la placa oceánica (Nazca) menos fuerte que la placa continental (granito), al chocar con ésta (por efecto de la tectónica de placas) la placa oceánica se hunde en una fosa, destruyéndose. En el caso de Ecuador, esto ocurre frente a sus costas continentales.

329 www.rosafe.com/bolsa/hidros, HIDROVIA-SINOPSIS

la capacidad de proyectar su producción y comercio a través de sus ríos ecuatorianos amazónicos: Putumayo, Napo y Morona, conectando de esa manera los océanos Pacífico y Atlántico, a través de corredores interoceánicos conformados por los ríos mencionados más carreteras, ferrocarriles y aeropuertos, que configuran un eje multimodal amazónico, convirtiéndolo en un país bioceánico. Esta sui géneris situación le permitiría proyectar sus intereses marítimos a Europa y Asia. Aunque, como ya se mencionó, es necesario realizar los estudios técnicos para armonizar una “carga oferta”, con los mercados existentes, la protección del medio amazónico y el desarrollo social regional y nacional.

Las Islas Galápagos. Ecuador tiene algunas ventajas en las islas Galápagos, las mismas que han sido declaradas patrimonio de la humanidad y una vitrina de la evolución de las especies; objeto de intensas investigaciones científicas, para esclarecer los misterios que encierran sus islas y sus islotes y también, porque no, para identificar las riquezas en recursos naturales que encierran, no para los tiempos presentes, pero si para incluirlos en el listado vital para tiempos futuros y difíciles para nuestro país. Las islas Galápagos presentan una serie de contrastes inquietantes y contrapuestos, que han colocado en entredicho muchas antiguas teorías sobre el desarrollo y evolución de las especies y le dieron fundamento a la teoría de Charles Darwin.

Considerando que las islas se encuentran en la línea equinoccial, tienen la influencia de corrientes oceánicas frías. Las aguas que bañan las costas insulares, son ricas en nutrientes, en especial en las áreas de afloramientos, de ahí que muchas especies de diferente hábitat, por fuerza de esta extraordinaria simbiosis, conviven una junto a la otra, lo que bajo condiciones normales, sería difícil que ocurra³³⁰ (p.e. corales y manta rayas, junto a lobos marinos y pingüinos). Ni que decir sobre la formidable génesis volcánica y tectónica, que las convierte (a las islas) en únicas en el mundo y propensas a la protección de la humanidad entera, a través de una serie de convenios y nominaciones, entre las que se incluyen: Patrimonio Natural de la Humanidad (08-sep-1978); Reserva de la Biosfera (1985); Reserva de Recursos Marinos (13-may-1986); Santuario de Ballenas (1990); Zona Marítima Especialmente

330 p.e. corales y manta rayas, junto a lobos marinos y pingüinos

Sensible (2004), entre las más importantes. Por otra parte, la CONVEMAR es totalmente funcional para la protección de los ecosistemas sensibles como Galápagos, en un marco jurídico internacional muy sólido; otra razón para que Ecuador adhiera a ella.

Las islas también tiene un valor estratégico considerable, por su posición en el océano Pacífico, de hecho, en la Segunda Guerra Mundial, con “permiso” de Ecuador, los Estados Unidos de América, utilizaron para observar y servir de alerta temprana para la protección del Canal de Panamá; ahora que este canal ha realizado un proceso de modernización muy agresivo y ha incrementado su capacidad, su valor estratégico también ha aumentado y, por ende, las islas siguen siendo una posición estratégica extraordinaria. La posición de las islas, debe ser aprovechada exclusivamente por Ecuador, en su visión hacia el Océano Pacífico y con el interés de coadyuvar al equilibrio regional, propugnando siempre la paz y, si fuera del caso, utilizando esa posición para la paz. No sabemos cuáles serán los conflictos del futuro, pero si debemos considerar que la Armada Nacional será la que asuma esa posición estratégica, en el contexto indicado.

La Antártida. Allende las aguas australes de Sudamérica, a aproximadamente 900 kilómetros de distancia, está el gran continente congelado, rodeado de océanos: La Antártida; guardián de grandes volúmenes de recursos naturales vitales para el ser humano (pesca, petróleo, gas, krill, hierro, manganeso, etc.) y que por el momento, por efecto de la moratoria de explotación, cualquier proyecto de hacerlo está postergado hasta el año 2048; hasta tanto los esfuerzos de investigación científica, para evaluar las potencialidades de estos recursos y encontrar la forma futura de explotación que sea racional, sostenible, sustentable y libre de contaminación. Ecuador mantiene un refugio “República del Ecuador”, en la isla Rey Jorge y otro más en la isla Greenwich; en donde también se encuentra la Estación Científica Ecuatoriana “Pedro Vicente Maldonado”³³¹ (PEVIMA). Ecuador cuenta con una alternativa de desarrollo para su pueblo, dentro de las próximas cuatro décadas, de ahí que es importante que se mantenga el esfuerzo para investigar y tener una visión adicional de un **“territorio antártico ecuatoriano”**.

331 Esta estación es de verano, es decir, solamente es utilizada en el verano austral, entre los últimos días de invierno, hasta el mes de marzo

El sistema de la Marina Mercante

En el libro de la DIGEIM, anteriormente citado [DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. 2003], señala respecto a la Marina Mercante que es:

“(...) el conjunto de organismos y medios que posibilita el transporte de pasajeros y el intercambio comercial por vía acuática de cabotaje e internacional... un sistema de transporte marítimo está compuesto por las rutas marítimas y los puertos. En el sistema se movilizan los medios que son los buques, transportando personas o carga de cualquier tipo. Los puertos son los eslabones que enlazan el transporte terrestre y marítimo y donde se realiza la distribución de la carga de importación y exportación (...).

Hoy en día se habla de un Sistema de Marina Mercante, porque lo es; es decir, no se pueden hablar solamente de puertos, buques petroleros, buques mercantes, de los estibadores, de los prácticos, los procesos portuarios, etc., sino que todo eso debe estar integrado y funcionando como un eficiente sistema que permita determinar inmediatamente cuando hay problemas o distorsiones de los procesos establecidos, para entregar calidad en servicios, rapidez en el manejo de las cargas (hidrocarburos, granel, contenedores, pescados, etc.) y alcanzar una alta competitividad. La Dirección General de la Marina Mercante ha realizado grandes esfuerzos por lograrlo, y también ha tenido que ajustarse a la evolución de los tiempos, sobre todo con la evolución del Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO) al que el Estado le está traspasando las competencias de los puertos, deslindándolas de la DIGMER, para tratar de tener un mayor y mejor control del Estado. Este proceso aún no se ha materializado al ciento por ciento, pero en los meses de junio, julio o agosto de 2008, probablemente se concreten algunos aspectos de este cambio.

En una conferencia internacional que se llevó a cabo en Trujillo - Perú³³², en el año 2003, para el tratamiento y negociación del establecimiento del Eje Multimodal Amazonas, Ecuador presentó una postura que para muchos de los presentes resultó interesante, sobre todo por la capacidad de diversificación de la que podría ser capaz Ecuador, de llevar a cabo, con respecto a sus puertos. Esta postura se la hizo en medio de la preocupación los ciudadanos de Manta, respecto al tratamiento y estatus que estaba

332 Conferencia sobre EMA- 2003

adquiriendo el puerto de Manta y con el que, por presiones políticas, intentaba ser el puerto internacional pacífico, por donde debía conectarse al Eje Multimodal Amazonas (EMA). La propuesta fue simple: Ecuador tiene una gran fortaleza por ser pequeño, y es que las distancias entre sus puertos son relativas pequeñas (contando siempre con el fortalecimiento de la red vial nacional) y éstos, a su vez, gravitan sobre cualquiera de las alternativas planteadas para el trazo definitivo del EMA, es decir, los ríos Putumayo, y Napo.

En esta oportunidad se planteó que todos los puertos ecuatorianos pueden funcionar como uno solo, para diversas cargas; es decir, la especialización de los puertos, de tal forma que no se hablaría de Manta o de Guayaquil, o Esmeraldas o Puerto Bolívar, sino de la diversificación de la carga, por las características de cada puerto. De esta manera, todo el país sería favorecido. Sin embargo, en los últimos cinco años, a parte de la gestión del puerto de Manta, que fue concesionado a la empresa Hutchison, para convertirlo en un gran puerto de transferencia, han surgido iniciativas como el puerto de aguas profundas de Posorja, que necesitan tener una visión de integración a la capacidad de diversificación, para que haya un beneficio nacional, aprovechando lo que se han expresado con relación a hablar de un **Puerto Ecuador**.

Aparte de los puertos, es necesario hacer énfasis en la flota mercante nacional, puesto que en la actualidad es débil y dentro de la cadena de producción del país no es significativa, porque ésta es pequeña y la aquejan problemas de ineficiencia y falta de un verdadero proceso de modernización; además que ha vista complicada con la eliminación de la reserva de carga, asunto que fue necesario, porque introdujo procesos de competitividad esenciales para la modernización del país y la armonización con la fuerza de los mercados globales. Ahora bien, tomando en cuenta lo expresado en todo lo relacionado con el Complejo Geomarítimo, la Marina Mercante tiene un papel trascendental en la vida del país, en las próximas décadas, simplemente porque se ha diversificado desde el Atlántico, la Amazonía, el Pacífico, las islas Galápagos y la Antártida. Es por lo tanto esencial iniciar su crecimiento, en todo el amplio espectro de su aplicación.

La Infraestructura Científica y Tecnológica

La DIGEIM señala al respecto, que es: “(...) representada por el grado de conocimiento científico sobre el mar y los fenómenos que en él se producen. La infraestructura tecnológica está constituida por el conjunto de medios destinados a la exploración y explotación de los recursos renovables y no renovables del mar...” [DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. 2004],

Este componente de los intereses marítimos nacionales es el que tiene un mayor grado de dificultad económica, por el simple hecho de que para hacer investigación científica, marítima y fluvial, en nuestro país, se necesita un gran presupuesto, el mismo que no se lo puede conseguir en Ecuador y de ahí que muchas organizaciones internacionales, en especial ONG's, proveen esos presupuesto. Si bien es verdad que estas organizaciones ayudan a muchos investigadores nacionales, también es verdad que los productos generados por la pasan a pertenecer a la comunidad internacional, a veces sin que nuestro sistema nacional se nutra de estos conocimientos. Por otra parte aún prevalece en la mente de los empresarios de nuestro país, que la investigación marítima y fluvial no son un buen negocio. El esquema se complica aún más cuando nos damos cuenta de que la capacidad para investigar y hacer ciencia se divide en cuatro escenarios muy diversos, pero al mismo tiempo fundamental para el futuro desarrollo de nuestro país: la amazonia, las costas y los espacios marítimos jurisdiccionales, las islas Galápagos y la Antártida.

Ni que decir respecto a la infraestructura que tiene Ecuador para realizar dicha investigación; podemos ver que en la Armada, el INOCAR ha cumplido con este rol fundamental en esos cuatro escenarios. El Instituto Nacional de Pesca (INP) ha hecho esfuerzos para lo que tiene que ver con la investigación ictiológica. El Programa de Recursos Marino Costeros (PMRC), ha hecho investigación para la protección y desarrollo sustentable de la faja litoral y costera. En las islas Galápagos sí ha habido un interesante desarrollo de parte de investigadores y organismos nacionales, sobre todo en lo que tiene que ver con la protección del medio marino. Pero quienes han empleado los mejores y mayores medios para la han sido las instituciones internacionales interesadas, sobre todo, en las islas Galápagos y en la Amazonía.

Siendo este el esquema general de la infraestructura científica y tecnológica, es preocupante y urge una estrategia tendiente a incrementar las capacidades instaladas, así como también el incremento del conocimiento de los investigadores. En el momento que bajo el marco de la CONVEMAR, se inicien los trabajos relacionados con la determinación de la plataforma continental más allá de las 200 MN, desde las islas Galápagos; o corresponda establecer la diversidad y capacidad migratoria de muchas de las especies que requieren monitoreo y control, o conocer muchos regímenes de los cambios océano - atmosféricos, para la identificación integrada y global de posibles cambios climáticos o fenomenologías como las de “El Niño” o “La Niña”, o cualquier otro tipo de investigación que permita conocer, cuantificar y evaluar los recursos naturales provenientes de las aguas jurisdiccionales o del suelo o subsuelo de la plataforma continental, con los que Ecuador, en el marco jurídico de la Convención le toque defender o participar en los procesos de extracción, estaremos limitados, porque el conocimiento lo tienen otros países, sobre lo que debiera ser (el conocimiento) parte del patrimonio de Ecuador, como la herramienta fundamental para encontrar y usar las alternativas futuras de desarrollo, en los cuatro escenarios ya indicados.

Organismos, Convenios y Tratados Internacionales

La DIGEIM, en la obra mencionada indica que: “(...) Ningún país puede permanecer aislado del contexto marítimo internacional, porque comercio exterior significa interrelación. Bajo esta premisa los países se han unido formando organismos internacionales que regulan y legislan las actividades marítimas (...)”. [DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. 2003]

Efectivamente, los organismos, convenios y tratados internacionales son la piedra angular de la visión del mundo exterior que Ecuador tiene, de sus capacidades, potencialidades y retos fundamentales, para llevar al país hacia el desarrollo. Cada convenio que se firma, es una conjunción de oportunidades y también de compromisos, los cuales estamos dispuestos a cumplir, es decir, existe la voluntad política para hacerlo, considerando el bienestar que traerá para las instituciones involucradas y la nación. Todos los tratados internacionales son vitales para la construcción del marco

legal en el que Ecuador desarrolla su visión de futuro, no solo por los beneficios que aquellos suponen que traen, sino para que la imagen del país se robustezca en los escenarios internacionales, claro está que los compromisos asumidos, significa también un alto grado de proactividad y de cumplimiento.

Los organismos internacionales configuran una parte del manejo de los escenarios internacionales, sobre todo cuando en ellos, se ponen de manifiesto capacidades de gestión política y técnica, que son el reflejo, a su vez, de las capacidades del país. Los organismos internacionales establecen normativas y estándares en diferentes campos, los mismos que deben ser observados y acotados por parte de todos sus asociados, teniendo una connotación de obligatoriedad moral, pero que también tiene un principio grupal que da fuerza a las tareas que llevan a cabo, para el cumplimiento de determinados objetivos. Por ejemplo, la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) rige la forma en que deben realizarse los levantamientos hidrográficos, así como la cartografía náutica, en ese sentido, las recomendaciones que hace, son fundamentales para mejorar la calidad de las cartas náuticas, el incremento de la seguridad a la navegación y garantiza el desarrollo tecnológico y sostenido de la Hidrografía, a nivel mundial.

La Economía Marítima

Son todas aquellas actividades que realiza el hombre, desde las más simples hasta las más complejas, relacionadas con el mar, que generan recursos económicos que redundan en beneficios para el país. Esta es uno de los intereses marítimos que ha sido recientemente incorporado, no sin antes explicar que aquel refleja, en sí mismo, una parte de la conciencia marítima, ya que las actividades del hombre relacionadas con el mar, surgen de un entendimiento de las necesidades inherentes a la visión de negocios, al apoyo logística, a la provisión de bienes y servicios, que al crecer e incrementarse la demanda, los une, los asocia más al sentido de bienestar y progreso. La economía marítima es en sí misma, la generación de la riqueza real, palpable, objetiva, producto que obedece a una simbiosis entre el mar y el hombre, desde que éste los conserve y lo proteja para beneficio de toda la nación.

El Concepto. Nuevamente, como lo ha sido a lo largo de muchos importantes eventos marítimos trascendentes en la historia de Ecuador, la

Armada Nacional amplió sus horizontes todavía más, y estableció, como uno de sus objetivos estratégicos institucionales el “Contribuir al desarrollo del país y proyectar los intereses marítimos y fluviales del país, hacia las cuencas del Pacífico, y del Atlántico a través de la Amazonia; y la región Antártica”, que a nombre del Estado Ecuatoriano, es la primera promulgación de una visión oceanopolítica nacional. [DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. 2004]

Por otra parte, después de diversos análisis que hemos realizado en función de los fundamentos de la oceanopolítica, su posición geográfica y su caracterización en la realidad geográfica y marítima de Ecuador, y habiendo compilado la estructura de sus Intereses Marítimos Nacionales, es importante ahora, visualizar la compilación de las características de lo que Ecuador es, con relación a su territorio, población, recursos y sus fronteras, considerando el potencial y las capacidades que debe desarrollarse en espacio alimentador, el cual a su vez depende de la visión del Poder Marítimo de la tierra corazón o centro político; los núcleos deben estar enlazados, interna y externamente por un sistema de comunicaciones eficientes, eficaces y efectivas, 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 adecuado y eficiente manejo de las relaciones exteriores.

En el pensamiento de Friedrich Ratzel, “La frontera es el órgano periférico del Estado y como tal es prueba de crecimiento y fuerza”, en la actualidad, es necesario hacer énfasis en la gran 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 llevar en la gran aldea global.

En el Gráfico N° 12 está la idea de la integración del principio del Mar Equinoccial.

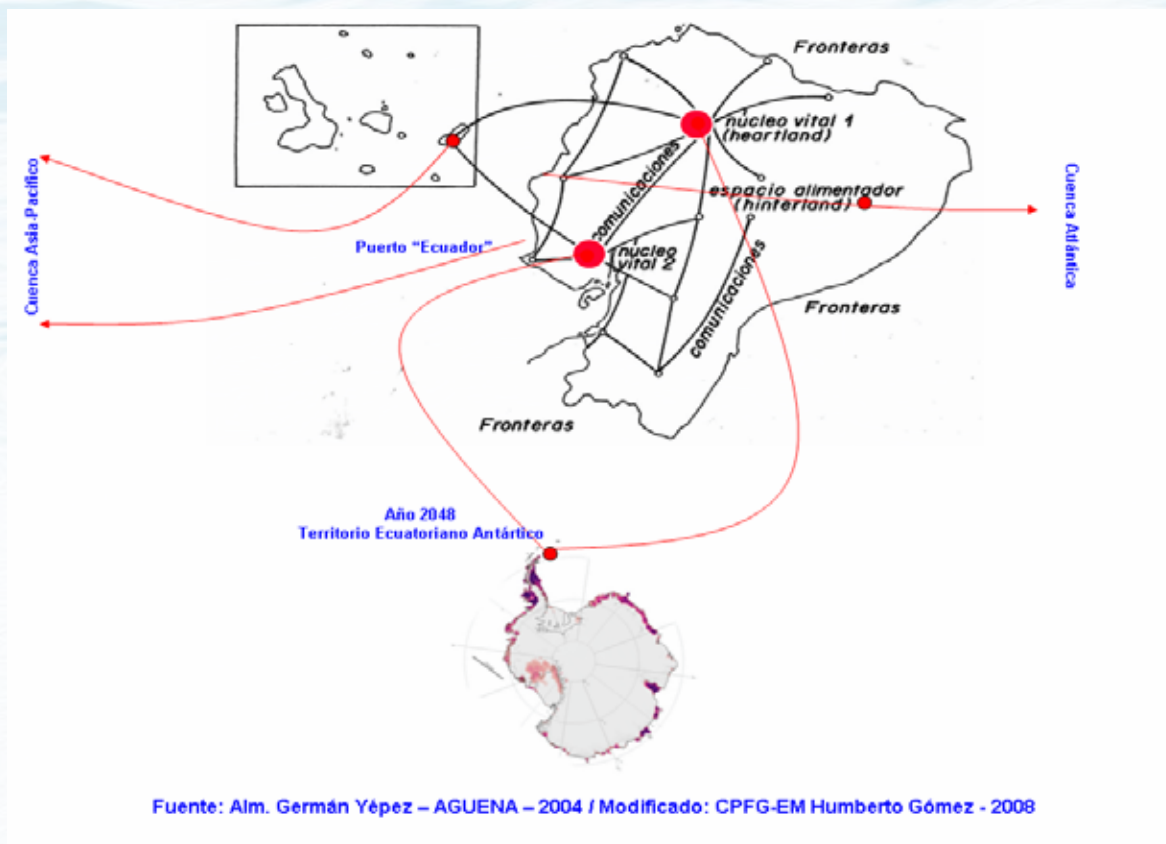


Gráfico N° 12

Esto tiene una profunda raíz geopolítica, que desde la perspectiva de Friedrich Ratzel, migra el espacio vital de la nación, desde el continente, hacia el océano, naciendo una visión oceanopolítica, con lineamientos iniciales de la filosofía del almirante Jorge Martínez Busch, y que en si desarrollo 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

Es un concepto que integra los intereses marítimos ecuatorianos, que se encuentran en los espacios marítimos y acuáticos 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 (Territorio Ecuatoriano 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 Ecuador deberá observar, monitorear y participar en las mismas actividades que en esos espacios desarrollan otros estados, bajo las disposiciones que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, prescriben para el Alta Mar y los Fondos Marinos, de tal manera que será 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.

Ecuador, 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.

La Armada Nacional, a pesar de sus limitaciones económicas, ha estado consciente de su responsabilidad presente y futura con la nación ecuatoriana y ha desarrollado proyectos de importancia geopolítica y oceanopolítica. Uno de esos proyectos fue la inserción de Ecuador en el Tratado Antártico, como miembro consultivo y ahora se halla empeñado, junto con el Ministerio de Relaciones Exteriores, en la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, este último es un proyecto complejo, sobre todo porque requiere de la comprensión del pueblo ecuatoriano respecto a la importancia que tiene para el país y eso no es fácil, por el desconocimiento casi total de su contenido y su arraigada visión continental.

¿Cómo es posible mudar la visión continental del ecuatoriano, sino existe de por medio la 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? Estas respuestas están 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 cien mil kilómetros cuadrados de espacios marítimos, y que guardan el principio de conservación del Estado Nación Ecuador, en el presente siglo. Pero esos espacios marítimos, que son el traslado natural del espacio vital, no pueden ser concebidos como una realidad estática o implícita en un mapa, porque en la realidad de las fronteras modernas, el Estado Nación está hasta donde están sus intereses, que en ese caso, por derecho y conciencia, está en la Antártida, en donde el esfuerzo de investigación científica ha establecido un espacio propio como país y que coadyuvado a la construcción del conocimiento del continente blanco para beneficio de la humanidad y sobre todo para el Ecuador del futuro.

Está también en la Amazonía y su proyección hacia una cuenca todavía desconocida en su verdadero potencial, que a través de la historia ha tenido 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 y como nación multiétnica, estén dispuestos a buscar y consolidar. 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 debe llevarlo hacia Canadá, México, América Central y el Caribe. Está hacia el sur, dentro de la visión regional de la Comunidad Andina de Naciones o del MERCOSUR, además, como parte de levantar su vista a las islas Galápagos, puede ver una cuenca del Océano Pacífica, llena de oportunidades.

Toda esta visión está fundamentada en su posición y entorno geográficos, que son la base de todo lo que somos y podemos ser, pero no sólo basta con desearlo o visualizarlo, hace falta ir más allá, hace falta prepararnos y crear el escenario apuesta fundamental, a través de políticas oceánicas y costeras, que tiendan a crear, primero que nada, una conciencia marítima sólida, consciente, responsable y visionaria de la realidad del hombre ecuatoriano y su eterna relación con el mar, luego, el impulso de las políticas que tengan como base la educación, la investigación científica, el desarrollo de tecnología y el fortalecimiento de las estructuras afines, y recién, sobre todo eso, empujar hacia delante, a través de lo que el sector estatal y privado pueden hacer, olvidando la cómoda y antipática dependencia del petróleo, que a la final de las cuentas, ha sido el pescado que no nos ha permitido aprender a pescar, en un mar siempre presente, principio y fin de nuestro pequeño gran Ecuador.

Nace, entonces, la visión oceanopolítica que integra los Intereses Marítimos Nacionales de Ecuador, que por su única y estratégica posición geográfica es un Mar Equinoccial, que es un mar de Galápagos, que es un mar de los espacios marítimos y las oportunidades en la cuenca del Asia-Pacífico; que es un mar en la Antártida, que es un río poderoso en medio de una Amazonía rica pero al mismo tiempo frágil, que está en una cuenca Atlántica que está en los dos hemisferios Norte y Sur y que ahora hay que planificar sobre esa visión y crear el arte de las acciones reales para un país inmensamente rico y bendecido, grande y único, que tiene el más grande desafío de su historia, porque de eso depende su propia supervivencia futura, pues existen otros grandes que quieren su espacio también. [DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. 2004]

Capítulo VI

PROSPECTIVA DE LA VISIÓN OCEANOPOLÍTICA
EN LA EDUCACIÓN SUPERIOR

RELEVANCIA DEL ESTUDIO

La oceanopolítica de Ecuador debería basarse en cuatro ejes fundamentales: los espacios marítimos ecuatorianos en la cuenca del Pacífico, el archipiélago de Galápagos, la Antártica y la proyección comercial, social y científica, a la cuenca del Atlántico, a través de los corredores interoceánicos, en la cuenca amazónica. Es un espacio físico y virtual, en donde confluyen los intereses marítimos y fluviales del país, convirtiéndose en un espacio vital, en el que bien pueden construirse las bases para el Ecuador del mañana, pero para todo ello, es necesario una inmediata preparación académica y un fortalecimiento adecuado de las instituciones involucradas, entre ellas, la Armada Nacional, con un Poder Naval con proyección oceánica y fluvial, flexible y disuasiva, con hombres entrenados, altamente capacitados y conocedores de esos espacios geográficamente disímiles, pero poderosamente integrados por una firme voluntad política, que oriente los esfuerzos hacia esa nueva visión de nuestros intereses marítimos, llamado: el **mar equinoccial** de Ecuador.

Es evidente que la socialización de este nuevos concepto, no depende exclusivamente de la Armada Nacional, sino que deberá tener varios medios para hacerlo; uno de ellos, la Universidad Naval, es el primer camino hacia las demás instituciones de educación superior, a las que se les podrá entregar los fundamentos y conceptos de la conciencia marítima, con lo cual se proyecta el Estado hacia los mares, comprendiendo la importancia que tiene el mar y su uso, la explotación de sus recursos marítimos de manera sostenido y sustentable para el desarrollo del Ecuador; por lo tanto, es fundamental identificar la evolución del pensamiento geopolítico y oceanopolítico del Ecuador hasta mediados de este siglo, porque de eso dependerá la planificación estratégica tendiente a desarrollar y dar seguridad al país.

Formulación del problema

¿Qué incidencia tienen la geopolítica y oceanopolítica en la educación superior para orientar la implementación de políticas estatales que propicien el aprovechamiento de los recursos del mar y del desarrollo del Ecuador?

Objetivo general

Fortalecer el pensamiento geopolítico y oceanopolítico en la educación superior en función del Estado para la implementación de políticas estatales que generen el aprovechamiento de los recursos del mar como espacio vital en el desarrollo económico del Ecuador, en el periodo comprendido entre el 2008 - 2018.

Objetivos específicos

Visualizar los futuros cambios en el pensamiento geopolítico y oceanopolítico nacional, identificando los factores que lo afectarán y la influencia que tendrán en el desarrollo de Ecuador a mediados del siglo XXI.

Definir las características y factores que afectarán el pensamiento geopolítico y oceanopolítico del Ecuador, hasta mediados del presente siglo y definir las estrategias tendientes para alcanzar las mejores alternativas para el país.

Proponer un modelo de pensamiento geopolítico y oceanopolítico nacional que sea capaz de promover los cambios estructurales en el país, tendientes a alcanzar un desarrollo armónico, fundamentado en el mar, como espacio vital.

Alertar a las autoridades sobre las consecuencias de no ajustar las acciones estratégicas pertinentes y oportunas, frente a los escenarios que podrían darse hasta mediados del presente siglo.

Análisis prospectivo

El estudio prospectivo está detallado en el **Anexo F**.

Selección de las rutas estratégicas

Sobre la base del estudio prospectivo realizado y detallado en el Anexo F y, además, empleando la técnica IGO y los distintos escenarios planteados con anterioridad, se proponen las alternativas que dan respuesta como soluciones estratégicas:

Conciencia marítima

Fortalecer el sistema educativo nacional a través de la inclusión de programas, en todos los niveles, con orientación marítima y fluvial,

especialmente en lo concerniente al conocimiento de los espacios marítimos jurisdiccionales y de aquellos inmersos en el derecho internacional marítimo, haciendo énfasis en sus potencialidades en cuanto a recursos naturales (vivos y no vivos) y a todas aquellas fuentes capaces de sustentar nuevas formas de producción, innovadoras formas de energía y, en definitiva, todas aquellas actividades que involucren un sustentable uso del mar, en concordancia con la protección del ambiente marino-costero y fluvial y la preservación de los recursos naturales.

Robustecer el Programa de Educación Ambiental Marino Costero y Fluvial (PEAMCO), a través de foros, talleres, campañas de difusión, campañas de inclusión de las poblaciones costeras, insulares y fluviales respecto a su rol fundamental en el desarrollo marítimo nacional, como actores de la producción en función de sus actividades en cuanto al uso del mar y la concienciación de su apoyo a la defensa de sus recursos naturales (vivos y no vivos).

Difundir la visión de un nación marítima ecuatoriana y su relación trascendental con su visión oceanopolítica, la misma que será uno de los factores de éxito para confrontar la problemática de un siglo XXI complejo y riesgoso; propugnando el desarrollo de una capacidad de gestión política eficiente, con una gran componente marítima, capaz de desarrollar iniciativas en cuanto al uso del mar y su conocimiento cabal e integral, y asumiendo la importancia capital que tienen los intereses marítimos y fluviales, desde la Amazonia, hasta las cuencas del Pacífico y Atlántico, las islas Galápagos, la Antártida y los espacios marítimos que se encuentran implícitos en ellos, tanto los que se son de responsabilidad actual, como aquellos que se deriven con el tiempo por efecto de la evolución dinámica del derecho internacional marítimo. Es necesario que en la madurez de la conciencia marítima, nunca se pierda de vista que todo tiene un proceso de evolución sistemática, que debe ser observada, entendida y aplicada, para no quedarnos en una estática que resulta, finalmente, pernicioso y peligroso para la supervivencia del Estado y de la nación .

Sobre la base de esta visión general existe la necesidad de identificar el valor agregado que cada uno de los ecuatorianos tendrá en el momento que esta conciencia y la visión, marítimas, se consoliden en el imaginario de la mayoría, a través de la **Identidad Marítima Ecuatoriana**, lo que permitirá

que los ecuatorianos de las actuales y futuras generaciones que la tengan, podrán asegurar la supervivencia y desarrollo de su pueblo.

Capacidad del Poder Naval

Obtener los medios navales suficientes para fortalecer el Poder Naval, de tal forma que se incremente su capacidad de disuasión en el corto, mediano y largo plazos. Por otra parte, es fundamental entender que no sólo es importante la adquisición de los medios, sino también mantener un constante proceso de formación, capacitación y perfeccionamiento, en el más alto nivel académico, tecnológico y científico, de los hombres y mujeres que los emplearán; concienciándolos de su rol vital en la defensa de la soberanía del territorio y del patrimonio marítimos que tiene y tendrá Ecuador.

Sin duda alguna que el Estado Ecuatoriano deberá estar muy claro que el empleo eficiente y oportuno del Poder Naval en el presente siglo, es una necesidad vital, ya que el patrimonio marítimo nacional será cada vez más codiciado por otros Estados, conformes la escasez de los recursos naturales, especialmente los estratégicos, vaya incrementándose en el planeta, como causa de la sobre explotación de aquellos, en tierra. Por lo tanto, la capacidad del Poder Naval de Ecuador, ya no sólo está circunscrito a un ámbito costero, o en el ámbito de guardacostas, sino que deberá desarrollarse con una visión oceánica y con la suficiente capacidad como para evitar y repeler a las amenazas, antes de que éstas lleguen a los espacios marítimos jurisdiccionales, bajo la premisa fundamental de que las acciones tomadas en ese sentido, deberán ser efectivas y permanentes.

Políticas de Estado orientadas al uso del océano

Durante algunos años la Armada Nacional, a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, llevó a cabo un proceso complejo relacionado con el desarrollo de las políticas oceánicas, visualizando la importancia de aquellas, en la transformación del Estado Ecuatoriano en un Estado Marítimo. Sin embargo, no fue sino hasta el año 2007 en que éstas comenzaron a consolidarse y a escalar en cuanto a su nivel de interés y finalmente, en el año 2008 parecería que este requerimiento para el país, está lista para trascender dentro de las políticas de Estado y, obviamente, en las políticas de los futuros gobiernos.

En el año 2008 parten con la denominación de “Políticas Oceánicas y Costeras” (POC) y serán la base de la estructura marítima del Estado Ecuatoriano. Estas políticas son perfectibles en su aplicación y en su evolución en el tiempo, conforme las necesidades y requerimientos del Estado vayan exigiendo los cambios pertinentes. Dichas políticas tienen la virtud de conseguir, finalmente, que las decisiones de los gobernantes, en el manejo de un Estado Marítimo, tengan un referente que les permita tomar decisiones en cuanto al uso eficiente y sustentable de los espacios marítimos jurisdiccionales, bajo una estructura denominada “Comisión Interministerial de Asuntos del Mar” (CIAM), que ubicada en un nivel de ministerio, regule dicho uso.

Las políticas de Estado, encumbradas por las POC, obviamente deben tener una estructura jurídica sólida, no solo a nivel nacional, sino, sobre todo, a nivel global, sustentada en un marco jurídico trascendente como lo es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), sino no podrá entenderse su aplicación y su proyección en el tiempo. Las POC tienen también la tarea fundamental de articular a la CONVEMAR en el contexto nacional, bajo la visión del Estado Ecuatoriano, a través de la CIAM. En esta estructura, la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar (CNDM), juega un papel muy importante, porque materializa a nivel técnico, la gestión del Estado con relación al articulado de la CONVEMAR. [GÓMEZ, Humberto. 2004]

Tanto las POC, como la CIAM, en el contexto de la CONVEMAR, tendrán un motor filosófico, fundamentado en el territorio y patrimonio marítimos nacionales, estructurados sobre su visión oceanopolítica, es decir, sobre lo que el Estado Ecuatoriano quiera desarrollar sobre la base de las oportunidades que en el contexto regional y global pueda tener para cumplir con sus roles esenciales. Esta visión, el Mar Equinoccial, lo impulsará a prevalecer en el tiempo, le permitirá evolucionar al ritmo del derecho internacional marítimo y le permitirá entender y contrarrestar las amenazas del siglo XXI, a través de políticas de Estado flexibles, consolidadas, maduras y permanentemente monitoreadas, a través de la CIAM y el perfeccionamiento de las POC. [GÓMEZ, Humberto. 2008]

Ecuador en la CONVEMAR

Al mes de julio 2008, 156 países de la ONU se han adherido a la CONVEMAR, lo que equivale al 81% de los Estados miembros. La adhesión del Ecuador a la CONVEMAR conlleva las siguientes ventajas y beneficios:

- a. Acceder al mayor compendio de leyes marítimas de carácter internacional que promueven el uso pacífico de los mares y océanos y regulan todos los asuntos relativos a los espacios marinos y oceánicos.
- b. Ser parte de un mecanismo que prescribe el aprovechamiento de los recursos marinos de modo sostenible y equitativo en beneficio de la comunidad internacional.
- c. Disponer de un sistema jurídico y técnico-científico integral que promueve el desarrollo sustentable en beneficio de las generaciones presentes y futuras, protege y conserva los recursos marítimos y evita su sobreexplotación.
- d. Incorporarse a un mecanismo que promueve el desarrollo, la transferencia de ciencias y tecnologías marinas, a través de lo cual se consagra el principio de la cooperación internacional, para que los países desarrollados puedan compartir sus conocimientos en materia marina, con los países que lo necesitan.
- e. Promover a nivel nacional, regional y universal, el desarrollo de leyes marítimas ambientales y de conservación del medio marino y sus recursos, aún lejos de las áreas jurisdiccionales de los Estados ribereños.
- f. Contar con un instrumento para la solución de controversias relativas al Derecho del Mar por medios pacíficos, especialmente a través del Tribunal Internacional del Mar, el cual tiene competencia para conocer los conflictos relacionados con los derechos y deberes establecidos en la Convención, así como capacidad para emitir fallos de carácter obligatorio.
- g. Facilitar el acceso de la población de nuestro país a los recursos del mar, de una manera democrática, ordenada, sostenible y sustentable.
- h. Permitir al Ecuador contribuir a la construcción de un orden económico internacional más justo y equitativo para los espacios oceánicos.
- i. Permitir a Ecuador la ampliación de sus espacios marítimos jurisdiccionales, mediante la extensión de su plataforma insular en la cordillera submarina de Carnegie, cordillera submarina de Cocos y

- cordillera submarina de Colón, más allá de 200 MN. hasta 350 MN.
- j. Facilitar a Ecuador el mantenimiento de sus límites marítimos, porque puede contar con un marco jurídico internacional de amplia aplicación.
 - k. Permitir a Ecuador la explotación sustentable de los recursos vivos y no vivos que se encuentran en los espacios marítimos jurisdiccionales y en todos aquellos que aplique el Derecho Internacional Marítimo, garantizando de esta manera la preservación de los mismos para las futuras generaciones de ecuatorianos.

Las ventajas que tendría Ecuador, bajo el marco de la CONVEMAR, son considerables y, en cierta forma, es una garantía para su desarrollo futuro, en cuanto a su visión del uso del mar, su conservación y el aprovechamiento racional de sus recursos, sin embargo, jamás podrá pensarse que es la panacea, si es que de por medio no existe la voluntad política de aplicarla, entendiendo sus alcances y también sus demandas en cuanto a medios para lograr los objetivos que se trazan. No es simplemente una Convención más, es realmente la Constitución de los Océanos, y como tal deben generarse una serie de instrumentos jurídicos nacionales, capaces de llevarla a una ejecución efectiva, para el presente y el futuro del país. [GÓMEZ, Humberto. 2004]

La Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, no sólo articulará la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, sino que también proveerá los argumentos técnicos necesarios para su implementación y uso posterior, amparados en políticas de Estado que deben ser desarrolladas sobre ese marco jurídico y estructurado a través de las **políticas oceánico-costeras nacionales**.

La oceanopolítica en Ecuador

La oceanopolítica, como una evolución de la geopolítica hacia el mar, tiene un primer objetivo fundamental que es la configuración de la **Identidad Marítima Nacional**; para ello, el Estado Ecuatoriano deberá canalizar los esfuerzos hacia la consecución de la conciencia marítima, a través de la educación integral y las políticas de Estado necesarias para lograr el desarrollo sustentable del país mediante el uso del mar, la protección de sus recursos y la conservación del medio marino, en un contexto de paz y equidad.

Comprendiendo lo sustantivo de lo expresado en el párrafo anterior, es que puede entenderse el porqué de la necesidad de una oceanopolítica que traduzca la visión del ecuatoriano común con relación al uso y aprovechamiento de sus espacios marítimos y de aquellos que se encuentran más allá de su jurisdicción nacional. Para comenzar, este aprovechamiento debe ser sostenible a través de una planificación estratégica que permita definir los objetivos y acciones estratégicas para que en el mayor tiempo posible, los recursos naturales, vivos o no vivos, que se encuentren en esos espacios, sean usufructuados por toda la nación ecuatoriana. [GÓMEZ, Humberto. 2008]

Luego, algo que es fundamental para el eficiente aprovechamiento de los recursos naturales, la investigación científica del mar y el desarrollo de tecnologías, en principio foráneas, después propias, para crear la investigación y metodologías más idóneas y convenientes para lograr este objetivo. Conocer el mar, no es una simple relación estadística de la cantidad y calidad de sus inventarios de recursos naturales; va más allá, significa que los ecuatorianos, en cualquier nivel, estarán en la capacidad de conocer e identificar las potencialidades, fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que están implícitos en ese uso del mar.

En el momento en que un gobierno canalice sus políticas, a través de una orientación hacia el uso sustentable del mar, la concepción oceanopolítica iniciará el proceso de creación de la identidad marítima. El Mar Equinoccial no pretende arrebatarse la importancia de la geopolítica del Estado Ecuatoriano, simplemente la complementa y, además, prevé el accionar de éste en un escenario que ya no es una novedad sino una realidad cada vez más creciente en el siglo XXI: el mar. La estrategia para su aplicación no debe fundamentarse en una simple socialización o difusión de sus principios, tiene que ir de la mano con la materialización y obtención de resultados que permitan, finalmente, ver su importancia. Se ha dicho con insistencia que el marco jurídico referente es la CONVEMAR, pero ésta no es el MAR EQUINOCCIAL, sino que es parte de él, porque mientras la una dice cómo se puede lograr, en un contexto que no sólo es nacional, sino global, la otra (la visión oceanopolítica) le dice hacia dónde ir usando a la CONVEMAR, aprovechando las oportunidades y evitando o minimizando las amenazas. [GÓMEZ, Humberto. 2008]

Situación geográfica esencial

Ecuador es un país suramericano, pequeño; una realidad que en determinadas circunstancias ha sido magnificada e insistentemente justificada sobre la base de una historia territorial saturada de pérdidas territoriales, atribuidas a las injusticias y ambición territorial de otros países. Esta parte de la visión propia de ecuatoriana es conmovedora y extremadamente perjudicial para la autoestima nacional, porque nos coloca en una actitud de autocompasión e incapacidad de superar los obstáculos. Cabe reflexiones profundas concernientes a la idoneidad y verdad de estas actitudes; por ejemplo, ¿somos tan débiles que siempre estuvimos a expensas de la ambición de otros Estados?, entonces ¿nuestro destino es ser siempre sojuzgados y oprimidos? O quizá sea hora de entender que todas las pérdidas territoriales obedecieron a una falta de voluntad de lucha por defender lo que es propio, o que nos faltó ingenio, maniobra política y fuerzas militares suficientes para impedir los abusos y opresiones de otros Estados, que a la luz de la lógica, también ¿no tenían derechos soberanos de expandirse según fuera posible, ante un marco del Derecho Internacional que estaba en evolución y que de una u otra forma privilegiaba, y aún privilegia a los más poderosos?

El asunto es que la historia de los hombres, finalmente, ha determinado que Ecuador tenga una extensión territorial relativamente pequeña de 256 370 Km²; sin embargo, como ejemplos, veamos que extensión territorial tiene Suiza: 41 285 Km²; Israel: 22 145 Km²; Alemania: 357 021 Km² o Gran Bretaña: 244 820 Km². Todos esos Estados son potencias mundiales en diversos aspectos y, uno de ellos, Gran Bretaña, ha sido emblemática por ostentar un Poder Marítimo y un Poder Naval que lo ha mantenido fuerte y próspera, pese a su pequeño tamaño, aunque existe un factor que no ha perdido de vista nunca, el hecho de ser una isla, le ha impuesto limitaciones, que las ha convertido en fortalezas. Entonces, no es el tamaño, solamente, es su actitud y su identidad marítima la que la ha hecho grande.

Ecuador tiene una posición geográfica única en el mundo, está en la mitad del mundo, en medio de dos hemisferios, en la línea equinoccial, cerca de las rutas logísticas y navieras más importantes de la cuenca Asia-Pacífico, con capacidad de proyectar su influencia hacia el norte, sur, este y oeste. Ver a la Antártida, tan cerca como al Ártico; ver tan cerca a Asia, como a Europa y a África. Esta es una posición que le confiere la geografía, pero además, su

comercio y procesos productivos se mueven por el mar con casi el 93% de sus exportaciones e importaciones, esto quiere decir, como se demostró, que su dependencia del mar es grande, por lo tanto, tiene una posición geográfica esencial insular³³³ [HARTUNG, Kurt. 2008].

Esta situación debe ser explotada explorando los mercados existentes y fortaleciendo, desarrollo y acrecentando su flota mercante, influyendo sobre la infraestructura portuaria regional, vendiendo la idea de un **Puerto Ecuador**, capaz de satisfacer exigencias logísticas y de comercio marítimo, con eficiencia y dinamismo; con políticas ágiles, alianzas estratégicas clave, desarrollo portuario integral, minimizando y orientando las tendencias internar a “procrear” puertos nacionales sin una planificación que mire hacia fuera; **no se debe ni se puede** mirar solamente hacia los intereses seccionales, hay que visualizar los intereses nacionales y de esta manera estructurar las ventajas de una posición geográfica esencial insular privilegiada, como la que tiene Ecuador, hasta la próxima década.

Influencia de los cambios climáticos y desastres naturales sobre la disponibilidad de alimentos y agua en el 2050

Existen situaciones que el hombre, por sí mismo, no puede controlar y son aquellas de vienen de la acción directa de la naturaleza. Es también un hecho que el hombre durante mucho tiempo ha actuado sobre ella en forma negativa y ella ahora busca el equilibrio, a través de un conjunto de fenómenos que escapan a las capacidades que el hombre tiene para mitigarlos o impedirlos, como el incrementos global de la temperatura, sequías, descongelamiento de los polos y glaciares del planeta, huracanes, etc.

El desequilibrio de la naturaleza tiene manifestaciones caóticas y destructivas sobre las poblaciones y sobre los alimentos y el agua de bebida, por lo tanto es fundamental mantener el análisis y monitoreo de aquellos fenómenos, porque evidencian, por sus efectos, que éstos no son pasajeros y más bien tienden a ser prolongados. En consecuencia, el efecto que ya se está produciendo y que con certeza se incrementará es la escasez de alimentos y de agua. Hay que considerar que muchos de los nutrientes que demanda el ser humano, tiene una dosis alta de proteínas, que sólo pueden ser provistas

333 Un connotado comandante chileno, Kurt Hartung, lo reconoció claramente en uno de sus ensayos, luego de un análisis geopolítico a partir de la II GM.

desde fuentes como nuestras aguas oceánicas, mediante la captura de nuestra riqueza ictiológica y, así mismo, consideremos también que somos parte de la mayor fuente de agua dulce del mundo (la cuenca amazónica) y por lo tanto, ante la evidente y más creciente necesidad de agua y alimentos, nuestros recursos naturales estarán en peligro de ser depredados por otros Estados, aún en contra de nuestra voluntad y, sobre todo, si tenemos un marco jurídico internacional capaz de garantizar por lo menos el derecho a reclamar.

El tema del empleo de los biocombustibles³³⁴ ha generado una seria problemática mundial cuando por efecto del empleo de espacios de cultivo y de los mismos elementos orgánicos que los generan, produjeron el alza de precios de los alimentos, impactando sobre los grupos poblacionales más pobres. El fenómeno parte del hecho de que la demanda de cereales como el maíz (para su procesamiento y obtención de biocombustibles) ha significado que se dejen de lado otros cultivos y se incremente el costo del cereal, al disminuir la oferta e incrementarse la demanda, traduciéndose también hacia otros productos de primera necesidad como los cárnicos y los lácteos. Los países desarrollados, con mayor capacidad económica, son los que más demandan de espacios para producir biocombustibles, hasta el punto de que en el año 2006³³⁵, por ejemplo, Estados Unidos haya sido el mayor productor mundial de bioetanol, con el 36% de la producción mundial; y Alemania, el mayor productor de biodiesel, con el 63% de la producción mundial, en ese mismo año.

Esta situación es el primer síntoma de lo que pasará por efecto de la necesidad del hombre por obtener energía, sin considerar sus reales consecuencias para países con una capacidad económica limitada o en vías de desarrollo. Estamos observando que la disminución de los espacios de cultivo, así como el incremento de los costos de los alimentos son factores que no se podrán compensar, sino existe una verdadera voluntad de disminuir

334 Fuente Wikipedia: Los biocombustibles son aquellos que se obtienen por el procesamiento de biomásas de organismos recientemente vivos o sus desechos metabólicos y pueden sustituir parte del consumo de combustibles derivados del petróleo o el carbón. Los más utilizados son el bioetanol y el biodiesel. El etanol se lo obtiene del procesamiento del maíz, sorgo, caña de azúcar, remolacha o de algunos cereales como trigo o cebada; y el segundo, a partir de aceites vegetales, usados o no, como los de, canola, soja o jatrofa, cultivados ex profeso.

335 Fuente Wikipedia: "(...) Brasil representa el 33,3%, China el 7,5%, la India el 3,7%, Francia el 1,9% y Alemania el 1,5%. La producción total de 2006 alcanzó 55 mil millones de litros. []El principal productor de biodiésel en el mundo es Alemania, que concentra el 63% de la producción. Le sigue Francia con el 17%, Estados Unidos con el 10%, Italia con el 7% y Austria con el 3%"

los gases de efecto invernadero, porque eso representa muchas industrias y una alta producción industrial; algo que no va a pararse de la noche a la mañana y que continuará progresivamente en las próximas décadas. Vemos también que un gigante asiático como China es capaz de incrementar el costo del hierro en nuestro país, porque hizo una demanda de ese material de construcción, a nivel mundial, que hizo que se incremente el quintal de hierro de \$ 50 USD casi \$ 100 USD, encareciendo el rubro vivienda.

Para el año 2050, cuando el equilibrio mundial mude debido al contrapeso que los BRIC y la Unión Europea haga el contrapeso a los Estados Unidos de América, la transición tendrá costos elevados para los países en vías de desarrollado y veremos mayores crisis semejantes a las que está teniendo ese país, pero incrementado varias veces. En este punto, la demanda de alimentos y agua será insostenible y Ecuador deberá tener un mecanismo que garantice la provisión de alimentos y agua para su población y tenga excedentes con los que pueda negociar en los mercados globales, con ventajas para su economía. Para ello es necesario políticas de protección y preservación de los recursos vivos de sus espacios marítimos, acompañados de estructurados programas de investigación científico-tecnológica, que permita conocer a cabalidad el comportamiento de las especies altamente migratorias y transzonales, además de otras especies, para poder hacer una explotación de esos recurso, en forma responsable y sustentable, garantizando su provisión a muchas generaciones de ecuatorianos. [GOLDMAN, Sachs. 2008]

Problemas con Perú

En enero de 2008 Perú presentó ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya, una demanda contra Chile, por los límites marítimos. Una serie de argumentos, entre los que están el desconocimiento del estatus de la Declaración de Santiago de 1952, así como del Acuerdo de Zona Especial Fronteriza Marítima de 1954, instrumentos jurídicos internacionales de los que Ecuador también es parte, nos permite vislumbrar que el Estado peruano, en su permanente necesidad de crecer, siempre está traduciendo esos requerimientos hacia visiones geopolíticas expansionistas, que a larga ponen en riesgo la estabilidad regional y, además, reactivan sentimientos nacionalistas con Ecuador y Chile, que una vez exacerbados pueden conducir a nuevos conflictos.

Las relaciones internacionales con ese país, hasta la presente fecha han mejorado notablemente; sin embargo, a la luz de los hechos históricos, de larga datación, nos permite ver que cada ciertos periodos se producen diferendos recurrentes, en los que siempre están en disputa territorios de valía económica, lo que obedece a una necesidad de mantener esos territorios al servicio de las futuras generaciones de peruanos, que es un derecho legítimo, aunque eso implique entrara en crisis o en conflicto con sus vecinos. Es claro que para poder hacer todo eso, requiere dos elementos fundamentales, el primero tiene que ver con sus Relaciones Exteriores, lo suficientemente experimentada y capacitada, como para poder llevar el pensamiento político peruano, hasta cualquier escenario jurídico disponible, por más complejo que éste sea; y el otro, contar con unas fuerzas armadas profesionales y capacitadas para poder confrontar dos escenarios de guerra, al norte y al sur, con suficiente solvencia y disuasión. [GUILLÉN, Henry. 2008]

Las lecciones de la historia deben ser claras para Ecuador y no se pueden repetir errores de antaño, cuando, también por ciclo recursivos, se han pensado que las Fuerzas Armadas están sólo para cuando se las necesita, como el hecho acaecido hasta antes de que recrudesciera o se evidenciara la realidad de la frontera norte con Colombia, cuando después de firmada la Paz, en 1998, algunos sectores políticos y sociales de Ecuador, pretendieron reducir, e incluso desaparecer a las Fuerzas Armadas, por considerarlas que ya no eran necesarias; sin embargo, las amenazas no sólo pueden venir desde el sur, sino también, como la experiencia lo ha demostrado, éstas también vienen desde el norte, o desde cualquier punto cardinal, por lo que es esencial mantener las Fuerzas Armadas en un alto nivel de profesionalismo, alistamiento, capacitación, equipamiento y apoyo tecnológico, que les permita confrontar cualquier amenaza, en cualquier circunstancia y situación.

La demanda presentada en La Haya, por supuesto que tiene repercusiones para Ecuador, al ser parte de los dos tratados mencionados, el desconocimiento de su naturaleza, a través de un fallo favorable a la tesis peruana, podría derivar en reclamos de parte de Ecuador, que por su naturaleza deberán ser firmes y con una determinación tal, que no se permita, de ninguna manera, desconocer los límites marítimos que ya han sido establecidos a lo largo de procesos dolorosos para el país, desde 1942. Es obvio que todo obedece a una evolución

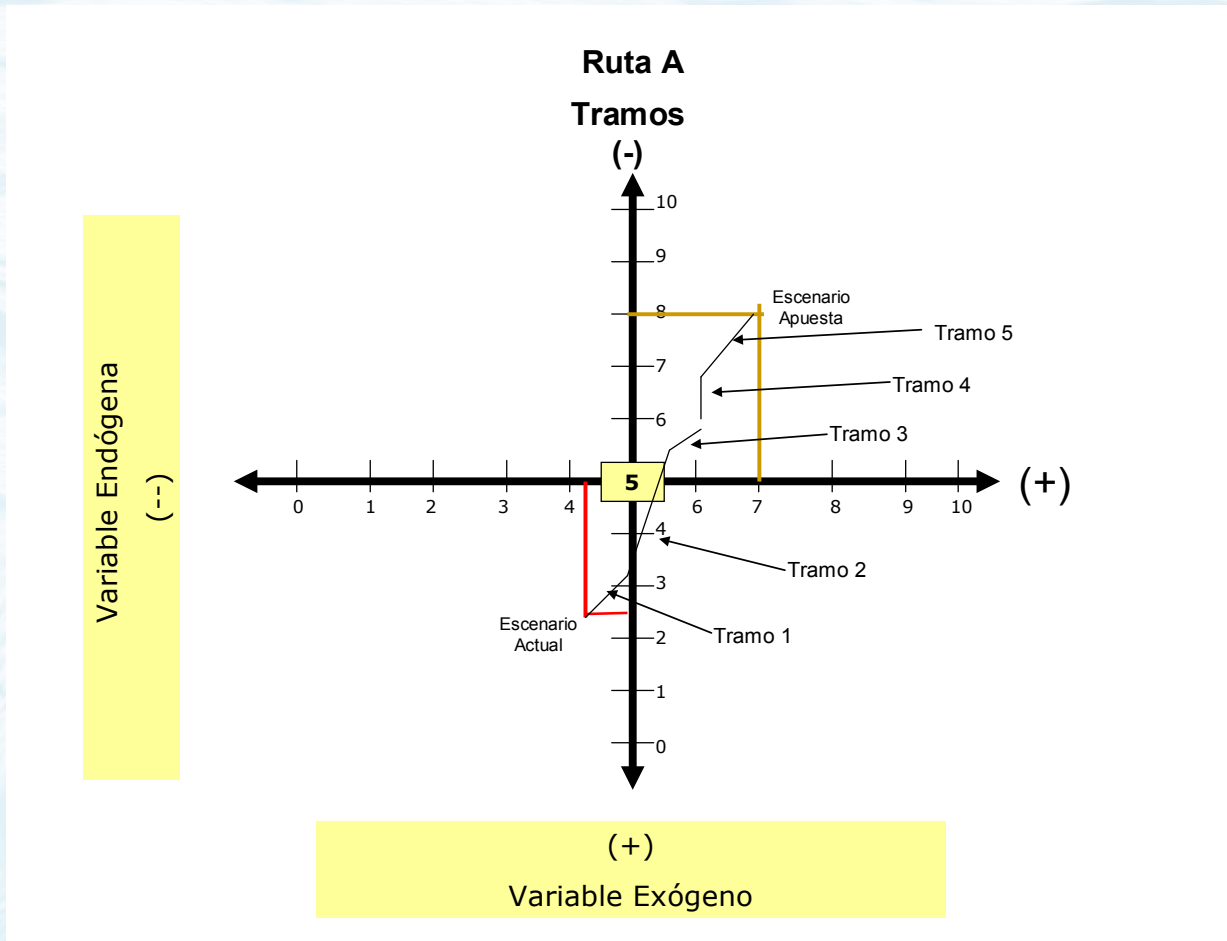
de los Estados, pero también deben ceñirse a la evolución natural del derecho internacional y en ese campo, también Relaciones Exteriores debe fortalecerse.

Visión de las grandes potencias respecto a las riquezas de AMERISUR

Este último punto es prácticamente la compilación de todo lo que se ha analizado. Al existir escasez de los recursos naturales, las grandes potencias, con una gran capacidad económica, bélica y de gestión de sus relaciones exteriores, intentarán ejercer el mayor grado de influencia posible, a fin de obtener esos recursos, que dependiendo de su modo de vida e idiosincrasia y de su modo de producción, habrán definido ya dónde pueden estar esas fuentes vitales para su supervivencia, tal cual como lo ha sido hasta ahora, con respecto a la energía, es decir, llegar incluso a establecer líneas geopolíticas a largo plazo para que la guerra sea el medio para obtener esa influencia, como lo es ahora Irak.

Debemos entender que los Estados como seres vivos, deberán hacer lo necesario para garantizar la seguridad y supervivencia de sus respectivas naciones, y eso incluye hacer la guerra para que por la fuerza obtengan todo aquello que les es vital. Ecuador debe prepararse no sólo para defender su soberanía nacional e integridad territorial de sus vecinos Colombia y Perú, sino de fuerzas que pueden venir allende el mar o allende la cuenca amazónica, porque al estar preparados para mantener nuestros recursos naturales, nuestro peso específico será cada vez mayor, conforme avancen los años y la escasez de alimentos y recursos sean una realidad lacerante para la humanidad, entonces, los que crean que puedan tomarlos, se encontrarán con fuerzas capaces de repelerlos y con acciones diplomáticas capaces de cuestionar sus intenciones ante cualquier foro internacional.

Los espacios marítimos, con certeza, serán los escenarios de desarrollo y conflicto en este siglo XXI. La movilidad del Poder Naval, deberá responder a una necesidad oceanopolítica de mantener el Poder Marítimo, con la suficiente capacidad para poder ejercer influencia y peso en los escenarios globales y para ello se requieren procesos que deben iniciarse desde ahora. Entendiendo que el país está en la víspera de hacer cambios trascendentales en su política, con una propuesta de constitución en ciernes y un cambio de estructuras políticas que debe llegar a equilibrios y consensos capaces de sacar al país de ese estatus, otrora llamado del tercer mundo, hoy denominado en vías de desarrollo o, después, como quieran llamarlo, pero que al final de cuentas es y significa lo mismo.



El desarrollo marítimo del país, debe consolidarse como una realidad insoslayable, porque de esa visualización dependerá la supervivencia futura de la nación y conjuntamente con los cambios que está teniendo el país, también debe incorporarse la convicción de ser una Estado marítimo, ribereño de la Cuenca Asia Pacífico, con una proyección oportuna hacia la Antártida, con una visión progresista hacia el cono sur, para el desarrollo económico y de oportunidades tecnológicas, similares a las que debemos vislumbrar hacia el norte y, también, trascendiendo, dentro de las capacidades reales de las hidrovías, hacia la Amazonia y la cuenca Atlántica. Sólo así encontraremos las oportunidades de establecer alianzas estratégicas reales para el desarrollo, sobre la base de una economía dinámica y progresista y así incrementar nuestro peso específico en el escenario global.

CARACTERIZACIÓN DE LOS TRAMOS

Tramo 1: hasta el 2010

Desarrollar las bases conceptuales para la visión de un Ecuador marítimo, con una posición geográfica esencial insular, bajo la concepción de una visión oceanopolítica integral. Para lo cual se deberá realizar una revisión de nuestra educación, ya que ésta tiene objetivos importantes, siendo el principal, el de mostrar y difundir las potencialidades que nos ofrece el mar, de modo que no se le considere sólo como una parte del patrimonio físico y geográfico de la nación sino también como un componente indisoluble esencial de su cultura y su quehacer.

Los objetivos de esta educación para crear conciencia marítima, se deben orientar en dos direcciones; la una hacia objetivos vinculados en la educación parvularia, básica y media. La otra hacia la educación superior, orientándoles a potenciar la capacidad de quienes se desempeñarán en las actividades especializadas relacionadas con el mar. Hasta que esto se vaya cumpliendo, se debe continuar haciendo campañas intensas a nivel nacional en escuelas, colegios, universidades, comunidades, asentamientos gremiales, medios de comunicación.

Incentivar la investigación científico-marina, con el apoyo de las instituciones que han desarrollado experiencia, como el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR).

Desarrollar un Plan de contingencia a nivel en el campo social, para incrementar la concienciación de la población respecto a lo que el mar significa para el desarrollo y seguridad de la nación y la socialización de la visión oceanopolítica nacional: el Mar Equinoccial.

Desarrollar un Plan de Contingencia real con estimaciones creíbles como provisión crítica en caso de falta de alimentos y asistencia a damnificados debido a los cambios climáticos y desastres naturales debido a que se han incrementado y han influenciado sobre la producción de alimentos en el mundo.

Mejorar la capacidad operativa de la Fuerza Naval que esta con limitaciones en cumplimiento del Plan de Fortalecimiento del Poder Naval.

Desarrollar a nivel gubernamental políticas integradoras, orientando al uso del océano acorde con las necesidades del país y a un proceso llegar a obtener una visión de océano política sólida y sustentable.

Gestionar ante los organismos pertinentes del Estado Ecuatoriano, la adhesión del país a la CONVEMAR, en el marco de una situación política estable, después de producirse los próximos cambios que se generarán a partir de la propuesta de nueva Constitución, el Referéndum e implementación de nuevas estructuras del Estado, o en el momento en que una real oportunidad política se presente.

Promover, conjuntamente con otros países latinoamericanos, con especial énfasis con aquellos que comparten la cuenca amazónica, alianzas estratégicas para la defensa suramericana, desarrollo y transferencia de tecnologías y procesos productivos y sociales, que fortalezcan y coadyuven a la estructuración de una posición suramericana sólida y que sea efectiva en cuando la protección de sus recursos naturales.

Fortalecer la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, ampliando su capacidad de gestión en función de los nuevos retos que plantea la evolución del derecho internacional marítimo y los procesos de investigación que debe realizar el país después de la adhesión, aunque ésta tarde.

Tramo 2: del 2010 al 2013

La educación superior tiene como objetivo central formar profesionales en el más alto nivel académico, los cuales serán los propulsores de los proyectos de crecimiento de la nación, por lo tanto, es necesario poseer una perspectiva marítima en el desarrollo de las disciplinas y proyectos que se encuentran en cada estamento del Estado, así como también, es necesario desarrollar investigaciones interdisciplinarias acorde con la realidad marítima que tiene el país.

Reemplazar las unidades navales que se encuentran en obsolescencia táctica y logística, acorde con el Plan de Fortalecimiento del Poder Naval.

Impulsar y fortalecer los intereses marítimos, en lo que respecta a la modernización de los puertos, desarrollo un proyecto sustentable, realista y coherente con las verdaderas capacidades de la hidrovía Napo, a fin de vincular la cuenca del Pacífico, con la del Amazonas y la del Atlántico, en los campos social, económico, portuario, de investigación científica, marítimo.

Incentivar y apoyar proyectos tendientes al desarrollo de iniciativas para el aprovechamiento sustentable del mar.

Continuar con los procesos de mantener y desarrollar la investigación y monitoreo de los subsuelos marinos especialmente en el área de Galápagos para a futuro explotar los nódulos y poli metálicos.

Promover y consolidar una mayor institucionalidad de la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar para un manejo más eficiente de los asuntos de la CONVEMAR, y como el más importante asesor de la futura Comisión Interministerial de Asuntos del Mar (CIAM).

Consolidar el estudio científico, implementar una adecuada infraestructura científica, realizar el levantamiento integral de los inventarios de los recursos naturales vivos y no vivos que se encuentran en los espacios marítimos de jurisdicción nacional y aquellos considerados en el Derecho Internacional Marítimo.

Explotar los hidrocarburos existentes en el Golfo de Guayaquil.

Desarrollar y fortalecer el turismo en el litoral continental en el campo ecológico y de protección del medio ambiente en lo que es el ecoturismo.

Investigar y desarrollar proyectos relacionados con la energía eólica y solar, la misma que debe ser sustentable y que sean lo suficientemente eficiente como para reemplazar a los hidrocarburos y consolidar la energía hidroeléctrica.

Tramo 3: del 2013 al 2016

En el marco jurídico de la CONVEMAR, Ecuador está en capacidad de defender sus intereses marítimos. Con un proceso incipiente de desarrollo de conciencia marítima.

Diferendos por los límites entre Ecuador y Perú, por los efectos de la decisión de La Haya, con relación a la demanda interpuesta por Perú en contra de Chile. La situación puede agudizar el conflicto regional.

Estabilizar las condiciones económicas y productivas del país, porque los efectos del empleo de los biocombustibles, como las secuelas de las crisis financieras globales del 2008, los cambios climáticos (cada vez más complejos) y el agotamiento de los suelos en determinadas lugares del mundo, darán lugar a varias situaciones adversas a los sistemas productivos globales, produciéndose crisis alimentarias, cada vez más complejas, aumentando el hambre y la sed en el mundo.

Buscar alianzas para enfrentar en mejores condiciones a las grandes potencias que tienen mucha incidencia en la explotación de los recursos naturales que son necesarios para la subsistencia de la nación ecuatoriana.

Tramo 4 del 2016 al 2018

Establecer políticas y estrategias para enfrentar en mejor forma al debilitamiento del poder nacional a nivel regional, hemisférico e internacional, que se podría producir por la incidencia de las grandes potencias.

Controlar y sancionar severamente la mala explotación de los recursos del mar.

Desarrollar planes de contingencia por la eminente proliferación de cambios climáticos y desastres naturales. Incrementaran planes de desarrollo ambiental, de contingencia, escasearan los recursos naturales, se deberá fortalecer para elevar esa débil política agraria.

Ejecutar políticas de vanguardia con respecto al desarrollo de tecnología y de generación de patentes naturalistas, fomentadas en las costumbres indígenas de la sierra y del oriente.

Repotenciar a la Fuerza Naval ecuatoriana para mantener su disuasión regional y mantenerse altamente operativa para la defensa de la nación.

Tramo 5 del 2018 al 2020

Que el Ecuador sea considerado una nación Insular: bajo la concepción de una visión océano política integral.

Que La población ecuatoriana esté razonablemente identificada con lo que el mar significa para su desarrollo y seguridad.

Que existan planes con el propósito de alcanzar el equilibrio en la provisión de alimentos y agua, a través de acciones para contrarrestar los efectos de los cambios climáticos, los desastres naturales y de un manejo ineficiente del sector agrícola e industrial.

Alcanzar un Poder Naval representativo y eficiente, con capacidad oceánica y medios para confrontar las amenazas que se presenten para los Intereses Marítimos Ecuatorianos, en donde quiera que éstos estén.

Madurez de las políticas oceánicas, tanto en su observancia como en su aplicación; con un manejo eficiente a nivel del Gobierno y la generación

de proyectos concordante con los intereses marítimos nacionales y la sostenibilidad del ambiente.

En el marco de la CONVEMAR, Ecuador consolida su posición en el contexto global con un manejo coherente de los recursos naturales vivos y no vivos que se encuentran en sus espacios marítimos jurisdiccionales.

Los límites marítimos y terrestres estables.

Ejecución de acciones de política internacional para inhibir las acciones de las grandes potencias que, con su tecnología y medios y acuciados de una sobreexplotación de sus recursos, pretendan sustraer, por la fuerza, los recursos que tienen el país en la Amazonía, su plataforma continental y antártica.

CONCLUSIONES

1. El hombre ha dado ejemplos extraordinarios de su capacidad de adaptación a las condiciones topográficas, climatológicas, productivas, alimenticias, sociales y políticas, del entorno en el que han desarrollado sus sociedades. Es evidente que todos los aspectos de su adaptación han tenido una relación directa con la geografía y la posición del espacio que usaron para cumplir sus ciclos vitales, y que esos espacios estaban compartidos entre la tierra y el mar, siendo este último de mayor extensión que el primero, el hombre tuvo ante sí la necesidad de usar el mar para tomar de él sus alimentos, proteger sus poblaciones, transitar por él llevando su comercio, cultura y también su poder, para de esa forma formar crecer tanto como fuera factible. El desarrollo de los pueblos que crecieron a la vera del mar Mediterráneo, cuna de la cultura occidental, permite entender que aquellos pueblos con mayor adaptación al mar, tienen más probabilidades de hacerse fuerte y prevalecer sobre otros, así ha quedado demostrado en la historia.

2. En la evolución de los pueblos, el derecho a poseer el espacio geográfico (territorio: terrestre o marítimo) en donde éstos cumplen sus ciclos vitales, es un principio fundamental que es respetado por los demás Estados, pero que también debe ser mantenido a través de la ocupación continua de los mismos y, obviamente, de su permanente defensa. Este derecho se fue creando conforme a los usos y las costumbres de los pueblos, los tratados y relaciones que se establecían y también por el uso de las armas, las que imponían radicalmente la propiedad sobre los territorios de otros pueblos. En el mar, por ser un medio tan especial y complejo, el derecho venía dado por el uso que los hombres le han dado, en principio sólo para el transporte y comercio, y luego por la explotación de sus recursos naturales, vivos y no vivos. El uso continuo generó el sentido de propiedad sobre los espacios marítimos que utilizaba, cuya caracterización y extensión dependían de la concepción que cada Estado tenía respecto a su capacidad de explotarlos y a la importancia que ese uso representaba para su pueblo.

3. Muchos pueblos hicieron uso continuo del mar, que les generó derechos; los derechos estructuraron aspectos y factores (jurídicos y materiales)

esenciales que materializaron el poder y propiedad de esos Estados sobre los espacios marítimos que controlaban, estableciendo jurisdicciones, soberanía y derechos específicos en el contexto de esa soberanía, llamados derechos de soberanía. Estos conceptos debían ser respetados por otros Estados, los que, a su vez, conforme a sus propias circunstancias y situaciones, hacían lo propio y de esa manera se fue construyendo el Derecho Internacional Marítimo, hasta llegar al nuevo Derecho del Mar, que continúa el mismo proceso, pero más dinámico, más organizado y con reglas que pretenden ser claras, sujetas siempre a las posibles interpretaciones, pero, por lo menos, fungen como una referente esencial, hasta el punto de ser denominada “La Constitución de los Océanos”.

4. La relación entre el uso del mar y la capacidad de influir o proyectar sus capacidades como Estado, hacia otros Estados, tejieron un conjunto de elementos que dieron lugar a visiones geopolíticas tan profundamente realistas, que transformaron los escenarios mundiales. A su vez, estas relaciones geopolíticas mantuvieron una simbiosis clásica y poderosa con relación al control del mar y los recursos naturales que los Estados extraen de los espacios marítimos en donde ejercen jurisdicción en un marco jurídico nacional, o conforme a lo que dicta la CONVEMAR en La Zona y la Alta Mar; de esta manera, mientras mayor es la relación control-aprovechamiento, mayor es el desarrollo del Estado que puede hacerlo y por ende, su Poder Marítimo aumenta y concomitantemente con ello, su Poder Naval se convierte en el brazo armado que el Estado mantiene en el mar, para contrarrestar a las amenazas que se ciernen sobre sus intereses marítimos, los cuales, mientras más grandes son, más demandan un Poder Naval robusto, moderno y eficiente.

5. La demanda de recursos naturales estratégicos, cada vez más escasos en tierra, poco a poco han ido empujando al ser humano a buscarlos en forma urgente en los océanos y mares del mundo, invirtiendo para ello grandes recursos en investigación científica para conocer más y mejor sus reales potencialidades. Esto ha incrementado el valor del mar y de la ocupación misma de los espacios marítimos que en ellos se encuentran, haciendo que la derecho del mar también evolucione de una forma más rápida y dinámica,

teniendo como base a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar. Este proceso, de una forma u otra, tarde o temprano, también afectará a la Antártida, visión que se ve reflejada en varios eventos que han acontecido en los dos últimos años con Rusia, Chile y el Reino Unido, lo que representan un preámbulo de lo que se puede proyectar para el futuro.

6. Las políticas de un Estado sobre su territorio, para lograr el desarrollo, seguridad y su crecimiento, considerando el entorno internacional y atisbando hacia el futuro con permanente observación histórica, ha materializado en la geopolítica, una relación fundamental entre ese Estado y su entorno geográfico. Cuando es el mar ese entorno sobre el que se desarrolla, nace un concepto radical e importante para el presente siglo, la oceanopolítica, que tiene como primer escenario base al Océano Pacífico, como marco jurídico esencial a la CONVEMAR y en el entorno global, la capacidad de crecer a través de sus fronteras marítimas.

7. El Derecho del Mar se ha constituido en la piedra angular que rige el comportamiento jurídico con relación al uso del mar, para que éste esté enmarcado en un contexto de paz, equidad y racionalidad en la explotación y aprovechamiento de los recursos naturales vivos y no vivos que se encuentran en los espacios marítimos inmersos en dicho marco. El proceso de evolución del Derecho del Mar, insta a los Estados que aún no están adheridos, a que lo hagan, ya que sólo así podrán controlar el destino de ese uso, que antes los riesgos y amenazas presentes en el presente siglo, una posición unilateral como la que tiene Ecuador con el mar territorial de 200 MN, lo aísla y cada vez más pierde argumentos para sostenerlo y no posee un Poder Naval capaz de contener la exigencia mundial. De tal forma que cuando Ecuador se adhiera a la CONVEMAR, permitirá al Estado Ecuatoriano ejercer a plenitud sus derechos para usufructuar las riquezas del mar en beneficio de la población y considerarlo como la base de su supervivencia.

8. La relación que existe entre los intereses marítimos de un Estado ribereño y la CONVEMAR, tiene su origen en todos aquellos factores, de diferente índole, que configuran y consolidan la estructura del Poder Marítimo de dicho Estado, cuando su aparato estatal genera políticas orientadas hacia el

uso de los mares y océanos de su jurisdicción y en aquellos en donde ejercen su influencia. Este contexto se llama oceanopolítica, cuya acción sobre la cultura de un pueblo incrementa su visión marítima y permite el desarrollo, crecimiento y seguridad del país, sobre la base del uso sostenible, sustentable y racional de los recursos del mar (vivos y no vivos) que se encuentran en su territorio marítimo, la protección del medio marino y el conocimiento científico-técnico del mar.

9. Ecuador no solamente está atravesando una transición en la adopción de un marco jurídico internacional con relación al mar, sino que también está descubriendo y entendiendo su realidad como país que tiene un territorio marítimo casi seis veces más grande que el de su territorio terrestre y de la riqueza en recursos naturales que se encuentran en los espacios marítimos de su jurisdicción nacional y en los que define la convención. En el siglo XXI, la realidad de su futuro debe ser coherente con la riqueza de su mar, y su uso, producto de una planificación estratégica, debe generarse desde una visión oceanopolítica integral: el Mar Equinoccial, que aparte de direccionar los esfuerzos nacionales hacia el uso del mar, también lo haga en todo lo que representan las áreas geográficas del futuro, como la Amazonía y la Antártida, para generar la riqueza, de una forma ordenada, equitativa, justa y racional, que necesita para su desarrollo, seguridad y crecimiento.

10. El desarrollo del Mar Equinoccial, como la visión oceanopolítica ecuatoriana, es una respuesta del desafío que debe enfrentar el país, en el presente siglo, como un elemento de supervivencia, que sólo puede ser implementado a través del fomento de la educación y cultura orientados hacia el mar, sus recursos, sus fenómenos y procesos naturales, que siempre influenciarán en el hombre. La educación marítima es parte esencial del desarrollo de la conciencia marítima, el principal interés marítimo ecuatoriano, el que se conceptualizada como la percepción que tiene el hombre de su real dependencia del mar. En consecuencia, la educación en y hacia el mar permitirá que los ecuatorianos aprovechen las nuevas oportunidades que tenemos como un país marítimo, en el contexto de la CONVEMAR y la explotación racional de los recursos vivos y no vivos que sus espacios marítimos poseen.

11. La educación en nuestro país se halla muy lejana a fortalecer una conciencia marítima por lo que se deberá realizar una revisión a los programas de estudio de todo el proceso de educación, ya que éstos deberán contener objetivos claros e importantes, poniendo especial énfasis, en demostrar y difundir las potencialidades que nos ofrece el mar, de modo que no se le considere sólo como una parte del patrimonio físico y geográfico de la nación , sino también como un componente indisoluble esencial de nuestra cultura y de nuestro quehacer.

12. Los objetivos de esta educación para crear conciencia marítima, se deben orientar en dos direcciones; la una hacia objetivos vinculados en la educación parvularia, básica y media. La otra hacia la Educación Superior, orientándoles a potenciar la capacidad de quienes se desempeñarán en las actividades especializadas relacionadas con el mar. La Armada del Ecuador, ha venido impulsando desde muchos años atrás, la aplicación del Programa de Educación Ambiente Marino Costero (PEAMCO), con lo que se ha obtenido resultados en la formación de una conciencia marítima.

13. La educación superior tiene como objetivo central formar profesionales en el más alto nivel académico, los cuales serán los propulsores de los proyectos de crecimiento de la nación, por lo tanto, es necesario poseer una perspectiva marítima en el desarrollo de las disciplinas y proyectos que se encuentran en cada estamento del Estado, así como también, es necesario desarrollar investigaciones interdisciplinarias acorde con la realidad marítima que tiene el país. Ahora con la creación de la Universidad Naval, se pretender proponer un Modelo de Educación que aporte con proyectos para el desarrollo nacional en el ámbito marítimo, previa la concepción de una clara visión oceanopolítica en todos los estamentos del Estado y de la ciudadanía, es decir que la educación nos fortalecerá nuestra conciencia marítima que nos ayudará a comprender la verdadera realidad que nuestro país tiene, ser marítimo.

14. La oceanopolítica, que caracteriza las relaciones existentes entre los elementos que conforman los intereses marítimos nacional, armoniza las políticas oceánico-costeras con los esfuerzos e instituciones de desarrollo

nacional, que privilegia la protección del medio marino y la investigación científico marina para conocer el mar, permitirá crear una cultura marítima que no sólo es filosófica, sino práctica y realista, que permita transformar a Ecuador en una potencia marítima suramericana, con los beneficios sustanciales que ello conlleva para la nación ecuatoriana.

BIBLIOGRAFIA

ACADEMIA DE GUERRA NAVAL DE ECUADOR. Geografía Marítima del Ecuador. 1ra. Ed. Guayaquil: IMPNAV, 2001.

AGUILAR, Andrés. EL DERECHO DEL MAR: Punto de Vista Latinoamericano. [en línea] Disponible en: <<http://www.zur2.com/fp/21/aguilar.htm>>. Acceso: 20 abr. 2008.

ANTARCTIC TREATY. The Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty. 1991

ARANDA, Oscar. LA GUERRA DEL PACÍFICO Y LA ESTRATEGIA MARÍTIMA. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/2004/3/aranda.pdf>>. Acceso: 20 ene. 2008.

ARANDA, Oscar; HARTUNG, Kurt. POTENCIAS MARITIMAS MEDIANAS EN EL SIGLO XXI. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/1999/4/hartun.499.pdf>>. Acceso: 12 feb. 2008.

ARCADE Jacques, GODET Michel - Sirius -, CNAM, MEUNIER Francis, ROUBELAT Fabrice - CNAM. ANÁLISIS ESTRUCTURAL; con el método MICMAC y ESTRATEGIA DE LOS ACTORES con el método MACTOR.

ARMADA DE CHILE. Situación Océano Política: Contribución a la Política Exterior del Estado. [en línea] Disponible en: <http://www.armada.cl/arm_actual/site/artic/20030510/pags/20030510005049.html>. Acceso: 30 abr. 2008

ARMADADECHILE[Portal de Dirección de Comunicaciones de la Armada]. Ceremonia de reapertura Base Naval Antártica "Arturo Prat". Disponible en: <http://www.mardechile.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=1607&Itemid=2>. Acceso: 18 may. 2008.

ARTEHISTORIA. EVOLUCIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL [en línea] Disponible en: <<http://www.artehistoria.jcyl.es/historia/contextos/2118.htm>>. Acceso: 16 abr. 2008.

ATMOSFERA. Cambios climáticos globales durante el siglo XX. [en línea] en: <<http://www.atmosfera.cl/HTML/TEMAS/CALENTAMIENTO/calen5.HTM>>. Acceso: 20 ene. 2008.

AUEL, Heriberto. "EL NUEVO ORDENAMIENTO INTERNACIONAL POSTERIOR A LA INTERVENCIÓN DE EE. UU. Y SUS ALIADOS EN IRAK". En: Conferencia en la AAAI - COFA. Buenos Aires. 21 de mayo de 2003. Disponible en: <<http://www.ieeba.com.ar/textos/auel/EL-NUEVO-ORDENAMIENTO-may-03.doc>>. Acceso: 15 abr. 2008.

BALBI, Eduardo. *Prospectiva Estratégica. Textos para la Maestría en Pensamiento Estratégico y Prospectiva para la Educación Superior.* Universidad Católica Santiago de Guayaquil y Universidad Naval Comandante Rafael Morán Valverde. 2006.

BALBI, Eduardo. *INTRODUCCIÓN A LA PROSPECTIVA.* 2001.

BALBI, Eduardo. *CRESPO, Fabiana. CAPTURANDO EL FUTURO.*

BALBI, Eduardo (Traducción). Allena Leonard con Stafford Beer. *PERSPECTIVA SISTÉMICA: MÉTODOS Y MODELOS PARA EL FUTURO.*

BALBI, Eduardo (Traducción). The Futures Group, *ESCENARIOS.*

BALBI, Eduardo. *¿POR QUÉ INVESTIGAR EL FUTURO?*

BALBI, Eduardo. *LA PROSPECTIVA O INVESTIGACIÓN DE FUTUROS.*

BALBI, Eduardo. *Metodología Prospectiva; Técnica APER - TÉCNICA DE ANÁLISIS DE LAS PERCEPCIONES DE LOS ACTORES.*

BALBI, Eduardo. *PERCEPCIONES DE LOS ACTORES.*

BALBI, Eduardo. *Técnica CEYR; ANÁLISIS DE CAUSAS Y EFECTOS, Y REEMPLAZO DEL COMPORTAMIENTO DE INDICADORES.*

BALMELLI, Juan. *El Mar nuestro de cada día.* [en línea] Disponible en: <<http://www.ligamar.cl/revis4/29.htm>>. Acceso: 11 may. 2008.

BERNEDO, Luis. *Importancia de la Geopolítica / Visión y Teorías.* [en línea] Disponible en: <<http://elvisornocturno.blogspot.com/blog.aspx?b=23>>. Acceso: 11 abr. 2008.

BITTENCOURT, Armando. "Expressões da Consciência Marítima Brasileira Contemporânea". *Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, SEPARATA 2004, p.7, dez. 2004.*

BRITO, Juan. *LA ESTRATEGIA MARITIMA Orientadora del permanente accionar de la Armada, durante la guerra y la paz.* [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/2000/3/brito.pdf>>. Acceso: 2 feb. 2008.

BRUZZONE, Elsa. *El Agua Potable: Nuevo Recurso Estratégico del Siglo XXI, Araraquara, nov. 2003.* [en línea] Disponible en: <http://www.ecoportal.net/contenido/temas_especiales/agua/el_agua_potable_nuevo_recurso_estrat_gico_del_siglo_xxi>. Acceso: 9 sep. 2007.

BUENAVENTURA. *Rusia planta su bandera en el fondo del Polo Norte - viernes 3 de agosto de 2007.* [en línea] Disponible en: <http://www.buenaventuraenlinea.com/index.php?option=com_content&task=view&id=984&Itemid=195>. Acceso: 20 ene. 2008.

BUSTAMANTE, Miguel; MALDONADO, Héctor. Delimitación de espacios marítimos. [Documento PPT]. [en línea] Disponible en: <<http://www.inegi.gob.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/contenidos/articulos/geografica/maritimos.pdf>>. Acceso: 20 ene. 2008.

CAMINHA, João. Delineamentos da Estratégia. X. ed. Florianópolis: IODESC, 1980.

CANTARELLI, Margarida. O Território do Estado e a Gradação da Soberania. [en línea] Disponible en: http://www.jfjb.gov.br/pdf_esmafe/rev01.pdf, p. 103-136. Acceso: 2 dic. 2007.

CEPAL. El Transporte Marítimo Internacional De América Latina y El Caribe Hacia Finales Del Año 2006. – Boletín – Facilitación del Comercio y el Transporte y América Latina y el Caribe. Edición N° 253, septiembre de 2007

CHANTON, Jeffrey. Calentamiento Global y Aumento del Nivel de Agua de los Océanos. [en línea] <http://www.actionbioscience.org/esp/environment/chanton.html>. Acceso: 9 ene. 2008

CLAUSEN, A. W. The Pacific Asian Countries: A Force For Growth in the Global Economy. Los Angeles: World Affairs Council, 1984.

CNN. La ONU pronostica un menor crecimiento de la población mundial. [en línea] Disponible en: <<http://www.eco2site.com/news/febrero/pobla-onu.asp>>. Acceso: 15 nov. 2007.

COHEN, Saul. Geography and Politics in a World Divided. 1963

COLOMBO, Jorge. La importación de minerales estratégicos en los Estados Unidos. Revista SER EN EL 2000. Buenos Aires. N° 9, Junio de 1996, p. 73-82.

COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR. Convenios, Acuerdos, Protocolos, Declaraciones, Estatuto y Reglamento de la CPPS. Guayaquil, Secretaria General - Poligráfica C.A., 2003.

CONNOLLY, Peter. Anibal y los enemigos de Roma, Espasa-Calpe, Madrid, 1986

CORRADO, Jorge. La Región Asia-Pacífico. ¿Nuevo eje de Poder Mundial? [en línea] Disponible en: <<http://www.ieeba.com.ar/docu/La%20Region%20Asia%20Pacifico.pdf>>. Acceso: 16 ene. 2008.

CRUZ, Héctor. Antecedentes Histórico-Jurídicos del actual Derecho del Mar. <<http://www.universidadabierta.edu.mx/Biblio/C/Cruz%20Hector-Derecho%20del%20mar.htm>>. Acceso: 20 set. 2007.

DARWIN, Charles. The Origin of Species. 1859

DÍAZ, Manuel. “Plan Geopolítico de EU motiva su guerra con Irak”. [Artículo][en

[línea] Disponible en: <http://www.upaep.mx/Biblioteca/pdf/EL_130303.pdf>. Acceso: 16 nov. 2007.

DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. El Ecuador Marítimo del Siglo XXI. 2da. Ed. Quito: Argudo y Asociados, 2003.

DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS. Ecuador y los Intereses Marítimos. 2da. Ed. Quito: DIGEIM, 2004.

DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA DE DEFENSA, Instituto Español de Estudios Estratégicos. LAS IDEAS ESTRATÉGICAS PARA EL INICIO DEL TERCER MILENIO. [en línea] Disponible en: <http://www.esup.edu.pe/Politica_Estrategia/IDEASESTRATEGICAS_23.pdf> Acceso: 4 mar. 2008.

DISCOVERY CHANNEL. Mega Construcciones. [en línea] Disponible en: <<http://www.tudiscovery.com/extremeengineering/home.shtml>>. Acceso: 4 oct, 2007

DOMINGUEZ, Juan. LOS NUEVOS DESARROLLOS DEL MAR, LOS SUJETOS EL MODERNO DERECHO INTERNACIONAL Y LOS DERECHOS HUMANOS. [en línea] Disponible en: <<http://www.universidadabierta.edu.mx/Biblio/D/Dominguez%20Juan-Derechos.htm>>. Acceso: 10 mar. 2008.

DOUVACHELLE, Mario. La Geopolítica y la Oceanopolítica: Sus Orígenes, Fundamentos y Relaciones; Perspectiva Chilena. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvauche.pdf>>. Acceso: 12 sep, 2007.

EDUCAR. Ratzel y la antropogeografía. [en línea] Disponible en: <http://aportes.educ.ar/geografia/nucleo-teorico/recorrido-historico/el-triunfo-del-evolucionismo/ratzel_y_la_antropogeografia.php?page=2>. Acceso: 9 set. 2007

EFE. Población mundial llega a 6 mil 500 millones. [en línea] Disponible en: <<http://www.esmas.com/noticierostelevisa/internacionales/426293.html>>. Acceso: 9 jul. 2007

ELGUETA, Alejandro. "LA ANTÁRTICA: FUENTE FUTURO DE CONFLICTO EN EL MUNDO". Director: Coronel MARIO ANGULO YERVIS. [MONOGRAFÍA -CURSO XLIV]. COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA. WASHINGTON, DC., JUNIO 2005. [en línea] Disponible en: <<http://library.jid.org/en/mono44/elgueta.pdf>>. Acceso: 11 may. 2008

ENCARTA 2007. CARTAGO. [CD-ROM]. Microsoft ® Encarta ® 2007. © 1993-2006 Microsoft Corporation. Acceso: 15 ene, 2008.

FAVALE, Roque. Los Fenicios. [en línea] Disponible en: <www.monografias.com/Favalerd@ubbi.com> . Acceso: 25 oct. 2007.

FAO. FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION. El estado mundial de la pesca y la acuicultura-2006. [en línea] Disponible en: <<http://www.fao.org/docrep/009/a0699s/A0699S04.htm#4.1.2>>. Acceso: 12 nov. 2007.

FATÁS, Guillermo. LOS PUEBLOS DEL MAR. [en línea] Disponible en: <http://www.hechohistorico.com.ar/Archivos/Culturas_Antiguas/POA/pueblosmar.html>. Acceso: 27 oct. 2007.

FIORATI, Jete Jane. A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e os organismos internacionais por ela criados. [en línea] Disponible en: <http://www.senado.gov.br/web/cegraf/ril/Pdf/pdf_133/r133-14.PDF>. Acceso: 25 oct. 2007.

FIORATI, Jete Jane. Disciplina Jurídica dos Espaços Marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional. Rio de Janeiro, Renovar, 1999. ISBN: 85-7147-144-4

FIORI, José. Nicholas Spykman y América Latina. [en línea] Disponible en: <<http://www.elecode lospasos.com/article-14668152-6.html>>. Acceso: 20 sep. 2007.

GALICIA. Asociación Proyecto de Investigación Galicia 2010 - Introducción. [en línea] Disponible en: <http://www.galicia2010.com/texto_medio_ambiente1.htm>. Acceso: 15 nov, 2007

GAVIRIA, César. Discurso del Secretario General de la Organización de los Estados Americanos en la Sesión Inaugural del Congreso Universal del Canal de Panamá, 8 de septiembre de 1997. [en línea] Disponible en: <<http://www.oas.org/speeches/speech.asp?sCodigo=02-0235>>. Acceso: 5 dic, 2007.

GEOCITIES. CARTAGO. [en línea] Disponible en: <http://www.geocities.com/fenicios_puj/cartago.htm>. Acceso: 3 abr, 2008.

GEOCITIES. Origen de los Fenicios. [en línea] Disponible en: <http://www.geocities.com/fenicios_puj/>. Acceso: 22 oct, 2007.

GEO-STRATEGY. GEOPOLÍTICA EUROASIÁTICA. [en línea] Disponible en: <<http://www.geo-strategy.com/geopolitica/articulos/geo040804.htm>>. Acceso: 11 abr, 2008.

GIUDICE, Víctor. Teorías Geopolíticas. [en línea] Disponible en: <http://www.sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/publicaciones/administracion/N15_2005/a03.pdf>. Acceso: 11 mar, 2008.

GODET, Michel. LA CAJA DE HERRAMIENTAS DE LA PROSPECTIVA ESTRATÉGICA.

GOLDMAN, Sachs. Global Growth. [en línea] Disponible en: <<http://www2.goldmansachs.com/ideas/global-growth/index.html>>. Acceso: 11 abr, 2008.

GOLDMAN, Sachs. Analysis of growth in the BRICs economies - Brazil, Russia, India and China . [en línea] Disponible en: <<http://www2.goldmansachs.com/ideas/brics/index.html>>. Acceso: 11 mar, 2008

GÓMEZ, Humberto. "LA CONVEMAR, UNA NUEVA VISIÓN DE LOS INTERESES MARÍTIMOS". Director: CPNV-EMC Fernando Zurita. [Tesis de Estado Mayor]. Academia de Guerra Naval. Guayaquil. 2004

GÓMEZ, Humberto. Ecuador y la Oceanopolítica: MAR EQUINOCCIAL. [Archivo PPT]. Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada Nacional. Conferencia magistral sobre la Oceanopolítica ecuatoriana proferida a la Universidad Tecnológica Equinoccial (UTE). Actualizada en: 14 de marzo de 2008. Acceso: 20 mar. 2008.

GORDON, Theodore Jay. MÉTODO DE IMPACTO CRUZADO. The Delphi Method. 2004

GORDON, Theodore Jay. ANÁLISIS DE IMPACTO DE TENDENCIAS. 2009

GREIFF, Carlos de. Situación del Comercio Marítimo Internacional. [en línea] <http://rutadelemprendimiento.com/articulos_meridiano_portuario.html>. Acceso: 04 may. 2008

HARTUNG, Kurt. El poder naval en los conflictos cortos: despues de la II Guerra Mundial. <http://www.revistamarina.cl/revistas/1998/3/hartung.pdf>. Acceso: 11 abr. 2008.

HILL, John Richard. Estrategia Marítima para Potencias Medianas. 1986

IPEGE. Mahan y el poder marítimo: Reflexiones en el centenario de Angamos. IPEGE. Estudios geopolíticos y estratégicos N° 1. Lima-Perú. 1979

KJELLÉN, Rudolf. "Staten som livsform". 1916.

KOHLER, Luis. EL MAR PRESENCIAL DE CHILE SU DESAFÍO ACTUAL. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/2001/3/Kohler.pdf>>. Acceso: 15 mar. 2008

LARENAS, Víctor. Chile, el Océano Pacífico y el foro de cooperación económica de Asia-Pacífico, APEC 2004. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/2004/3/larenas.pdf>>. Acceso: 11 feb. 2008

LEON, Molerio. El Agua: fuente de conflictos bélicos. [en línea] Disponible en: <http://www.medioambiente.cu/revistama/4_04.asp>. Acceso: 9 abr. 2008.

LLANOS, Ignacio. "El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste". 1ra. Ed. Santiago de Chile: RIL Editores, 1999.

MACKINDER, Halford John. "On the Scope and Methods of Geography". 1887

MACKINDER, Halford John. "The Geographical Pivot of History". 1904

MACKINDER, Halford John. "Democratic Ideals And Reality". 1919

MARTÍNEZ, Jorge. El Uso del Mar en el siglo XXI: Problemas y Restricciones, Valparaíso, 29 abr. 1995. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/1995/4/martineb.pdf>>. Acceso: 6 jun. 2007.

MARTÍNEZ, Jorge. Chile en la cuenca del Pacífico: Importancia Política y Oceanopolítica. [Archivo PPT]. Seminario: Para difundir el APEC - Chile 2004" [en línea] http://www.ugm.cl/pacifico/eventos/JMB_Para_Difundir_%20APEC_2004.pdf. Acceso: 26 oct. 2007.

MARTÍNEZ, Jorge. "Chile, nación marítima; potencia marítima ". En: seminario: "La pesca en el mar presencial y los derechos del Estado rector del puerto". Santiago. 28 de marzo de 2000. [en línea] <http://www.mardechile.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=473&Itemid=31>. Acceso: 22 sep. 2007.

MARTÍNEZ, Jorge. "La pesca en el mar presencial" . En: Clase magistral dictada por el señor comandante en jefe de la Armada, con ocasión de inaugurar el mes del mar. Viña del Mar. 30 de abril de 1997. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>>. Acceso: 12 may. 2008

MARTÍNEZ, Jorge. "El mar como sistema: los vectores para la oceanopolítica". En: Texto de la clase magistral dictada por el señor comandante en jefe de la Armada, almirante don Jorge Martínez Busch, inaugurando el mes del mar. Viña del Mar. 1996. <http://www.revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>. Acceso: 12 may. 2008.

MARTÍNEZ, Jorge. "El mar como sistema: los vectores para la oceanopolítica". En: Texto de la clase magistral dictada por el señor comandante en jefe de la Armada, almirante don Jorge Martínez Busch, inaugurando el mes del mar. Viña del Mar. 1996. [en línea] <http://www.revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>. Acceso: 12 may. 2008

MARTÍNEZ, Jorge. "La cuenca del Pacífico como eje de desarrollo: actualidad y perspectivas". En: Seminario internacional. La cuenca del Pacífico: insumo de desarrollo para el Pacífico sudoeste. Quito. 02 y 03 de julio de 1998. [en línea] Disponible en: <<http://www.ugm.cl/pacifico/monograf/marpres.htm>>. Acceso: 29 mar. 2008

MARTIN, Juan. Los Espacios Marítimos y el Problema de su Delimitación en la Posición Geopolítica del Archipiélago Canario. Scripta Nova, Barcelona, vol IX, n. 185, mar. 2005. Disponible en: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-185.htm>>. Acceso: 03 abr. 2008.

MEDINA, Ignacio. América Latina, Integración, Democracia y Desarrollo: Retos para el Siglo XXI. 1ra. ed. México: Libros En Red, 2004. Compra electrónica en: <<http://www.librosenred.com/autores/ignaciomedina.html>>. Adquirido en: junio 2004.

MINISTERIO DO TRANSPORTE DO BRASIL. Transporte Marítimo. [en línea] Disponible en: <<http://www.transportes.gov.br/bit/estudos/iirsa/textos/44-51marit.pdf>>. Acceso: 07 may. 2007.

MOJICA, Francisco. DETERMINISMO Y CONSTRUCCIÓN DEL FUTURO.

MOJICA, Francisco. Prospectiva Estratégica, LA TÉCNICA DEL ESCENARIO APUESTA.

MONTERO, Leonardo. La Antártida y sus recursos naturales. [en línea] Disponible en: <<http://eco21.com.ar/2007/antartida-sus-recursos-naturales.html>>. Acceso: 17 may. 2008.

NUESTROMAR. El comercio marítimo latinoamericano expresa claros índices de crecimiento. [en línea] Disponible en: <http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial19879_082007_el_comercio_maritimo_latinoamericano_expresa_claros_indices_de_crecimi>. Acceso: 14 mar. 2007.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. El Canal de Panamá en el Siglo XXI. [en línea] Disponible en: <<http://www.oas.org/juridico/spanish/ag-res96/Res-1376.htm>>. Acceso: 2 may. 2008.

PINOCHET, Oscar. Medio Siglo de Recuerdos Antárticos. 1era. Ed., Santiago de Chile: Editorial Universitaria, 1994. ISBN 956-272-025-x

PLANETA SEDNA. La India británica. El dominio británico sobre la India: compañías de las Indias Orientales (1600-1700). [en línea] Disponible en: <http://www.portalplanetasedna.com.ar/india_britanica.htm>. Acceso: 10 feb. 2008

PNUD. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Informe sobre desarrollo humano 2003. Ediciones Mundi Prensa. 2003

RATZEL, Friedrich. Anthropogeographie. 1891

RATZEL, Friedrich. Politische Geographie. 1898

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la Lengua Española. 2008.

REDIRIS, Clio. La Civilización Minoica. [en línea] Disponible en: <http://clio.rediris.es/fichas/minos_minoica.htm>. Acceso: 20 oct. 2007.

RITTER, Carl. Die Erdkunde im Verhältnis zur Natur und Geschichte des Menschen. 1859

ROCA, Carlos. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO. [en línea] Disponible en: <<http://www.salvador.edu.ar/juri/reih/2006/m4.pdf>>. Acceso: 11 oct. 2007.

RUSS, Garry; ZELLER, Dirk. From Mare Liberum to Mare Reservarum. Marine Policy 27 (2003) p. 75-78

SCHOFIELD, Clive. Maritime Zones and Jurisdictions. [en línea] Disponible en:

<<http://www.gmat.unsw.edu.au/ablos/ABLOS03Folder/SESSION3.PDF>>. Acceso: 27 jul. 2007

SEMPA, Francis. SPYKMAN'S WORLD. [en línea] Disponible en: <http://www.unc.edu/depts/diplomat/item/2006/0406/sem/semпа_spykman.html>. Acceso: 14 05 ene. 2008.

SENAREGA, Humberto. Modernización Portuaria: "Un Desafío para el Bicentenario". [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/2001/2/senarega.pdf>>. Acceso: 11 oct. 2007.

SOLIS OYARZÚN, Eri. Manual de Estrategia: Estrategia Marítima - Tomo III. Academia de Guerra Naval de Chile: IMPNAV, 1993, p. 486.

SOLIS OYARZÚN, Eri. Algunas consideraciones sobre la estrategia marítima. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/1999/1/solis.pdf>>. Acceso: 11 oct. 2007

SOLIS OYARZÚN, Eri. Poderío marítimo. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/revistas/1998/2/solis.pdf>>. Acceso: 14 nov. 2007.

SÓRIA, Mateus. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. [en línea] Disponible en: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=6021>>. Acceso: 6 set. 2007.

SPYKMAN, Nicholas. America's strategy in world politics, the United States and the balance of power. 1942

SPYKMAN, Nicholas. Geography and Foreign Policy. 1938

STEUCKERS, Robert. Rudolf Kjellen (1864-1922). [en línea] Disponible en: <<http://foster.20megsfree.com/522.htm>>. Acceso: 22 nov. 2007

TERRAE ANTIQVAE. APROXIMACIÓN A LA HISTORIA DE CARTAGO. [en línea] Disponible en: <<http://sapiens.ya.com/antiqvae2/cartago01.htm>>. Acceso: 20 nov. 2007

TERZAGO, Jorge. Alfred Thayer Mahan (1840-1914) contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico. Diplomado de Relaciones Internacionales Universidad Viña del Mar. 28 de octubre de 2005.

THAYER MAHAN, Alfred. "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783". 1890.

THEUTENBERG, Johnson. Mare Clausum et Mare Liberum. ARCTIC. Stockholm, Sweden. VOL. 37, NO. 4 (December 1984) P. 481-492

THERAREP. Origen de la Civilización Minoica. [en línea] Disponible en: <http://>

www.telepolis.com/cgi-bin/web/DISTRITODOCVIEW?url=/1586/doc/Origenes/origenes.htm. Acceso: 21 oct. 2007.

TORRES, Nelson. Las relaciones de América Latina con la cuenca del Pacífico. <<http://www.afese.com/img/revistas/revista40/artNelsonTorres.pdf>>. Acceso: 20 dic. 2007

TUNKU, Sofiah. How has the United Nations Convention on the Law of the Sea Fared? [en línea] Disponible en: <<http://www.southchinesea.org/docs/Tunku%20Datin,%20How%20has%20UNCLOS%20fared.htm>>. Acceso: 20 nov, 2007.

UCALP. Bases para el Desarrollo de la Región. [en línea] Disponible en: <<http://www.ucalp.edu.ar/puerto.html>>. Acceso: 21 oct, 2007.

UNCTAD. Review of Maritime Transport. 2006.

UNEP - GEO-3: GLOBAL ENVIRONMENT OUTLOOK. URBANIZACIÓN. [en línea] Disponible en: <<http://www.unep.org/geo/geo3/spanish/403.htm>>. Acceso: 8 feb. 2008

URRUTIA, Pedro. EL CONTROL DEL MAR EN EL SIGLO XXI: Sus características tradicionales y su posible evolución. [en línea] Disponible en: <<http://www.revistamarina.cl/>>. Acceso: 14 abr, 2008.

VÁZQUEZ HOYS, A. M^a: Historia del Mundo Antiguo I, Próximo Oriente y Egipto, vol.II. Madrid. Ed.Sanz y Torres. 2003. p. 504.

VERGARA, Miguel. La Armada necesita buques capaces de hacer lo que Chile tiene que hacer en el mar. Iquique, Chile. Conferencia del Almirante, Miguel A. Vergara Villalobos, Comandante en Jefe de la Armada, en la clausura del Seminario del Mes del Mar en Iquique, el 3 de mayo de 2002. [en línea] Disponible en: <<http://www.ligamar.cl/revis3/15.htm>>. Acceso: 15 ago, 2007.

VERGARA, Miguel. Las Amenazas Asimétricas. Discurso del Almirante Miguel Angel Vergara en la Clausura de Exponaval 2004. [en línea] Disponible en: <http://www.armada.cl/p4_armada/site/artic/20041115/pags/20041115165602.html>. Acceso: 1 dic, 2007.

VIEIRA, Mónica. Mare Liberum vs. Maré Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas. Journal of the History of Ideas, Vol. 64, No. 3 (Jul., 2003), pp. 361-377

VIDIGAL, Armando. 11 de Setembro de 2001. 1. ed. Rio de Janeiro: FEMAR, 2003.

VINCENS VIVES, Jaume. Geopolítica del Estado y del Imperio. 1940

WAGNER, M. E. The Maritime Strategy: Full Speed Ahead. [en línea] Disponible en:

<<http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1992/WME.htm>>. Acceso: 13 oct, 2007.

WIKIPEDIA. Civilización Minoica. [en línea] Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Civilizaci%C3%B3n_minoica>. Acceso: 21 oct. 2007.

WIKIPEDIA. Pueblos del Mar. [en línea] Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Pueblos_del_Mar>. Acceso: 21 oct. 2007.

WIKIPEDIA. La Magna Grecia. [en línea] Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Colonia_griega>. Acceso: 21 oct. 2007.

Publicaciones Científicas

ISBN: 978-9942-765-43-7



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA