UNIDAD DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

La CONVEMAR como factor fundamental y dinamizador del poder marítimo, de los intereses marítimos y del poder naval.

Humberto Gómez

Sexto Entregable

CESPE

30/08/2022

CESPE

Contenido

Introducción 4
El mar como una fuente del desarrollo humano 6
Los vikingos y América 8
El derecho del mar como un principio de las buenas prácticas y su evolución 12
La realidad transformante de las naciones en la edad media 16
La ordenanza de la marina francesa de 1681 17
La autonomía jurídica en los mares 18
El descubrimiento de América, un hito marítimo 21
La sociedad europea de la edad media 24
¿Por qué se motivó el viaje de Cristóbal Colón? 25
¿Cuáles fueron las consecuencias directas del descubrimiento de América? 26
Una visión oceánica al servicio del poder marítimo inglés 30
El derecho del mar en evolución 33
La doctrina de la libertad de los mares 42
Unos conceptos marítimos trascendentales 42
El poder marítimo, el poder naval y los intereses marítimos: conceptos fundamentales 43
Los factores incidentes del poder marítimo de un Estado. 45
El poder naval 46
Los intereses marítimos 48
La CONVEMAR y el poder marítimo 50
La Convención de Jamaica de 1982 51
Los objetivos de la CONVEMAR. 53
Fechas de la CONVEMAR 53
Aspectos que trata la CONVEMAR. 54
Datos interesantes sobre la evolución de la CONVEMAR. 55
La Declaración de Zona Marítima de 1952. 58

CESPE

Los espacios marítimos de conformidad con la CONVEMAR 61
Aguas interiores (AI). 61
Mar territorial (MT) 61
Zona Contigua (ZC) 62
La Zona Económica Exclusiva (ZEE) 62
Plataforma Continental (PC) 64
Alta Mar (AM) 66
La Zona (ZN) 67
El balance marítimo 70
Ecuador y la CONVEMAR 72
Conclusiones 74
Bibliografía 77

CESPE

Introducción

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR, junto al Tratado Antártico, son los instrumentos jurídicos internacionales de mayor estabilidad y perfeccionamiento creados por el hombre en el siglo XX. El nivel de ordenamiento de los asuntos relacionados con los intereses marítimos y con los antárticos, los ubica como un instrumento sustanciales de los Estados, sobre todo en tiempos en los que la dinámica insuperable de la ciencia y tecnología están imponiendo ritmos de gestión cada vez más acelerados y consecuentes con el proceso de toma de decisiones, cada vez más complejas, en un mundo en el que el cambio climático, la degradación de los ecosistemas marinos, la vulnerabilidad de la biodiversidad marina, la necesidad de definición de las fronteras marítimas bajo los auspicios de la paz y la lógica del diálogo constructivo; en donde es necesario entender que los recursos vivos y no vivos, si bien representan una necesidad de desarrollo y supervivencia, también representan objetivos sustanciales de la sostenibilidad y resiliencia.

La CONVEMAR sobresale como un instrumento internacional que, en primer lugar, define y regula los usos de los espacios marítimos, jurisdiccionales y no jurisdiccionales, de los Estados, en concordancia con los intereses marítimos respectivos y a la necesidad de mantener un equilibrio real con el medio y biodiversidad marinos, propugnando la protección y preservación de los recursos, vivos y no vivos, y sus respectivos ecosistemas marinos. La CONVEMAR comienza por la clara definición de los espacios marítimos jurisdiccionales como las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva (dentro de ella la zona contigua) y la plataforma continental, diferenciando la soberanía y derechos de soberanía, que junto con la jurisdicción estatal proveen los mecanismos necesarios para alcanzar los objetivos trazados en dichos espacios marítimos; identifica factores de desarrollo sostenible respecto al alta mar y a los fondos marinos, los cuales, fuera de la jurisdicción estatal, constituyen elementos fundamentales para el desarrollo de los pueblos ribereños y no ribereños.

En este contexto, los Estados, a través de la historia, han sido parte de la evolución del uso del mar, a través de costumbres y reglas primigenias, relacionados, tanto con el ordenamiento espacial oceánico y marino-costero; como el uso de los recursos vivos y no vivos, a través de reglas que han ido cambiando conforme el desarrollo tecnológico y la propia visión oceánica y política de los Estados, con relación a los mares y océanos globales.

Cuando los Estados, en condiciones favorables para el aprovechamiento sostenible,

CESPE

sustentable y racional del mar, han usufructuado sus recursos y han sustentado su desarrollo marítimo en función del fortalecimiento de sus intereses marítimos, progresivamente han evolucionado desde ser Estados a la vera de un océano, hasta una visión más estructurada y fortalecida, que han agregado valor, progresivamente, incrementando del poder marítimo, como aptitud sustancial para proyectar su influencia, cultura, comercio, poder político, económico y social, sobre otros pueblos, justamente para garantizar su supervivencia y desarrollo, caracterizando, entonces el Poder Marítimo de los Estados; pero, además del desarrollo que deviene del óptimo uso del mar, también deben poseer un Poder Naval, es decir los instrumentos que desde el mar, garantizarán la soberanía e integridad del territorio marítimo, además de la protección y defensa de los intereses marítimos vitales.

En todos los casos, la CONVEMAR ha actuado como un elemento dinamizador y articulador del uso sostenible del mar en los espacios marítimos; como así lo demuestra su nivel de aceptación, con el 86% de Estados parte de la ONU, los cuales la han considerado como un marco legal internacional de reconocimiento y aceptación general. La CONVEMAR es el resultado de un largo proceso de evolución del derecho del mar, partiendo desde la navegación para transporte marítimo y la pesca, hasta las complejidades de la definición de los espacios marítimos. En esa evolución, los conflictos han estado presentes y, en muchos casos, casi al mismo tiempo la identidad de los intereses marítimos ha ido posicionando el uso del mar como vital, en cualquier caso y en cualquier tiempo.

Con el fin de identificar esa evolución y esa característica de atemporalidad de la relación entre el derecho del mar, los intereses marítimos, el poder marítimo y el poder naval, en el presente trabajo nos remitiremos a la edad media, al momento del descubrimiento de América y a la época de Isabel I de Inglaterra (que reinó Inglaterra entre 1558 a 1603), instantes en las que el derecho del mar comenzaba a tener sentido y desarrollo, en un momento histórico en el que la hegemonía de dos potencias marítimas, España y Portugal, daba la pauta para un desarrollo según sus intereses marítimos, y como su énfasis y lucha elevó a España al podio máximo del poder marítimo de la época, a través del crecimiento de una flota naval aún en desarrollo, cuyo propósito principal fue el cuidado de las rutas marítimas comerciales y sus espacios de gestión de sus intereses marítimos, en los que los ingleses, con sus sucesivas incursiones, debilitaron paulatinamente su poder , hasta el punto de que Inglaterra se encumbró como la nueva potencia marítima global, en una sinusoide histórica, que necesariamente está presente en los hechos evolutivos del hombre.

Bajo las consideraciones de la profunda interrelación del poder marítimo, con el

poder naval y los intereses marítimos, que en la actualidad se encuentran frente a profundos cambios evolutivos en los que la eficiencia y oportunidad (en el aspecto de tiempo) son esenciales para garantizar las respuestas más idóneas frente a las interacciones de las amenazas y sus efectos negativos sobre el poder marítimo, cuando no se cuenta con un poder naval que sea capaz, realmente, de cumplir con su misión. En ese sentido, la dimensionalidad de la gestión del mar complica la situación aún más porque el poder naval debe estar a la altura de las circunstancias y de los tiempos, en donde la tecnología alcanza límites extraordinarios y, consecuentemente, la preparación del personal y la construcción de otras capacidades se vuelve prioritario. En sentido nace la necesidad de un balance marítimo, una relación entre el poder marítimo, el poder naval y los intereses marítimos, en lo cual, se priorice al poder naval, cuando es la fuerza misma del Estado en el mar y lo que debe ser capaz de minimizar los impactos.

La CONVEMAR, como constitución de los océanos y su constante evolución deberá ir cambiando en función de esa trilogía, como lo ha venido haciendo desde siempre.

El mar como una fuente del desarrollo humano

En la actualidad, por los fundamentos científicos que tenemos, trascendemos más allá de la línea a partir de la cual, los mares y océanos son sólo agua salada, entonces, vamos entendiendo que después de esa línea lo que vemos es el nacimiento, el desarrollo y la evolución de la propia vida; aquella vida que no sólo es relativa al hombre, a la humanidad; sino a aquella que involucra a todos los sistemas capaces de dar vida y la propia vida que se desarrolla en ellos. Al principio de los tiempos, la evidencia científica nos indica que cuando el caos inicial de la primigenia Tierra se estabilizaba, evolucionó varias formas de vida y del primer gran mar primitivo, emergieron y salieron a la tierra firme, todos los ancestros de los animales, incluidos los del ser humano.

Lo que nos queda claro hasta estos tiempos es que ese proceso evolutivo continúa, es dinámico y ha obligado a la vida a adaptarse; entonces, es evidente que esa evolución es vital, porque en ese dinamismo las diferentes formas de vida que se desarrollaron en los mares[1] y océanos han permitido que el hombre prospere. Entonces, desde los tiempos perdidos en la memoria de la humanidad, de aquellos en los que las fantasías y las leyendas crearon los

[1] Conforme la investigación científica del *Smithsonian Institute*, SI, hace aproximadamente 580 millones de años, en el periodo Ediacárico, hubo una de las primeras proliferaciones de vida, incluidas las esponjas. Luego, hubo la más extraordinaria primigenia explosión de vida, entre el periodo hace 541y 485 millones de años, en el periodo Cámbrico, de nuevas y más complejas formas de vida. La vida, en ambos periodos, se evolucionó en los océanos. (Smithsonian Institute, 2022)

tiempos épicos y los mitos, la niebla de esos eones de irrealidad, descubría una verdad sin discusión: el ser humano y todas las especies marinas, conforme a su capacidad de adaptación, fueron creados desde el mar[2], circularon sobre las áreas de transición con la tierra y, finalmente, emergieron para permanecer en la tierra; siendo así, por sus orígenes, todas las especies les pertenecen al mar, más aún, la especie más evolucionada: el ser humano.

El concepto "*mar*" se identifica con una entidad geográfica que se ha ido caracterizando conforme el conocimiento que se ha generado a partir de la investigación permanente que el hombre ha realizado en diferentes épocas; entendiendo, sobre todo, los procesos e interacciones que mantienen la vida en el planeta. En realidad, se puede decir que el concepto "mar" se ha ido construyendo conforme el hombre ha ido entendiendo su importancia, constituyéndose en un descubrimiento continúo de su naturaleza y comprendiendo también sus debilidades producto de la necedad del hombre por desarrollarse al costo que sea necesario, incluso, hipotecando al futuro de las generaciones venideras, como ocurre en la actualidad en los casos de la contaminación marina, la sobrepesca y el cambio climático. El vínculo sustantivo que ha relacionado al hombre, desde que tiene memoria, con el mar, es el propio uso que ha hecho de él; aunque si reflexionamos un poco, ese uso ha sido casi el mismo, con los cambios lógicos de la evolución y el propio desarrollo de la tecnología.

En la niebla de los siglos, desde, que los primeros hombres descendieron por los ríos y se encontraron con los mares y océanos, comprendieron el primero uso del medio acuático, la capacidad de trasladarse de un lugar a otro, con la ayuda de remos, corrientes, vientos y velas, para descubrir, comerciar, conquistar y encontrar espacios vitales que les permitiese desarrollarse como pueblos prósperos. La necesidad vital de supervivir y desarrollarse impulsó al hombre al mar, acompañándolo el mismo espíritu indómito con el que encontraron nuevos horizontes, tal como lo hicieran los lapitas, cuando desde la actual Taiwán, partieron hacia el Este del océano Pacífico, unos tres mil años antes de Cristo, buscando nuevos espacios vitales que generaron a una pléyade de navegantes polinesios; o cuando a inicios del Siglo VIII de nuestra era, Ragnar Lodbrok se aventuró por el Mar del Norte, hasta llegar a Inglaterra e iniciar su conquista; o aquel que impulsó a los cananeos y sus próximos herederos, los *phoinikies*, a dejar sus 40 km de estrecha zona costera, desde Biblos, Sidón o

[22] Las discusiones alusivas con relación al origen de la vida, conforme se ha incrementado el fundamento científico, concluyen que la vida en la Tierra "probablemente comenzó en las profundidades del océano y no en la superficie del planeta" (Royal Society of Chemistry, 1906).

Tiros, para llevar su comercio y cultura hasta la propia "*span*[3]", en la península Ibérica; o la expresión máxima del poder marítimo y de la visión oceanopolítica de la China del Siglo XV, caracterizado con las siete expediciones marítima del almirante Zheng He, comandando la mayor flota conocida hasta la Primera Guerra Mundial, exhibiendo un poder naval como nunca antes el planeta había visto, en los océanos Indico y Pacífico; pasando por la visión deslumbrante y desafiante del gran "Almirante de la Mar Océana" Cristóbal Colón, que comandando a "La Santa María"; a "La Pinta" y a "La Niña" llevó a una heterogénea y complicada tripulación a atravesar el océano Atlántico hasta encontrar a las "Indias Orientales", la ruta del comercio que se había perdido la América de las oportunidades; se pueden citar innúmeros ejemplos, tantos que su necesidad de colocarlos se desvanece, de ahí que los citados son suficientes para evidenciar la importancia del mar y el uso que los hombres le han dado a través de la historia de la humanidad.

Los vikingos y América

Los vikingos representan en el imaginario actual de la mayoría de las personas, una mixtura entre grandes navegantes; guerreros bárbaros, sangrientos, despiadados y transgresores de toda ley; así como indómitos exploradores. Este constructo preconcebido de los vikingos es el resultado de entenderlos en la lejanía del tiempo y de la geografía, tanto como lo son los países nórdicos y los lares próximos al círculo Ártico. Para esta raza de navegantes a "medio tiempo[4]", el mar tuvo una suprema relevancia porque además de permitirle llegar a otras tierras, también era el modo de obtener riquezas, alimento e intercambio de culturas y pensamientos. Por supuesto, las acciones bélicas eran sangrientas, brutales y fuera del margen de cualquier límite legal o humano; sin embargo, su propio sentido de pertenencia hacia lo desconocido, a la propia dinámica del mar, unas veces pacífico, otras inquietas, las más tempestuosas y peligrosas, y su necesidad de supervivencia, los fue transformando y cambiando.

Los vikingos se desarrollaron en un ambiente frío, en el que sus tierras no eran fértiles y el crecimiento de su población los obligó a encontrar un camino para no perecer, así fue como encontraron en el mar, los objetivos necesarios para desarrollarse, para lo cual, sus barcos vikingos, los *drakkar y los snekkar*, buques de guerra a vela y remo, que alcanzaron

[3] Palabra de origen fenicio que significa "tierra de conejos".
[4] Los vikingos eran, fundamentalmente, agricultores y pescadores; luego, en el momento de asumir el modo "vikingo conquistador" se convertían en maestros navegantes a bordo de sus barcos de guerra y mercantes.

velocidades de 14 nudos serán utilizados para conquistar, mientras que con lo *knarr*, que eran los buques de comercio, se extendían entre los pueblos conquistados, llevando productos de distintas partes y con ellos, también, parte de las culturas de los pueblos que conquistaban o con los que hacían comercio. El desarrollo tecnológico de sus embarcaciones que comenzaron con remos y luego implementaron las velas, el mejoramiento de sus cascos y sus estructuras, para darles mayor velocidad y maniobrabilidad; lo que les permitió desempeñarse tanto en el océano abierto, como en los ríos, y, en algunos casos, transportarlos por tierra, con pocas modificaciones (Barco Vikingo, 2022), impuso un punto de inflexión desde la Alta Edad Media[5], hasta la Baja Edad Media, por la autonomía que alcanzaron, lo que implicaban más largas travesías que les permitió llegar al continente americano.

Entendemos, entonces, que desde los campos agrícolas y la pesca, luego al comercio y, finalmente al saqueo, como guerreros del mar, se lanzaron a conquistar y colonizar muchos lugares de Europa, entre los siglos IX al XI; comenzando en el 793 con el asalto de Lindisfarne, en el norte de Inglaterra, y de ahí, por delante, durante más de 200 años en los que su espíritu indómito y salvaje (realismo relativo) definió cambios sustanciales en el comportamiento político de las personas y las naciones nórdicas y no nórdicas, expandiendo el conocimiento de las culturas y fortaleciendo los medios para alcanzar la hegemonía y desarrollo, incluso, llegando a ser el primer vikingo rey de Inglaterra, como Canuto El Grande (1016 - 1035); en todo ese proceso estuvo presente el mar, como una vía, como un medio que interconectó comercio, poder, cultura, recreando una parte significativa de la Edad Media.

> Gentes que, además de saquear sin freno, establecieron sólidas relaciones comerciales con pueblos diversos, exploraron mundos desconocidos, absorbieron lenguas extrañas y se mimetizaron con los pueblos que lograron conquistar, logrando un sincretismo cultural y religioso que aún hoy resulta sorprendente. (Martín, 2022)

Entonces, los vikingos pudieron controlar las rutas marítimas, entre las que estaban las que los unían con Inglaterra y las que ésta mantenía con otros pueblos; lo hacían porque tenían poderosas naves y hábiles marineros. El tema del saqueo a lugares ingleses

[5] La Edad Media tiene puntos extremos aproximados y coinciden con hecho transcendentales de la historia de la humanidad. Se inició con la caída del imperio romano de occidente, es decir, en el 476, y finaliza con el descubrimiento de América en 1492 o, con algunos otros criterios, con la caída del imperio Bizantino, en el 1453. De ahí, hay algunas clasificaciones de la división de la Edad Media, la más aceptada es aquella en la que se la divide entre “Alta Edad Media” (desde el siglo V al siglo X) y la “Baja Edad Media” (desde el siglo XI al siglo XVI)

específicos, o de cualquier otro pueblo en lo que hoy es Europa, tenía también un límite, ya que estos debían producir los suficientes para satisfacer su ambición de oro y otras riquezas. Cuando el saqueo dejó de ser lo más importante, sino el de lograr un camino que le condujera a vender sus mercaderías, entonces, el uso del mar para fines comerciales, cada vez, se volvió vital y uno de sus intereses en el mar. Convirtieron un derecho del uso de sus medios para recorrer las rutas comerciales o hacer una o limitar a otros, en algo ineludible, que dada su frecuencia, en cuanto a las rutas marítimas que establecían, además de incrementar su experiencia en la navegación, iban tomando un derecho no escrito, pero sí practicado, el consuetudinario; este, con el tiempo, pasó a ser derecho positivo.

En este punto es importante evidenciar que el comercio se situó en donde se caracterizó una ruta marítima por la cual atravesar de un punto a otro, lo que dependía de la demanda de los productos, la frecuencia y la capacidad del comerciante de llegar; en ese sentido, el poder naval de los vikingos, es decir, los drakkar y los snekkar eran los primeros que consolidaban esas rutas marítimas que caracterizaban los knarr, conforme a la visión vikinga de entender sus intereses marítimos. Una vez que ellos dominaban sus vías marítimas de comercio, prosperaban y desarrollaban; entonces, primero era la presencia de la fuerza vikinga en el mar, caracterizada por sus barcos y sus tripulaciones (Poder Naval), lo que consolidaba las rutas de navegación para el comercio, incrementando el poder marítimo vikingo.

Ahora bien, los vikingos, con sus navegaciones, tanto de conquista como de comercio, iban tejiendo un conjunto de costumbres, que probablemente iban sumándose a la de otros pueblos a la vera del océano Atlántico; en ese sentido, en la Edad Media, las costumbres de los pueblos a la vera del Mediterráneo y del Atlántico, conformaron un conjunto de leyes marítimas, como muchas similitudes, pero también con algunas diferencias. Estas diferencias fueron mínimas cuando hablamos de España y Francia, porque las dos están a la vera de ambos cuerpos acuáticos ya referidos. Es interesante observar que esos conjuntos de costumbres en el hacer marítimo, desde la perspectiva de un ordenamiento, tanto en el Mediterráneo, como en el Atlántico, sintetizan tres aspectos esenciales (Tabla 1).

Tabla 1

Aspectos Incidentes en las Costumbres Marinas en el Mediterráneo y en el Atlántico

Primero	Las diferencias producto de las características del mar Mediterráneo, el cual es un mar cerrado y el océano Atlántico, con latitudes más septentrionales que el primero.
Segundo	Las condiciones meteorológicas específicas que se configuran, en los espacios geográficos marítimos del mar Mediterráneo y del océano Atlántico.
Tercero	El momento en que el comercio marítimo se recuperó en una y otra área; los que caracterizan tiempos distintos.

Nota. La tabla indica los factores por los cuales las costumbres del mar que definen un comportamiento cercano a un directriz o ley son diferentes entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo. Adaptado de "La monarquía hispánica en la encrucijada de las dos tradiciones marítimas de origen medieval: la mediterránea y la atlántica", de M. Serna, 2019, Revista *de Dret Històric Català*, 18, p. 12. La tabla es de propia autoría, tomada el 15 de agosto de 2022 de, página 4. ISSN (ed. impresa): 1578-5300.

Los vikingos frente a los cambios evolutivos de su tiempo y su capacidad de adaptación frente a las circunstancias políticas, sociales y económicas, pudieron ver la forma en la que su forma de vida podría insertarse en las formas de las sociedades que también evolucionaban, por eso no se puede hablar de que ellos, como grupo humano se hayan extinguido, sino que en su época, bajo la forma básica, tuvieron un periodo de desarrollo de, aproximadamente 300 años, pero su influencia y su visión marítima los llevó a tener reyes vikingos de Inglaterra, convertirse a la relación Católica, ser grandes comerciantes y hombres influyentes de su época, sustentados en su visión sobre el mar, de hecho, uno de los elementos más significativos de su desarrollo tecnológico, sus embarcaciones, estuvieron vigentes muchos años más allá de la "era vikinga", dando nuevas modificaciones y adaptándose más y más a los nuevos flujos de las cargas que imponían el comercio, además que sus exploraciones continuaron siendo prolíficas, sobre todo hacia América, con otras visiones sobre el desarrollo de su pueblo.

> Estos barcos eran ideales para incursionar en las zonas costeras del norte de Europa, pero cuando los vikingos consolidaron su posición política en la zona y cambiaron su énfasis hacia el comercio en lugar de las incursiones, se produjeron cambios en la construcción naval escandinava. Por un lado, los drakkar se construyeron para transportar personal rápidamente a través de las aguas con fines militares y defensivos. Por otro lado, aparecieron barcos anchos que estaban especializados en llevar carga.
>
> Los barcos escandinavos se construyeron con clinker. Poseían una fuerte capa exterior de tablas hendidas superpuestas, que estaban remachadas y reforzadas por un marco interior liviano. Un tipo diferente de barco surgió en el siglo XII. Este se componía de un fondo fuertemente enmarcado de tablones colocados al ras con lados construidos con clinker; se

> llamaba el engranaje. Este barco pronto llegó a dominar el transporte marítimo en el Mar del Norte y la región del Báltico, aunque los barcos construidos con clinker continuaron construyéndose junto con los cogs en todo el norte de Europa. El surgimiento del cog en el Báltico coincidió con un fuerte aumento en la capacidad de carga -barcos marítimos en el norte de Europa. Gracias al proceso de urbanización en la región del Báltico, el comercio creció significativamente, al igual que la necesidad de más barcos y de mayor tamaño. Mientras que los barcos vikingos se habían construido con un alto nivel de artesanía (por ejemplo, en sus detalles ornamentales), a partir de finales del siglo XII los barcos se fabricaban a un precio más bajo. A través de los avances tecnológicos, se podían construir barcos para transportar grandes cantidades de carga. (Frankot, 2012)

El derecho del mar como un principio de las buenas prácticas y su evolución

El derecho que los hombres de mar, primero en nombre de su etnia y luego en nombre de lo que representaban sus posesiones "territoriales", no estuvieron ajenas al desarrollo de un derecho global; sin embargo, el hecho de introducir una norma requería que sea aceptada como un hecho cierto por la generalidad de quienes hacían uso de ella, posiblemente porque se trataba de una "buena práctica" lo que consolidaba su legitimidad y la propia aceptación. Los vikingos fueron practicantes de esta visión, porque tomaban el pulso de las aguas del Atlántico y también entendieron, todo el tiempo, que los procesos del comercio "globales" (en su tiempo) eran tan importantes como su capacidad de expandirse en sus conquistas, entonces el uso de su poder naval, que se fundamentó siempre en la evolución mejorada de sus embarcaciones, fue adaptándose a lo que las nuevas conquistas y las nuevas tendencias "globales" exigían, porque su poder marítimo también comenzó a fusionarse con la de otros pueblos; pero en medio subyacía otro paso importante en su evolución, comprendieron que no podían pasar para siempre haciendo saqueos, sino que la seguridad que podría dar una relativa paz en las regiones del comercio haría que éste se incremente y, consecuentemente, también se incremente su riqueza; aunque este mismo proceso de crecer con la paz para mayor riqueza, implicaba también que para obtener más de eso, tendría que usar la fuerza e imponer su hegemonía, nuevamente, parece ser que es una constante en la historia de la humanidad, no obstante que en el mar, en el control del mar para garantizar que la mayor cantidad de esos "caminos" que las embarcaciones con sus valiosas cargas transiten en los mares y océanos, hoy llamadas "líneas de comunicación marítimas", siempre fueron vitales y siempre han requerido cuidados y para ello siempre han estado fuerzas en el mar para hacerlo, de ahí que podemos vislumbrar serios riesgos, para una nación marítima, de que

aquello no sea posible, por el debilitamiento de su poder naval, porque está estrechamente relacionado con el propio poder marítimo; luego de eso, si la erosión persiste, es probable que su evolución y los procesos de adaptación se interrumpan y el primer impacto se sentirá en su economía, desarrollo y seguridad.

> Las tradiciones marítimas del Atlántico y del Mediterráneo se definieron a partir del momento en que se inició la recuperación del comercio marítimo en el tránsito de la Alta a la Baja Edad Media. Primero en el Mediterráneo central, más adelante en el Mediterráneo occidental y, a continuación, en el Atlántico y el Báltico. Un restablecimiento que solo fue posible una vez que disminuyó la inseguridad que se había sentido en el litoral europeo, de igual modo que en el interior del continente, en los siglos anteriores, por efecto de las sucesivas y variadas invasiones que habían asolado las tierras y costas europeas a partir de la llegada de distintos pueblos desde varios puntos cardinales. (Serna, 2018)

Las buenas prácticas respecto al uso del mar implicaba el hecho de respetar reglas que propiciaran el comercio y, en algunos casos, el uso adecuado de los recursos que se generaban en el mar, lo que no siempre trajo paz a las partes, pero si el conflicto que rompían ciertos estatus hegemónicos o el cambio sinusoidal de la historia entre poderosos y oprimidos; más aún, cuando el mar el desarrollo tecnológico, comenzó a respaldar la fuerza de la costumbre y ésta a estructurarse en las buenas prácticas, aunque éstas tampoco fueran permanentes, porque la lógica da para adaptarse, lo que generalmente no es que se adapta a las necesidades de una sola voluntad, sino que nace un aspecto sustancial en el derecho marítimo, en la ley del mar, que no es exclusiva de quienes ostentan esa necesidad, sino de todos quieren llegar a un objetivo, esto es, las negociaciones para llegar a acuerdos, convenios y tratos; los cuales han ido cambiando conforme nuevos conocimientos sobre el mar o nuevos procesos adaptativos del ser humano han ido estableciendo pautas, necesidad de mejoras o ruptura de paradigmas.

La paz en el mar podríamos entenderlo como un tema relativo, y así es como es posible no solo prever cambios futuros de los equilibrios, también relativos, que se producen en su uso; aunque, como se ha visto, las buenas prácticas es lo que ha dado estabilidad en la concepción del derecho en el mar, aunque sujetos a que las necesidades vitales de otras naciones marquen las pautas que crean nuevas diferencias y establezcan, nuevamente, las buenas prácticas en el desarrollo del derecho del mar, el cual, básicamente, propugna el comercio o la generación de las riquezas, lo que normalmente se produce con la obtención de los recursos marinos y con el transporte del comercio más allá de las frontera. Es un proceso que se debe mirar con mucha atención y deben existir los mecanismos necesarios para otear

el horizonte, porque desde los tiempos de la edad media, cuando ya las cosas comenzaban a tener cierta lógica y aún, pese a estar establecidas algunas reglas de comportamiento fundamentadas en las buenas prácticas, siempre la evolución del derecho del mar ha estado marcada por un proceso de "derecho al uso y uso del derecho", creando, primero, un hito de uso consuetudinario para luego establecerse como una norma, lo contrario a lo que pasa en tierra; de hecho, hoy en día, el tema de la biodiversidad más allá de las 200 millas marinas plantean retos que, aunque hoy se los conversa y concuerda a través de instrumentos jurídicos internacionales, en el fondo, se mantiene esa lógica, sólo que ahora, la dialéctica en los foros internacionales es el mecanismo simplificado de convenir las buenas prácticas; aunque siempre han estado fungiendo de una suerte de árbitros y de veedurías, mecanismos que han dado cierta institucionalidad a las acciones de convenios en el mar, antaño, en la edad media era las "Curias de los Consulados del Mar" hoy son la Organización de las Naciones Unidas o la Organización Marítima Internacional.

> En la Edad Media, la legislación marítima va madurando a la sombra del Derecho romano y del bizantino. La ley pseudoria, era adoptada como costumbre en la Italia meridional, continuando su mayor influencia sobre la economía de la navegación, desarrollándose al lado de los principios de la comunidad de riesgos. Al comenzar la Edad Media, quedó paralizada la producción legislativa, pero no se retrasó la aplicación de la precedente y en las Curias de los Consulados del Mar, constituidos en las principales ciudades marítimas del Mediterráneo, se formaron y se recogieron, como derecho consuetudinario, los buenos usos del mar, ampliamente practicados en el tiempo de las Cruzadas. Es característica de este período el doble orden de la legislación, la romana escrita para el derecho civil o terrestre, y el derecho consuetudinario para las cosas marítimas. (Encina, 2022)

En el proceso de evolución del derecho marítimo, en periodos de latencia de la Edad Media, la experiencia de los hombres del mar, desde los navegantes hasta de los que llevaban sus mercaderías a través de las rutas de navegación que el ejercicio permanente del ir y venir marcaban los costos de ese transporte, evaluaban los riesgos e imponían tasas e impuestos en los diferentes puertos, también estos procesos cambiaban en caso de cambios drásticos tanto en las rutas, como en los puertos, por los propios cambios políticos, derivados en guerras o simplemente en el decaimiento del interés comercial de un determinado punto en las rutas; sin embargo, es interesante saber que la variación de esas reglas o de las directrices no venían de las altas esferas de la autoridad o de poder, es al contrario, se adaptaban conforme las

necesidades reales, según la demandas objetivas, según el mercado; a lo que cualquier disposición superior o de algún nivel de influencia política o de poder, no funcionaban, simplemente no funcionaban porque no atendía a las realidades del día a día de la navegación, del transporte marítimo, de la colocación o desplazamiento de las mercaderías, de la propia situación de beligerancias de otras fuerzas que por influencia de los Estados o por acción individual tenían interés de interrumpir, colaborar o contribuir con determinados desarrollos marítimos.

> El derecho marítimo de estas tradiciones fue en origen un derecho de carácter consuetudinario porque su creación se debió a la iniciativa de los navegantes que intervenían en la actividad mercantil. Término este, el de navegante, que comprendía no solo a los individuos que en las embarcaciones asumían las distintas funciones relacionadas en sentido estricto con el arte de marear y de la navegación, sino también a los comerciantes que negociaban sus mercancías por vía marítima.
>
> El hecho de que este nuevo derecho marítimo fuera elaborado por quienes participaban en la actividad mercantil, al margen del poder político y de los juristas, explica que la costumbre se consolidara como su fuente principal. Las disposiciones legales dictadas con relación al comercio marítimo por parte de los monarcas europeos cuyos territorios alcanzaban el litoral, no dejaron de ser sino normas aisladas y casuísticas que en ningún caso constituyeron un cuerpo extenso y completo de derecho marítimo que pudiera sustituir al derecho elaborado por quienes tenían en el mar su modo de vida. (Serna, 2018)

En este punto de la historia, todavía vemos que algunos de los aspectos de la generalización de las buenas prácticas, extrapoladas al bien hacer y el deber ser de los asuntos marítimos, en la edad media, sufrían adaptaciones importantes, dependiendo de la imposición geográfica y de la propia visión de quienes eran los llamados a la ordenación de los espacios marítimos. Debemos entender que lo consuetudinario en el derecho marítimo, comenzó a convertirse en derecho positivo porque su importancia, más que evidente, se elevó a los niveles de las autoridades y de los propios gestores del uso del mar, en esa transición, la compilación de esos buenos usos del mar, durante la edad media, dieron lugar a importantes publicaciones que trazaron las primeras líneas de la generalización del derecho del mar y los conceptos de aplicabilidad, según los casos y costumbres. Como se puede reflexionar, el proceso tuvo su dinámica, tanto a más o menos como sus intereses marítimos demandaban, pero, el factor transcendente fue y será la seguridad marítima, desde las ideas primigenias de los conceptos, hasta lo que en la actualidad concierne, en su evolución, un eficiente y sostenible gestión del mar, concomitando con la capacidad de los Estados de garantizar la

seguridad marítima a cargo de varios estamentos estatales, cuyo eje principal es el poder naval.

> La seguridad marítima frente a actividades ilícitas, entendida como premisa o *conditio sine qua non*, imprescindible para que puedan desarrollarse sobre la mar las actividades lícitas que posibilitan el desarrollo del ser humano y el ejercicio de las libertades reconocidas por el derecho del mar en tiempo de paz constituyen materia de atención creciente por parte de los Estados. (MINDEF-ES, 2016)

Una de esas publicaciones que compilaron los buenos usos del mar, que se adaptaron ya a la utilidad práctica del quehacer mercante, convirtiéndose en una de las leyes marítimas con mayor antigüedad e influencia en el Atlántico norte y el noroeste europeo fueron las "Rôles d'Oléron[6]" o "Jugemens de la mer", que compiló un cuerpo de obligaciones legales para el comercio del vino desde Bretaña y Normandía hasta Inglaterra, Escocia y Flandes, "En esta recopilación encontramos constancia de los cambios en la organización de la navegación en el siglo XIII, que dieron lugar a la redacción de nuevas leyes que regulaban las relaciones entre armadores, patrones, comerciantes y tripulantes" (Frankot, 2012, pág. 11).

Por otro lado, en la cuenca del Mediterráneo se desarrolló otro compendio fundamental de las buenas prácticas del uso del mar, el "Llibre del Consolat de Mar, las Costumes de mar", que compiló el derecho marítimo del Mediterráneo y que por su versatilidad compartió la notoriedad de su contenido, en el ámbito de los Estados mediterráneos, tanto como los Rôles d'Oléron lo hicieran en la parte atlántica, aunque a pesar de sus similitudes que los acercaban a la universalidad de sus conceptos. La extensión del Libre del Concolant de Mar por su incidencia generalizada en la gestión marítima mediterránea fue un cuerpo jurídico en constante actualización y difusión, lo contrario de lo que ocurriera con su contraparte atlántica, puesto que la reproducción, actualización y evolución de su concepto como cuerpo jurídico, era mucho más lento, además, los Rôles d'Oléron, tras su redacción final, su aporte tuvo menor ritmo que su par mediterráneo.

La realidad transformante de las naciones en la edad media

La realidad transformante en el que las naciones globales de la edad media, se acercaba más a una situación caótica en la que la idea de Estado aún eran meras ideas filosóficas de ejecución lenta. Cabe recordar que cuando ocurrió el descubrimiento de

[6] Este cuerpo del derecho marítimo medieval debe su nombre a una pequeña isla ubicada frente a la costa del ducado medieval de Aquitania, escrita alrededor del 1286.

América, no era España, como imperio, que con el análisis de Estado ordenó o motivó a Colón a explorar y conquistar tierras nuevas allende el occidente, porque no había tal visión; tanto Castilla y Aragón habían expulsado a los árabes unos pocos años de la brillante y trascendente iniciativa del Almirante a los reyes católicos; lo que se quiere aclarar es que los Estados estaban en formación y las cuestiones del mar eran temas de una "comunidad" acuática, por así decirlo, en la que el elemento básico era los mares y océanos, y sus instrumentos fundamentales eran los buques que los surcaban con varios fines, muchos de ellos aún gremiales, no cómo una parte sustancial de pertenencia hacia una nación, máxime a una identidad de nacimiento, todo esto configuraba lo que se entiende como la "autonomía jurídica de los mares", la cual, conforme los códices del bien hacer en los asuntos del mar evolucionaban y más control comenzaban a tener las autoridades, al mismo tiempo en el que el constructo de las nacionalidades y de los Estados iban identificándose con mayor formalidad y cohesión, la transición hacia la formalidad y al fin de la referida autonomía llegó a su fin con dos instrumentos sustanciales, la promulgación del *Código Marítimo Sueco de 1667* y la vigencia de la *Ordenanza de la Marina Francesa de 1681,* este último representó un hito histórico trascendente.

> El punto de inflexión de tan importantes novedades se sitúa en el momento de la promulgación del Código marítimo sueco, en 1667, y muy especialmente en el de la entrada en vigor de la Ordenanza de la Marina francesa de 1681, aunque ya con anterioridad, coincidiendo con el progresivo fortalecimiento del poder real en Europa y la intensificación del ejercicio de la potestad legislativa por sus titulares, se observa un crecimiento gradual de la legislación marítima. (Serna, 2018, pág. 14)

La ordenanza de la marina francesa de 1681

Este es un documento gravitante en el constructo formal del derecho marítimo y su creación, elaboración y promulgación es un hito histórico que da fin a una ley marítima común a cada…

> cada uno de los ámbitos marítimos de Europa y con ello la fragmentación del derecho marítimo transnacional en múltiples derechos nacionales, al mismo tiempo que sentó las bases para la homogeneización de los principios marítimos en el continente, permitiendo la superación de la antigua distinción entre las tradiciones jurídicas del Báltico, del Atlántico y del Mediterráneo. (Zambrano, 2015)

La idea central es que linealiza la visión del nuevo derecho marítimo de carácter europeo, con los mismos fundamentos jurídicos; también, se unificó y estandarizó el derecho

comercial marítimo público francés; un tema que no pudo abarcar a los intereses de Bretaña, quien continuó con sus principios del Almirantazgo. Cesó al compendio de las buenas prácticas de la gestión marítima que habían creado un derecho consuetudinario y aquellos que habían sido común a los navegantes europeos; sustituyéndoselas por cuerpos jurídicos creados por los órganos legislativos de los Estados europeos, los cuales, a esa altura de los hechos históricos habían evolucionado y fortalecido; no obstante, no existió una ruptura con el facto consuetudinario que el tiempo había consolidado en los usos adecuados del mar.

Históricamente representa un paso trascendente en el marco jurídico marítimo, cuando, por primera vez se hace una codificación estatal, técnicamente fundamentada en el derecho romano; armonizando los dos sistemas marítimos vigentes e influyentes de la época, el detentado en la región de influencia atlántica, con el correspondiente mediterráneo, compilando todos los fundamentos relativos al derecho público y privado marítimos. No obstante, siglos más tarde, el *Código de Comercio* fundamentado en la codificación napoleónica haría cambios significativos, aunque conservo muchos de los sustantivos, la evolución continuó, impulsada por el desarrollo del pensamiento marítimo, la tecnología, el desarrollo del comercio marítimo, protegido por flotas nacionales con capacidades cada vez más sofisticadas para protegerlas y cada vez más dándole importancia a la seguridad marítima y al incremento del Poder Marítimo.

La autonomía jurídica en los mares

En la evolución del uso del mar, el hombre ha concebido actitudes y desarrollado aptitudes para poder ejercer una gobernanza marítima, lo suficientemente eficiente, oportuna e idónea, a través del mar y utilizando sus embarcaciones, las cuales fueron modificándose con un desarrollo tecnológico extraordinario, que nunca ha cesado e impuesto cambios constantes en los métodos para navegar, para mantener seguras las embarcaciones, para transportar los productos, para acoger a la gente de mar que realiza todas esas actividades, y con su bandera que le da un sentido de pertenencia y, sobre todo, un marco legal específico de comportamiento. Pero, también, al lado de ellos, las fuerzas militares han jugado papeles fundamentales para que las líneas de tráfico marítimo sean los más seguras posibles para llevar el comercio a todos los puntos que sean necesarios, contribuyendo al desarrollo mundial del comercio marítimo en los tiempos en las que las crisis y las guerras las han clasificado como objetivos vitales estratégicos; y, en tiempos de paz, a pesar de su invisibilidad, están presentes en la configuración de su seguridad ante emergencias y

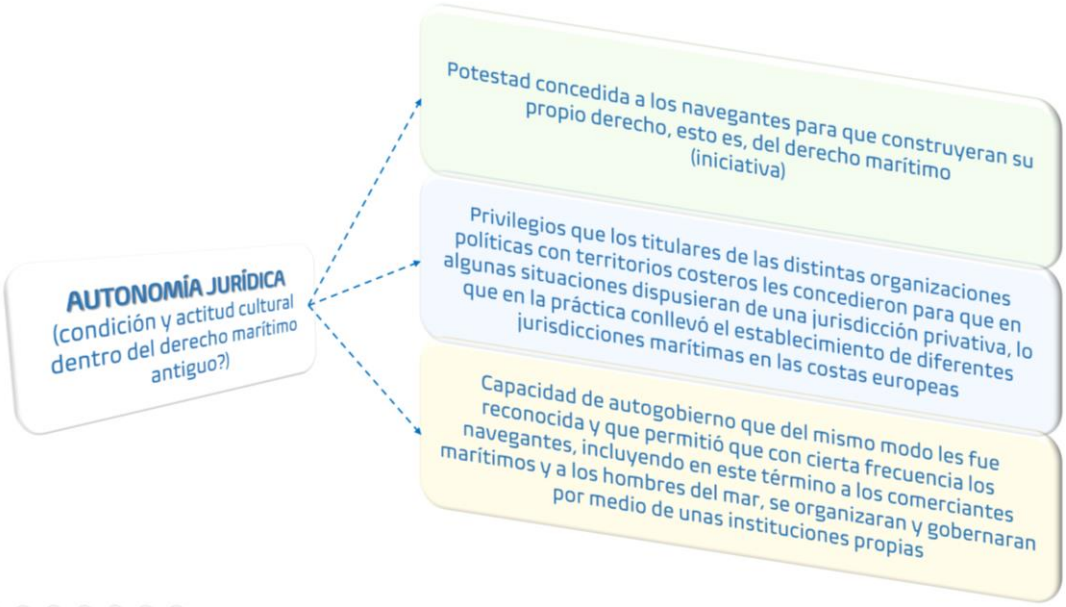
desastres, en unión de otras entidades, a través de procesos de articulación y coordinación. En todo caso, hay una circunstancia que hace común al navegante, mercante o militar de estos tiempos, con los de antaño, el hecho de sentirse libres, con autonomía de acción, en la inmensidad de los mares, pero entendiendo que su misión es el objetivo primordial.

La asunción de esta circunstancia, pocas veces enunciada en la propia evolución del derecho marítimo y del derecho internacional marítimo (el derecho del mar), pero siempre presente porque los marcos jurídicos sustentados en el mar tuvieron esas bases inexorables del comportamiento humano. Parte del hecho de que la autonomía ha caracterizado siglos en la que había consciencia plena de que los navegantes realizaran su trabajo guiados por su criterio y experiencia, sin considerar mayormente respecto a los poderes estatales que existieran en medio del camino que ellos creasen, porque esos caminos generaban riquezas individuales y para los Estados; no obstante, ese relación sensible entre el navegante y los poderes estatales configuran un esquema jurídico, del cual, casi siempre, estaban ausentes o realmente poco interesados en seguir, de ahí que hablamos de una independencia jurídica, tal vez podríamos hablar de un relativismo que en algunos casos, podría ser menos determinista el concepto y en otros casos, definitivamente, alineados a ese concepto.

Basta leer la historia marítima para entender ese arraigo profundo con la autonomía jurídica, desde la relación de los piratas con sus jefes piratas, en los que sus objetivos de riqueza dependía de la inteligencia y habilidad de su capitán y de su entrenamiento, no era necesario más referencias y órdenes; lo mismo se puede aplicar para las dotaciones de los vikingos, fenicios, egipcios, etc; caracterizando, inclusive actos estatales como Nelson y su tripulación, y la de Chester Nimitz con sus hombres, aunque ya sometidos a reglas, estos dos últimos; no obstante, dejando espacios en los que esa autonomía jurídica deja espacio para que los grandes comandantes de estos tiempos, decidan en las líneas grises, me refiero a que todo eso ha creado un proceso de toma de decisiones en los que el liderazgo y el conocimiento juegan un papel trascendente; sobre todo, que si se considera que tanto en la parte mercante como en la parte militar, finalmente, terminan coadyuvando con el desarrollo, obtención o protección de algún interés marítimo. En ese contexto, los hombres de mar, para el cumplimiento de sus tareas, las autoridades, las sociedades les concedieron algunas “prebendas” (Figura 1) que caracterizaron la actitud marítima de una independencia jurídica, con la cual ejercieron los grandes y pequeños cambios en la humanidad.

Figura 1

Autonomía Jurídica de los Hombres de Mar



Nota. Cuando se habla de realidades, se entiende que son hechos ciertos que configuraron no sólo una actitud, sino un estilo de vida; una forma de ver las cosas y entender el mundo una aptitud; y, las capacidades de desenvolverse en el contexto del significado del concepto "mar", por parte de los hombres que fungían como marinos, cumpliendo sus roles de miembro de la dotación de una embarcación; de comerciante que llevaba sus mercadería; de individuo que por su oficio debía estar presente; de explorador; etc. Adaptado de "LA AUTONOMÍA JURÍDICA EN LOS MARES: DERECHO PROPIO, JURISDICCIONES PRIVILEGIADAS Y AUTOGOBIERNO", de M. Serna, 2009, Mesa Redonda: *Els drets historics i l'Autonomia dels regnes i del mars» en el marco de la IV Jornada d'Estudi (Juristes i notaris). Els drets historics i les formes d'autonomia. Universidad Pompeu i Fabra*. La figura es de propia autoría, tomada el 18 de agosto de 2022, página 198.

Los navegantes o los hombres de mar o marinos, cualquiera que sea su bandera, configuran por su propia existencia, su propia y única condición de "marinos" en una identidad única con una "nación" en la que las líneas políticas eran lo de menos; sino que, más bien, el ser marino-nación era un tema de sentido de pertenencia, de convicción, de voluntad e identidad, con autonomía e independencia de cualquier actor político, aún teniendo más poder e influencia; el marino, simplemente, existe por el mar y el mar existe por él, como entidades indivisibles, que iban más allá de los horizontes, sin necesidad de pensar sobre la jurisdicción de alguien que pretendiera sugerirles y menos aún decirles lo que debía hacer y cómo debían hacerlo; simplemente eran parte del mar y tenían también, parte de sus raíces en el lugar en donde nacieron. Esto era más fácil de ser posible, por lo que ya se refirió en el sentido de que, especialmente en la Edad Media, los Estados estaban en formación; aún a sabiendas de que el mar existía, la identidad de los navegantes o marinos era un hecho relacionado con el generador o transportador de mercaderías en el mar, sin más ninguna peculiaridad o interés al respecto, por parte de cualquier autoridad, de tal forma que:

> También conviene tener presente que en la Edad Media, al tiempo en que toma cuerpo la noción de autonomía marítima, no existían unas estructuras políticas lo suficientemente

> consolidadas para ser capaces de impedir la constitución de cualquier otro tipo de organización menor en su seno, como fue, entre otras varias, la de los navegantes que nos ocupa.
>
> La imposibilidad para los titulares del poder público de imponer su autoridad más allá de los límites geográficos sobre los que extendían su jurisdicción, que en el caso de las aguas marítimas apenas si abarcaba una estrecha franja a partir de la línea de la costa, es un (…) factor a tener presente en el momento de aclarar las razones que justifican la autonomía en los mares. Otra realidad que en este contexto también interesa retener es el desinterés que los titulares del poder político mostraron durante siglos por regular jurídicamente las actividades marítimas.
>
> Otra realidad que en este contexto también interesa retener es el desinterés que los titulares del poder político mostraron durante siglos por regular jurídicamente las actividades marítimas. (Serna, 2009)

Estas especiales circunstancias denotarían o explicarían las razones por las cuales existieron grandes exploradores y conquistadores a lo largo y ancho de los mares conocidos, descubiertos y por conquistar. Explicaría el desenfado por todo lo que implicaba subordinación por parte de hombres como Erik El Rojo, Raleigh, Drake y del propio Colón y los conquistadores que llegaron al nuevo mundo; etc.

¿Pero esto, para que sirve en el contexto del presente trabajo?

Pues, que nos permite ver mejor la complejidad que resultó durante todos estos siglos de regular un ordenamiento que tenga el peso de los acuerdos de la mayoría, que satisfagan principios fundamentales del uso del mar y que, además, estén en concordancia y armonía con los factores de desarrollo sostenible, resiliencia y supervivencia que el hombre necesita, para el uso racional de los recursos vivos y no vivos del mar; la conservación de los ecosistemas, el intercambio de tecnologías marinas, la protección del medio marino, la definición de los límites de sus espacios marítimos jurisdiccionales y, sobre todo, el entendimiento de la complejidad del mar, a través de la investigación científica marina, en el contexto de los intereses marítimos de los Estados.

El descubrimiento de América, un hito marítimo

Estamos entendiendo, con alguna dificultad de que la evolución del derecho del mar, a través de la historia, tiene una extraordinaria dinámica y, consecuentemente, muy rica en muchos sentidos y guarda una estrecha relación con la necesidad de usar recursos marinos; obtener recursos económicos; obtener conocimiento y proyectar el poder de los Estados, sobre otros Estados, para garantizar su hegemonía, la prevalencia de su cultura y la

supervivencia, para mantener la forma de vivir y ser de sus pueblos. En ese contexto es importante circunscribirnos en las circunstancias históricas de uno de los eventos más extraordinarios de la historia humana, el descubrimiento de América, digámoslo que de una forma oficial y permanente; ya que es un hecho muy probable de que los vikingos[7] hayan llegado a América antes que Colón; por el 1021, a Terranova, en donde levantaron un asentamiento, el *L'Anse aux Meadows,* desde donde hicieron exploraciones hacia otros lugares (BBC, 2021); también es probable que llegaron desde un asentamiento en Groenlandia, en todo caso, a diferencia del Almirante Colón, los vikingos no se establecieron permanentemente en el continente, sino que lo ocuparon temporalmente y luego habrían retornado a su tierra, aún sin una explicación del por qué.

La historia ha detallado extensamente los hechos que estuvieron alrededor del descubrimiento del América. El 12 de octubre de 1492 marca un hito fundamental en la humanidad, ya que cambiaron muchas cosas luego de ello, en realidad, el mundo no fue lo mismo luego de ese hecho. Cristóbal Colón, el "Almirante de la Mar Océana" tiene un espacio en la memoria de los hombres, convirtiéndose en un hombre universal sin tiempo; Isabel I de Castilla y Fernando II de Aragón, los Reyes Católicos, secundan el recuerdo universal de tan extraordinario hecho; sin embargo, hubieron muchos actores que intervinieron, jugando roles trascendentes que no sólo que asumieron los hechos relacionados con un nuevo mundo, sino las responsabilidades y consecuencias de administrarlo; lo que vino después está a la vista, procesos innegables que transformaron el mundo, desde el punto de vista social, ambiental, económico y político.

Cristóbal Colón, probablemente Cristóforo Colombo, un genovés que buscó denodadamente una oportunidad de ser oído respecto a lo que el consideraba un camino simplificado a las Indias Orientales, luego de que la caída de Bizancio impuso severas restricciones para el comercio entre Europa y Asia; un comercio que era considerado vital, porque mantenía activas varias actividades y movían bienes y servicios sustanciales para las sociedades de la época, desde las siempre grandemente ponderadas especias, hasta los tejidos finos y los objetos finos de madera, metales preciosos y joyas, además de otras mercaderías que dinamizaron una economía complicada, ya que la edad media planteó retos evolutivos a la humanidad, caracterizada por extremismos en el pensamiento, pero también rico en descubrimientos y exploraciones, los cuales, paulatinamente, iban configurando el mundo

[7] Según la evidencia científica, se habría dado el hecho de la llegada de los vikingos al territorio de lo que actualmente configura Canadá, 471 años antes que Colón.

que conocemos hoy en día.

En este hito histórico destaca una simbiosis ya conocida, la voluntad humana, el mar y un objetivo. Este triángulo, como también siempre, dependió del conocimiento, la tecnología y… también, por supuesto, la suerte. Colón zarpó del Puerto de Palos el 3 de agosto de 1492, con una nao, la Santa María; dos carabelas, una un poco mayor que la otra, La Pinta y La Niña; con, aproximadamente, 90 hombres de tripulación. Su primer punto logístico lo hizo seis días después del zarpe del Puerto de Palos, el 9 de agosto de 1492, cuando la pequeña flotilla arribó a Canarias, en donde tuvieron que hacer reparaciones importantes en La Pinta, a la que cambiaron el timón y a La Niña, a la que le cambiaron las velas latinas, por un aparejo redondo de velas cuadradas, para mejorar su velocidad; además se aprovisionaron de algunos víveres y leña. Las reparaciones duraron aproximadamente un mes, de tal forma que la flotilla de Colón pudo zarpar hacia occidente el 8 de septiembre de 1492.

Tal vez sea necesario concienciar que Colón tenía pocas referencias de cómo debía llegar, a lo sumo contaba con alguna información cartográfica, la cual ha sido motivo de varias leyendas; pero es indudable que tenía profundos conocimiento de navegación y, más que nada, su objetivo bien definido; las Indias Occidentales. La dotación no era la mejor, era gente que había emergido de los lugares más extraños de España, algunos tenían cuentas pendientes con la justicia y lo único que los había impulsado a estar en medio de la nada, con riesgo de vida y esperando que en cualquier momento llegasen al fin de su periplo, enfrentándose a una gigantesca catarata o luchando contra terribles monstruos marinos. La única esperanza que tenían era en que Dios no los abandonaría y algunas certezas de que, por lo menos, su Capitán, el Almirante de la Mar Océana supiera para dónde tenía que enfilar las velas.

Imaginémonos por un momento el temor de una gente ignorante y supersticiosa, exceptuando un poco a los comandantes de las embarcaciones, que pertenecían a una pléyade de navegantes como los Pinzón, o al dueño de la Santa María, Juan de la Cosa; esperando día tras día que se viera una línea de tierra que representase las Indias Occidentales, con toda la riqueza que eso implicaba; pero cada día, un día de decepción y la angustia de llegar a cualquier cosa que fuera tierra, imaginando lo peor en cualquier momento; ese era el ambiente entre los expedicionarios, en medio de la nada; entonces, podemos comenzar a evaluar el verdadero valor de Colón y sus hombres y del propio liderazgo de Colón; a todos ellos les impelía el interés económico, a algunos debíamos sumar el prestigio y por ahí, en un

atisbo de alguna lógica nacional, el hecho de que si tenían éxito, la Corona Española incrementaría su Poder Marítimo y tendría los medios y los recursos para consolidarse como la máxima potencia marítima de su época, trayendo mejores días para todos los nacidos en las tierra ibéricas, que recientemente habían pasado las guerras de reconquista de sus territorios luego de la ocupación musulmana[8].

Entonces, resultó que, el 11 de octubre de 1492 el nivel de tolerancia de la tripulación de la Santa María debió haber ultrapasado el límite máximo, y se dio un conato de sublevación que fue controlado, pero, la Providencia hizo su parte, cuando al siguiente día, finalmente, se vio tierra, el Almirante y su tripulación, atravesando el Atlántico y con la esperanza en el límite, estaban listos a desembarcar en una isla ubicada en el noreste de Cuba, llamada, Guanahaní, a la que la bautizó "San Salvador", el resto es parte de la historia, luego de lo cual, como entendemos, el mundo no fue el mismo, porque vinieron profundos cambios, algunos de ellos en el propio cambio del tablero océano y geopolítico global, incidiendo sobre el uso del mar y su estructura jurídica, de una manera también definitiva.

La sociedad europea de la edad media

Las sociedades cuando han sufrido grandes cambios han tenido que adaptarse para sobrevivir y desarrollarse; en ese sentido, la historia que aprendemos es de los efectos, los más evidentes, pero, a un lado subyacen realidades que, si les prestáramos la atención suficiente, nos daríamos cuenta que son tan trascendentales de lo que parecían; y, más aún, cuando en esas realidades se producían profundos cambios en las sociedades producto de algo extraordinario, como fue el descubrimiento de América. Aún hoy, la objetividad desaparece cuando se trata de ver las cosas muy superficialmente, por eso es que se pierden en el tiempo sentimientos, puntos de vista y realidades que siempre deben ser reapreciadas para entender mejor el futuro y todas las consecuencias de nuestros actos.

Cuando ocurrió el descubrimiento de América, los hombres promedio de la edad media entendieron que a través del mar la posibilidad de ser ricos y mejorar sus vidas y la de sus familias eran mayores; de ahí que, probablemente ellos entendieron mejor el concepto de

[8] Es importante concienciar el hecho de que, para la época del descubrimiento de América, en primer lugar, la península ibérica había pasado por un periodo muy duro de reconquista española de sus territorios, de las manos musulmanas, que desde el 711 habían ocupado los territorios de la Hispania romana y que, finalmente, durante el reinado de los reyes católicos, en 1492, finalmente habían sido expulsados los musulmanes. Entonces, es fácil comprender la crisis social, política, económica, social y religiosa que vivían las personas en la época. España nace, oficialmente, con la abdicación en Bruselas de Carlos I de España en favor de Felipe II un 24 de febrero de 1556" (Van den Brule, 2019)

"conciencia marítima" que lo que la formación formal de los tiempos actuales pueda hacerlo; partiendo del hecho de que la conciencia marítima es la percepción, el entendimiento, la concepción del hecho cierto, acudiendo a la realidad que es el yo íntimo, con el yo externo, para dirimir con certeza de cuánto el mar es importante para lo que somos, pretendemos ser y soñamos ser, con nuestras repercusiones como el yo ciudadano, el yo amigo, el yo profesional, el yo familia, el yo padre, etc., llegando a entender que habrán graduaciones en la intensidad de esa percepción que lo hará más próximo y no tan próximo al mar, y en función de eso, tomar decisiones y actuar.

La sociedad de la edad media era un sociedad carente de alegrías como las conocemos hoy, pobre, con serias limitaciones, además de enfermos (del cuerpo y el alma), un animal social en quien las oportunidades les fue esquiva para sentirse realizados, completos, felices; sólo consideremos que la sociedad del siglo XV definió el carácter de los exploradores y conquistadores que llegaron a las tierras americanas, que básicamente era un extraña combinación de factores que la sociedad medieval, sus propias experiencias y las penas ajenas los habían hecho, es decir, para comenzar el aspecto más observable por el nivel de violencia que los caracterizó, su comportamiento brutal y, hasta, perverso; aventurero hasta las últimas consecuencias y que, al minuto, podían llegar a ser piadosos; pero nada que se le parezca a los tiempos actuales.

La situación en Europa comenzó a complicarse con la llegada de la peste negra, a mediados del siglo XV, partiendo desde la ciudad comercial de Caffa y se transmitió eficientemente por las vías de comunicación marítima, a través de los buques mercantes, alcanzando una velocidad de 40 km/día, muriendo alrededor de 80 millones de personas en el periodo 1347-1353. Casi cien años más tarde de esta pandemia, la disminución de personas ocasionó el incremento de los salarios debido a la escasez de mano de obra, produciéndose una migración del campo a la ciudad; por lo tanto, quedaron tierras baldías que algunos agricultores los tomaron a cargo para producir es por estas razones que algunos expertos aseguran que las muertes en la magnitud que aceleró la llegada del Renacimiento y los procesos de modernización en Europa (NATGEO, 2021).

¿Por qué se motivó el viaje de Cristóbal Colón?

El derecho del mar comenzó a evolucionar porque luego de una etapa en la que el Estado no tenía mucha influencia en la legislación de los espacios marítimos y había dejado que la autonomía jurídica marítima actúe en nombre de la visión de los navegantes y marinos,

el Estado, finalmente comenzó a entender que el desarrollo de su visión en un espacio vital como siempre fue el mar, no solo que era una necesidad urgente, sino que dejaba en la balanza un nuevo factor que se estaba apreciando conforme América era explorada, conquistada y los productos de ese esquema permitía fortalecer a la corona de España y Portugal, dotándoles de capacidades de gestión internacional mucho más ventajosos y, más aún, cuando comenzaron a apreciar que los recursos marinos como la pesca también debían entrar en las regulaciones desde la perspectiva del dominio que estaban teniendo sobre todo lo que implicase mares y océanos, porque simplemente ellos detentaban el poder para hacerlo.

En ese contexto, la "inversión" que se realizó resultó mucho menor que el beneficio que obtuvieron luego los monarcas católicos, de ahí que es interesante ver cuáles fueron los "vientos" que impulsaron esos grandes cambios, porque también, en el sinusoidal comportamiento de la humanidad, los factores los podemos ver, repetidos, en nuestros tiempos, en el que el derecho del mar ha alcanzado un gran desarrollo a nivel global y continúa su evolución, por eso hay que entender todos los factores implícitos. Entonces, podemos apreciar de una manera retrospectiva aquellos factores que desencadenaron le descubrimiento de América, según el siguiente detalle de la Figura 3.

¿Cuáles fueron las consecuencias directas del descubrimiento de América?

Como todo en la vida, las consecuencias del descubrimiento de América fueron ventajas y desventajas, toda vez que tenemos la claridad del tipo de personas que arribaron a las nuevas tierras y conscientes de que sus intenciones tenían que ver con obtener oro, a toda costa, incluida su propia vida. A continuación, se detallan algunas de las más importantes consecuencias, entendiéndolas desde una perspectiva de impacto sobre todos los contextos:

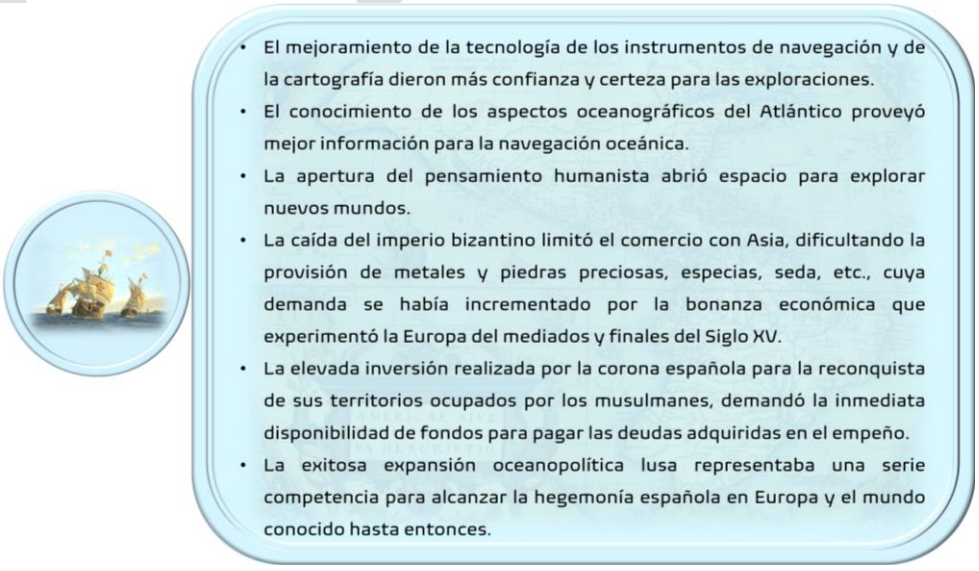
- La conciencia de las coronas de España y Portugal respecto a la importancia de controlar el mar y los recursos vivos y no vivos que posee.
- El ascenso de la corona de España a máxima potencia marítima hegemónica de la época, sustentada en el uso del mar.
- La identificación de la importancia que tienen las líneas de comunicación marítima, caracterizadas por todas aquellas que generan comercio.
- El profuso intercambio cultural que tuvo Europa con América permitió evidenciar la necesidad de un pensamiento holístico capaz de identificar las ventajas y desventajas; y, de cómo caracterizar los nuevos intereses españoles, entre los cuales, los intereses marítimos que coadyuvaran con su desarrollo económico,

social y hegemónico.

- La existencia de América impuso la realidad geográfica del planeta, lo que impuso la necesidad de explorar las nuevas fronteras en aras de entender los alcances de los beneficios para la corona y para quienes llevaban a cabo los nuevos descubrimientos.
- España recibió ingentes cantidades de riquezas con las cuales, no sólo pagó sus deudas, sino que propició nuevas inversiones en la exploración de América, con una visión de Estado.
- El conocimiento general de la Tierra se modificó ya que se descubrió la existencia de un continente desconocido en la época. Esto también modificó el conocimiento sobre las dimensiones del planeta.
- El incremento significativo de la conciencia marítima de los europeos, toda vez que el mar era el camino para el logro de sus aspiraciones.
- Los intereses marítimos de las coronas de España y Portugal adquirieron una nueva dimensión, en la que, algunas de ellas se superponían, iniciando una carrera hegemónica que sería necesario colocar espacios de gestión perfectamente definidas.
- El incremento del riesgo de conflicto entre hispanos y lusos, por los espacios marítimos, en los que los recursos vivos representaban objetivos vitales de su visión oceánica.

Figura 2

Algunas Razones que Motivaron al Descubrimiento de América

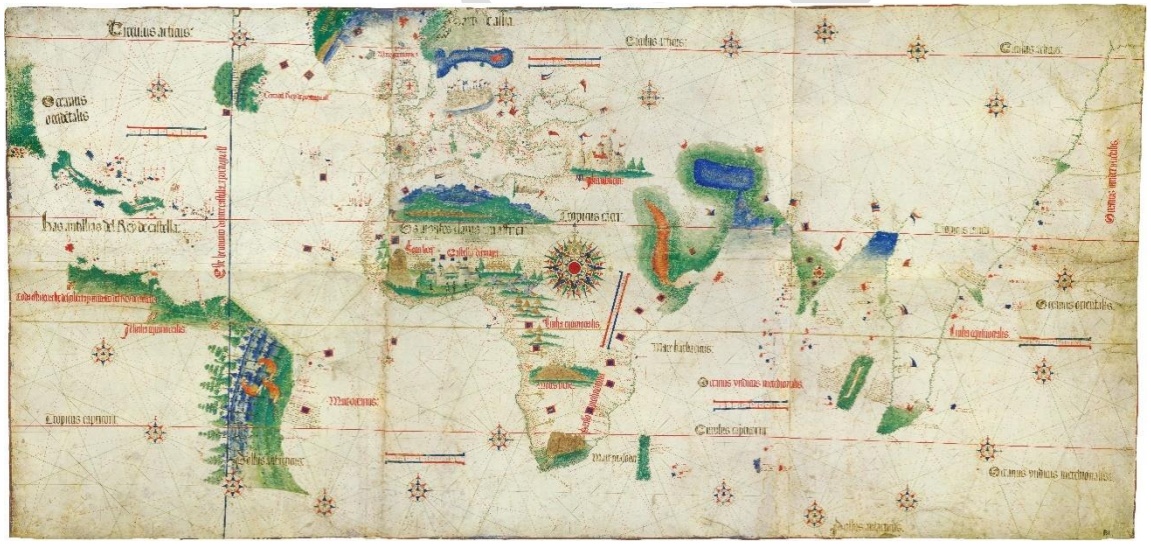


Nota. La figura detalla algunas de las principales razones que impulsaron el descubrimiento de América; siempre hay que reconocer la voluntad férrea de Cristóbal Colón y los apremios de los reyes católicos para obtener recursos económicos en forma urgente. Vale reconocer que los asuntos relacionados con las capacidades en cuanto a la navegación y al conocimiento sobre el mar, son fundamentales en todo el esquema de la idea de la conquista, lo que evidencia un nivel de preparación y liderazgo que acompañó a las decisiones de Colón. La figura es de propia autoría.

Después del descubrimiento de América, los representantes de los reinos de Castilla y de Aragón, enviados por Isabel I y Fernando II, respectivamente; junto con el representante del imperio luso de Juan II de Portugal, en la localidad de Tordesillas (Figura 3), firmaron, el 7 de junio de 1494, un tratado con el cual se produjo la primera delimitación marítima de la historia, dividiéndose el planeta en dos partes. ¿Por qué la referencia? Porque es uno de los mejores ejemplos de cómo el mar propició la consolidación de dos imperios globales, el español y el portugués, especialmente el español que ejerció su hegemonía hasta que otros Estados, también a través del mar, emergieron como potencias marítimas, Holanda e Inglaterra, esta última ejerciendo su influencia hasta el Siglo XIX.

Figura 3

La Primera Carta del Tratado de Tordesillas



Nota. El mapa original se lo denomina “Planisferio de Cantino”, fue elaborado por un cartógrafo anónimo portugués, adquirida en 1502 por Alberto Cantino. El mapa detalla las conquistas portuguesas de Este a Oeste y, además, evidencia la línea del Tratado de Tordesillas de 7 de junio de 1494. Este valioso documento cartográfico se conserva en la Biblioteca Universitaria Estense, Módena, Italia. Reimpreso de *Wikipedia*, sin fecha, obtenido el 19 de agosto de 2022, de https://en.wikipedia.org/wiki/Cantino_planisphere#/media/File:Cantino_planisphere_(1502).jpg

El descubrimiento de América define un límite histórico del fin de la edad media, no obstante que, en lo relacionado al uso del mar, había dejado profundos cambios en la forma de gestionarlo, sobre todo porque los hombres de esos tiempos, más afianzados en la

autonomía jurídica y aupados con la posibilidad de realizar exploraciones que los conduzca hacia más riquezas, poder y fama, surcaron el Atlántico hacia el Nuevo Mundo y ahí, llegaron a todos los rincones posibles, explorando cada espacio que les fue posible, con todos los riesgos que eso implicaba, recordando que de ninguna manera pisaban sobre territorio firme, porque el primer gran proceso que se dio fue la fusión de varias culturas desconocidas, con las europeas, en un intercambio cultural, social, económico y político como nunca antes se habría producido en la historia, con todas las distorsiones, injusticias, desajustes que trajo aquello, pero también rico en todo lo nuevo que la gente de las novísimas Américas podría aportar a la Europa que comenzó a reciclar sus ideas y, con relación al mar, la nueva visión sobre el descubrimiento cambió, en muchos sentidos, no sólo la concepción de los usos del mar, sino los equilibrios del poder hegemónico del control del mar y, por ende, el surgimiento de nuevos actores que cambiarían lo que hasta esa fecha se habría concebido dentro de la ordenanza y gobernanza de mares y océanos.

Esta explosión en la evolución de la civilización humana, como se ha indicado, no fue la primera, pero tuvo mayor trascendencia que la primera, por la forma en la que españoles, portugueses, ingleses, holandeses y otros pueblos arribaron, impelidos por una Europa caótica y con profunda transformación política, social y económica; en ambos casos, el mar fue el camino y las embarcaciones los medios con los cuales, de nuevo, se transformó drásticamente el mundo, quedando atrás la visión silenciosa de un pueblo vikingo que con las enormes dificultades que representaba su entorno, navegó guiado por el sol y las estrellas, en una necesidad de absoluto instinto de supervivencia, conscientes de la fragilidad de su pueblo, con el mismo espíritu de exploración y conquista, pero ya completamente evolucionados, ya no eran los vikingos de la era vikinga, eran sus descendientes que se habían fusionado para siempre con los pueblos europeos, era el siglo XIII, el 25 de julio de 1267, cuando…

> los pasajeros y la tripulación eran principalmente groenlandeses nórdicos. Entre ellos había al menos algunos que podrían considerarse residentes de la iésima generación de la vasta isla cuya capa de hielo es el remanente más grande del hemisferio norte de la gran helada cuaternaria. Los viajes a los úbygdir (zonas despobladas), por peligrosos que fueran, no eran una novedad para una resistente raza de granjeros-cazadores y pescadores de origen principalmente nórdico-islandés que, incluso en sus moradas establecidas a lo largo de la costa suroeste de Groenlandia, eran considerados seres vivos, en el fin del mundo.
>
> Las actividades de caza de focas, caza de ballenas y la recolección de madera

flotante habían atraído durante generaciones a estos descendientes de los vikingos de Escandinavia más allá de las islas, fiordos y témpanos de hielo a cotos de caza cada vez más al norte de su frágil civilización en el borde del hielo interior. Hacía tiempo que se había producido cierto grado de sistematización. Se habían establecido puestos de caza e incluso se habían establecido pequeñas "fábricas" para derretir la grasa en aceite de tren, el preciado líquido transportado de regreso a casa en sacos de cuero al final de cada temporada de caza. (Wahlgren, 1986)

Una visión oceánica al servicio del poder marítimo inglés

Es un hecho que las razones por las que los hombres decidieron desafiar a todo lo que el mar representó, en varias etapas del tránsito evolutivo de la humanidad, nos hace percibir que tal tarea no podía ser llevada a cabo por cualquier persona; sino por aquellos que superaban los miedos en aras de un objetivo o animado por unos intereses, tan poderosos que lo demás quedaba subordinado. Realmente eran hombres excepcionales, visionarios, recios y con una voluntad de hierro; pero también, hombres que entendían que ese esfuerzo debía generar beneficios, tanto para cada uno de ellos como personas, como para los que estaban cerca de sus entornos y, más aún, para sus pueblos. En ese sentido, también sobran excelentes ejemplos; no obstante, vamos a citar a uno: Sir Walter Raleihg[9], quien contribuyó en la derrota de la "Armada Invencible Española", en 1588; sus acciones en contra del imperio español en América y su afán colonizador en América del Norte contribuyeron al ascenso de la Inglaterra de Isabel I a potencia marítima mundial de la época.

¿Qué le impulsó a Raleigh a transitar por un camino lleno de vicisitudes, pero con un objetivo claro respecto a la disminución del poder de la flota española? La lealtad a la soberana inglesa, Isabel I; pero, además, un objetivo de obtener grandes riquezas que se evidenciaba tanto en la persecución de los buques mercantes españoles (con doble propósito, como es obvio) y la búsqueda casi obsesiva de "El Dorado", la mítica ciudad hecha de oro que abrió el apetito expedicionario de más de un aventurero. En el tema del objetivo, cabe algunas observaciones que son importantes, ya que el comportamiento de Raleigh, además de la experiencia que fue ganando en cada etapa de su evolución como hombre de mar y

[9] Nació en Hayes, Devonshire, Inglaterra, en 1552 y murió decapitado en Londres, en 1618. Fue escritor, poeta, político, cortesano y corsario. Introdujo el tabaco y la patata a Inglaterra. Luego de ser derrotado por los españoles en el Orinoco, escribió el libro titulado "The Discoverie of the Large, Rich, and Beautiful Empire of Guiana, with a Relation of the Great an Golden Citie of Manoa, wich the Spaniards call El Dorado", probablemente uno de los mejores libros de viajes escrito en lengua inglesa. Fue muy próximo a la reina "virgen" Isabel I, lo que le permitió cooperar con el inicio del ascenso de Inglaterra a máxima potencia marítima.

comandante de buques al servicio de Inglaterra se cimentó en un principio rector de su visión oceánica expresada a principios del siglo XVII respecto a que "quien domina el mar, domina el comercio; quien domina el comercio del mundo, domina las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo" Esta era una especie de sentencia que claramente vislumbraba un carácter talasocratico, es decir: "el hombre por el mar, y el mar por el hombre"; claro, quien tomase el reto estaba claro que el camino no era fácil y muchos menos el llegar a puerto seguro, porque la personalidad del mar, ante todo, era un regodeo con la incertidumbre y el peligro, por eso, el conocimiento cabal y profundo de lo que el mar significa es la única forma de minimizarlos. Considerando que en la actualidad el 90% del comercio global se mueve por vía marítima, sin duda alguna ratifica la premisa de Raleigh, como también el hecho de que la forma de hacerlo, es decir, a través de los buques exige una mejora continua, conocimiento, la participación de varios actores y definiciones muy claras en cuanto al marco legal que rige, comenzando por las reglas en el mar, en los puertos y la misma relación con la contención del cambio climático (Wanucha, 2014).

El pensamiento de Raleigh transcendió más allá de su tiempo, casi 300 años más tarde, un hombre que vio un contexto marítimo evolucionado y contribuyó con esa evolución en favor de su propio país, los Estados Unidos de América; yendo aún más lejos, influyó en las estructuras marítimas de su país, convirtiéndolo en lo que hoy es, la primera potencia marítima global; ese hombre fue el contraalmirante Alfred Thayer Mahan, quien sintetizó el pensamiento de Raleigh en una famosa frase: "El control del mar por medio del comercio marítimo y la supremacía naval significa una influencia predominante en el mundo", lo que sin dudas pueden apreciarse dos instancias históricas importantes, de dos naciones hegemónicas con distinta suerte; la primera, Estados Unidos; la segunda, la Unión Soviética, ésta, sin un verdadero poder marítimo y un poder naval discreto, colapsó económicamente y lo llevó a cambiar su sistemas económico, social y político (Iliopoulos , 2009). A pesar de las críticas actuales, la política internacional sigue siendo una competencia por alcanzar objetivos vitales y por ser eso, vitales, significa que no hay espacios por dejar sin cubrir, ya que esa "La lucha puede ser por territorio, recursos, influencia política, ventaja económica o intereses normativos (valores). Los contendientes eran los líderes de los estados-nación tradicionales; las fuerzas militares y navales eran su principal instrumento de política" (Iliopoulos , 2009).

Cercano al pensamiento de Raleigh también subyace una voluntad absoluta de sortear todos los riesgos que fueran necesarios y en ese esfuerzo asegura que el pueblo que lo intenta y lo sigue, terminaría dominando el mundo, en este caso, a través del control del mar,

por supuesto, con los medios necesarios para hacerlo, incluidos reglas, mandatos, que eran definidas por la voluntad y el carácter marítimo de quiénes ostentaban el poder; lo que necesariamente tenía también una dosis de "desobediencia" a las propias reglas, por parte de algunos que seguían escudriñando más allá del horizonte e iban entendiendo a dónde más lejos se podía llegar, cambiando, entonces, las reglas, o, más bien, en una dinámica evolutiva que persiste hasta la actualidad, ya que mientras más se conoce al mar, más se lo entiende y más se conocen sus límites, aunque sean temporales y dependientes de las circunstancias; de hecho, la propia vida de Sir Walter Raleigh demostró que existen los espacios grises en el ejercicio de la ley, hay espacios grises es donde su interpretación es posible a beneficio de quien ose hacerlo, entonces, es una suerte de juego en el que, en el caso de Sir Walter, además de su lealtad indudable a Isabel I y a Inglaterra, algunas reglas en el mar, con o sin la interpretación de las zonas grises, su desobediencia impuso a España un dominio, que ante los reclamos y el "cumplimiento" inglés de las leyes existentes a la época, simplemente, en ese proceso de evolución continúa, Raleigh, finalmente, pagó con su vida, su comportamiento "políticamente incorrecto" aunque de extremo beneficio a la corona inglesa.

La oceanopolítica hace su irrupción de una manera sencilla; pues, todo lo que implique un bien o servicio relacionado con la gestión del mar, sean estos recursos marinos, tecnología, política, desarrollo en las ciencias y tecnologías marinas y marítimas, para obtener conocimiento oceánico y marítimo, y todo aquello que represente un posicionamiento que coadyuve con el desarrollo y supervivencia del Estado, entonces, representan los intereses marítimos de la nación y, consecuentemente, debe existir una visión que permita encontrar la forma de proteger esos intereses; siendo el primer medio idóneo, el Poder Naval, pero, también, acompañado de una capacidad política estatal consecuente con esos intereses marítimos y con esa visión, de tal forma que el Estado crezca en razón de su Poder Marítimo, más aún en un mundo globalizado y, reiterando, complejo y con una alta dinámica evolutiva en los temas del mar; tanto, que la estructura jurídica que compile todos esos intereses marítimos y dosifique a los Estado en un plano de equilibrio, debe ser integral, pero también flexible a los cambios que se producen en el tiempo.

El comercio marítimo y la libre navegación constituyen factores vitales del desarrollo global, el uno como elemento material del desarrollo, el otro como derecho sustancial para que lo material represente para los Estados lo que exactamente se quiere, a la luz de los intereses marítimos. En ese sentido, Raleigh se movió en las líneas primigenias de esas profundas relaciones de poder, producción, comercio e influencia, lo que derivó, en la

necesidad de normas para controlar a los actores globales que frenética y legítimamente aspiran a lo mismo. En ese sentido, la relación entre las marinas globales y la fortaleza de su capacidad de desarrollo han estado presentes todo el tiempo; siempre discretas en cuanto a identificarse como aquellas, pero siempre precisas en el momento de ejecutar las acciones oceanopolíticas, capaces de cambiar los equilibrios de poder globales, sobre todo en lo que es vital: el comercio marítimo, como lo podemos ver ahora con el tema del transporte de combustibles fósiles y granos, en el contexto de la guerra ruso-ucraniana o la propia pandemia. De ahí que Greenberg lo dice claro, cuando caracteriza algunos temas relacionados con la oceanopolítica del comercio marítimo y sus interrelaciones como:

> La competencia implacable por la explotación de los recursos marinos y minerales del mar. La expansión de las capacidades. Tecnológicas humanas para navegar, explorar, aprovechar y explotar los mares y sus bondades, y el agotamiento y destrucción de los ecosistemas marinos en todo el mundo. (Greenberg, 2013)

Tanto sir Walter Raleigh como el también famoso sir Francis Drake, constituyen íconos contradictorios del uso del mar, en cuanto a la afectación económica de una nación, que fue el caso de los intereses marítimos de España, en favor de otra nación, como fue el caso de Inglaterra, para quien, dichos corsarios fueron héroes, ya que con sus acciones, además de proveer ingresos económicos a la corona inglesa, los dos "sires" interrumpieron las líneas de comunicación marítima vitales entre las colonias americanas y el imperio español, ocasionándole serios problemas en el orden económico, político y, sobre todo, en el ejercicio de su hegemonía marítima, debilitando su poder marítimo. Sir Walter Raleigh por sus correrías en contra de los españoles se ganó el odio perpetuo de ellos, en especial de Felipe II que presionaba al reino inglés por justicia, ya que el daño que ocasionaba a su flota mercante desequilibraba la presencia de la corona española en los mares del nuevo mundo.

El derecho del mar en evolución

Como hemos observado en las referencias anteriores, la evolución del uso del mar y, consecuentemente, el de los derechos que se van generando conforme el ser humano comprende su relación con los mares y océanos, y el ordenamiento que debe haber para el uso racional del mismo. En ese sentido, el establecimiento de los espacios marítimos dependió de los intereses y aspiraciones que cada pueblo identificó en el mar (Ej. Los vikingos o como la visión de sir Walter Raleigh), ya sea mediante su capacidad política y militar, para controlarlos y defenderlos contra los intereses de otros pueblos, que sobre esos recursos también tenían. Sobre la base conceptual del pensamiento geopolítico de Friedrich

Ratzel[10] "el Estado es un ser vivo que cumple el ciclo vital de nacer, crecer, desarrollarse y morir, para lo cual precisa de un espacio vital que le sirva de nutriente para hacerse fuerte[11]". Así se delineó una visión del desarrollo pasado, presente y futuro de las relaciones entre el hombre y el mar; se destacan tres aspectos sobre los cuales se configuró el derecho marítimo internacional; primero, el Estado cumple ciclos vitales, solo así se explica que a través de la historia han nacido y desaparecido imperios y Estados; segundo, para que los Estados puedan cumplir sus ciclos vitales, deben tener un espacio vital, el cual, en algunas etapas de la historia fueron predominantemente terrestres; sin embargo, también, el hombre ha entendido la importancia de los océanos desde tiempos inmemoriales y han tenido conciencia del espacio vital, a través de lo que ha aprendido de su relación con él. Y, finalmente, el tercero, el hecho de entender que el espacio vital requiere los "nutrientes" necesarios para desarrollarse y cumplir su ciclo; por lo tanto, conscientes de que los mares y océanos han tenido recursos vivos y no vivos, de gran riqueza y diversidad, su oferta satisfizo las necesidades de los pueblos para desarrollarse y defenderse; ya que el progresivo agotamiento y la complejidad de obtenerlos en tierra, han ido limitando las posibilidades de conseguirlos, para lo cual, ahora, los buscan en el mar. Un ejemplo de ello son las tierras raras, los nódulos de manganeso, los sulfitos ferromanganésicos, etc.

No hay duda de que el hombre ha reconocido la importancia que tiene el mar en su vida, es por esa razón que recurrió a las batallas en los mares para ganar la supremacía y ejercer el control de esos mares, empleando para ello su poder naval y de esa manera obtener total libertad de acción y de esa forma ejercer su influencia a través de las rutas de tráfico marítimo, con el empleo de embarcaciones que transportaban su comercio, su cultura, sus ideas y sus ejércitos. Con el transcurso del tiempo, el hombre fue configurando el derecho del mar, desde el concepto básico de que el mar es de todos, *res comunis*, pasando por la administración del Estado, como el *mare nostrum* de los romanos; luego llegó, después de un largo periodo, la libertad de los mares de Hugo Grocio, *mare liberum*; casi contemporáneamente, debido a la influencia del dominio de los mares, por las potencias marítimas como Inglaterra, se estructuró el *mare clausum*, de John Seldon, luego, la soberanía del mar estaba dado por el alcance de las artillería de tierra, cuyo ideólogo Van

[10] Friedrich Ratzel (1844-1904), geógrafo alemán considerado como el padre de la Geopolítica. Estudio la influencia del medio físico en la política e indicó el condicionamiento de las actividades del hombre respecto al medio físico y se sentaron las bases para el determinismo geográfico.
[11] Fundamento de la teoría del espacio vital de Ratzel

Bynkerschoek, la difundió desde una perspectiva de mar territorial con connotaciones del pleno ejercicio de la soberanía del Estado, a partir de este instante, todos los procesos fundamentales que se consideraron como legítimos, en el uso de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, jugaron un papel transcendente, ya que, en algunos casos la territorialidad comenzó a crear la idea de un "territorio marítimo", subyacente al uso legítimo de los recursos vivos y no vivos; en ese contexto, los Estados comenzaron a competir, hasta que fue necesario la estructuración de un cuerpo jurídico suficientemente fuerte, como para ordenar todas esas visiones, así fue que, en el siglo XXI, se codificó la CONVEMAR.

Cada Estado tenía una percepción diferente con relación a cuáles eran sus derechos sobre el mar; estos derechos dependían de las necesidades e intereses particulares de cada pueblo; por lo tanto, no era posible tener una norma general que rigiese para todos, además, que esos mismos intereses cambiaban, dependiendo de sus situaciones y circunstancias particulares, de tal manera que cada nuevo pensamiento, norma o criterio generado por la evolución de los pueblos, representaban, al mismo tiempo, una limitación para los derechos de los otros Estados; fue obvio que esos cambios se producían sobre la base de las capacidades que tenían, disuasivos, defensivos u ofensivos, a través de su poder naval, cuyo fundamento es controlar, conquistar y adquirir cuanto sea necesario en los espacios marítimos. Por vuelta del Siglo XX, los países intentaron definir los espacios marítimos sobre los cuales podrían ejercer sus derechos, lo que significaba que en su jurisdicción o en su área de influencia imponían su voluntad, en especial, aquellos que tenían sus buques, en número y tecnología, más avanzados, con más armamento y mejor entrenados, es decir, más fuertes. En los años treinta del siglo XX, una nueva forma de ver el derecho del mar comenzó a formularse, a partir de la Conferencia de la Haya de 1930, sin embargo, tuvieron que aún sobrepasar dos conferencias de la ONU (1959 e 1962), en las que se intentó llegar a consensos, debido a la gran concentración y diversidad de intereses contrapuestos que esgrimían los Estados, hasta que las cosas se dirimieron en Montego Bay, Jamaica, en 1982, cuando la humanidad tuvo ante sí la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR.

De esta forma finalizaba un camino que, de nuevo, comenzaba con otra etapa, porque dentro de la visión de crecimiento del poder marítimo de los Estados, lo esencial es entender que la dinámica con la que se mueve del derecho del mar, tiene una relación directa con cuanto el hombre va conociendo de él, cuanto va entendiendo lo que necesita de él y

cuánto es lo que está dispuesto a negociar para lo que debe ser su necesidad soberana y legítima de satisfacer las necesidades fundamentales de sus pueblos; como ejemplos, tenemos, tres ejemplos interesantes a considerar, sujetos a situaciones aparentemente distintas, pero que reflejan los requerimientos urgentes de "espacios vitales" y que parten de lo que ya existe como base del derecho del mar. El primero, digamos que es el más formal, las negociaciones sobre la biodiversidad más allá de las 200 millas marinas, BBNJ, que llevó a cabo la ONU durante casi cuatro años, para lo cual se intentó, el 26 de agosto de 2022, que hasta el 2030 se proteja, por lo menos el 30% de los espacios marítimos no jurisdiccionales (alta mar), para lo cual debía haber un consenso de los Estados, alrededor de la propia CONVEMAR, debido a que:

> La vida en los océanos está en peligro. Y esta afirmación está lejos de ser alarmista. Se trata de una realidad que la comunidad científica y distintas ONG han alertado desde hace años. Ahora, a 40 años de que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), también conocida como la "Constitución de los océanos", fuera aprobada, más de 100 gobiernos, junto a asociaciones científicas, buscan alcanzar, viernes, el Tratado Global de los Océanos. El objetivo es que, para 2030, se proteja al menos el 30% de estas aguas. (infobae, 2022)

Este primer caso es interesante porque en el debate sobre aspectos exactamente iguales, que configuran los intereses marítimos no sólo de Estados, sino de intereses que están en uno o varios Estados, de acuerdo con su perspectiva, pueden o no concordar, pero tienen el mismo paralelismo y concepto que en la edad media o en el momento del descubrimiento de América; y así ocurrió, cuando el 26 de agosto de 2022.

> Para disgusto de las ONG pero tranquilidad para la industria pesquera, la ONU ha fracasado en el intento final de alcanzar el conocido como "Tratado Global de los Océanos", o Tratado para la conservación y el uso sostenible de la Biodiversidad más allá de la jurisdicción nacional (BBNJ). (IP, 2022)

El segundo ejemplo y que tiene que ver con la disputa de los espacios vitales, aún basándose en la CONVEMAR, porque el actor principal de este ejemplo, China, está adherida a la CONVEMAR, pero, la necesidad de ejercer la hegemonía global, la obtención de recursos naturales vitales y de satisfacer las necesidades de una población de grandes dimensiones, legítimamente para su pueblo, toma decisiones complejas con relación a los

espacios marítimos del Mar de la China Meridional, entrando en conflicto permanente, no sólo con los países cercanos, sino también con otros países, como los Estados Unidos de América, que también tienen interés en esa zona; para lo cual, la China, haciendo uso de una extraordinaria tecnología ha querido convertir a las islas Paracel y Spratly en islas plenas, de acuerdo a la CONVEMAR, con el fin de extender sus derechos de soberanía, ya que si son islas plenas tiene derecho a definir todos los espacios marítimos que consta en la Convención, pero si son rocas, no tendría ese derecho; pero, China, ha hecho lo impensable, las ha convertido en islas y con presencia humana; por otra parte, hay un tercer Estado (actor directo) que lucha por su independencia de la China, como es Taiwán, pero, por su gran capacidad tecnológica referentes a los "chips", también impone de gestión que contrapone los intereses de China y Estados Unidos al punto de llegar a las zonas rojas del riesgo nuclear

> De los siete países a los que el mar de la China Meridional baña sus costas, seis están en disputa por él y su EEZ. Taiwán, Malasia, Vietnam, Brunéi, Indonesia y Filipinas se enfrentan al deseo de crecimiento territorial chino, que en estos momentos ve una oportunidad de expandirse a través de Taiwán y las islas Paracel y Spratly, como todas aquellas islas de creación artificial china que tienen como objetivo ampliar su Zona Económica Exclusiva. (ieee, 2021)

Con Taiwán la situación se vuelve crítica y de hecho la realización de ejercicios militares a principios del mes de agosto fueron parte de la estrategia China de imponer su "derecho" sobre Taiwán que considera parte de su país; la reacción de China, a su vez, obedece a la visita de la presidenta de la Cámara de Representantes, Nancy Pelosi, el 2 de agosto de 2022 a la Presidenta de Taiwán.

> La visita de Pelosi a Taiwán dispara la tensión. La presidenta de la Cámara de Representantes de Estados Unidos ha acudió este martes al país asiático, donde se reunió con la presidenta taiwanesa Tsai Ing-wen. Pekín advirtió de consecuencias si Pelosi pisaba el suelo de la isla. Pelosi fue clara a su llegada: "Nuestra delegación vino aquí para enviar un mensaje inequívoco: Estados Unidos está con Taiwán. Gracias, señora Presidenta". (euronews, 2022)

Esta reacción inmediata y se podría decir de "contundente" fue una demostración pura del poder naval chino, a través de la realización de ejercicios militares, con el despliegue

de varios grupos de tarea, tal como lo haría un pavorreal sin afán de soslayar el hecho o ridiculizar la circunstancia, pero eso entra en la demostración de fuerza que se lleva a cabo por parte de los Estados que sienten que sus intereses son afectados.

> Sus fuerzas armadas están monitoreando el Estrecho de Taiwán y las islas periféricas y todas sus tropas están realizando entrenamiento diario habitual, agregó el comunicado de Defensa.
>
> "El Ministerio de Defensa Nacional enfatiza que defenderá el principio de preparación para la guerra sin buscar la guerra y con una actitud de no intensificar el conflicto ni causar disputas", señaló.
>
> Estados Unidos ve estas maniobras chinas como una "escalada significativa" de la tensión en la zona y ha decidido dejar el portaaviones USS Ronald Reagan cerca de la isla para vigilar la situación, dijo este jueves uno de los portavoces de la Casa Blanca John Kirby. (BBC News, 2022)

El tercer ejemplo, en el que es evidente que el derecho del mar aplicado desde un punto de vista oceanopolítico, pasa a ser una cuestión vital, cuando los Estados tienen intereses marítimos en espacios marítimos jurisdiccional de conflicto, derivados de una visión distinta, aunque concurrente, porque la supervivencia y desarrollo de los Estos imponen procesos evolutivos que, como los ejemplos anteriores no se ven de inmediato, probablemente tengan repercusiones en algún momento en el que la revisión de un determinado acuerdo internacional, ante la ONU, como fue el primer ejemplo, los intereses estatales, con respecto a los intereses marítimos, juegan en un tablero de ajedrez, por eso es que estos procesos crean jurisprudencia que más tarde se reflejan en nuevas transformaciones, como lo que ocurrió con la anchura del mar territorial de 3 millas náuticas producto del alcance de la bala de cañón, hasta las 12 millas marinas, más todos los cambios que hubieron en ese proceso.

El tercer ejemplo tiene que ver con la visión geopolítica de la invasión de Rusia a Ucrania, en el que, para Rusia, era fundamental tomar control de las líneas de comunicación marítima de Ucrania[12], especialmente de aquellas que transportan los granos desde Ucrania, ya que ese comercio marítimo representa “el 9% del trigo del mundo, el 15% de su maíz y el 44% de las exportaciones mundiales de aceite de girasol. Una cuarta parte del trigo de

[12] A través de su flota que gravita en el Mar Negro.

Bangladesh, Egipto, Indonesia y Pakistán proviene de Ucrania" (Aljazeera, 2022). Para Ucrania, uno de los factores de su poder marítimo se sustenta en el beneficio económico que recibe de su transporte marítimo de cereales, que es uno de sus intereses marítimos, siendo así, son vitales, y como tales, los defenderá de cualquier forma. En ese contexto, el derecho del mar, que se materializa a través de la CONVEMAR, establece marcos, reglas de juego en el que uno y otro Estado se ve en la obligación de cumplir, sobre todo cuando eso significa actual en equilibrio con la necesidad de paz y justicia, pero, entonces, cómo se da eso en un conflicto, porque ahí, el derecho del mar sufre alteraciones, en cualquier sentido, aunque la interpretación sigue siendo un juego geo y oceanopolítico.

> El principal puerto del país, Odesa, sigue en manos ucranianas, al igual que Mykolaiv. Entre los dos, representaron el 80 por ciento de las exportaciones de cereales de Ucrania antes de la guerra. Los intentos de Rusia de tomar estos importantes centros comerciales y el territorio circundante han fracasado y su avance se ha estancado. Las unidades rusas se enfrentan ahora a una creciente resistencia, ya que las unidades ucranianas han lanzado un fuerte contraataque contra las fuerzas rusas en Kherson y Mykolaiv y sus alrededores, mientras luchan por mantener el control de este vital sector costero del sur.
>
> Odesa, Mykolaiv y Chernomorsk todavía funcionan como puertos, pero Rusia ha iniciado un bloqueo para garantizar que ningún grano salga del país. Se ha advertido a la navegación comercial, se han desplegado minas marinas en las aguas que conducen al puerto y toda la zona del Mar Negro está constantemente patrullada por buques de guerra y aviones de combate rusos. (Aljazeera, 2022)

Los aspectos de la evolución del derecho del mar en cuanto al uso pacífico de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, sobre todo en lo que tiene que ver con la defensa de sus intereses marítimos, en un conflicto, tiene connotaciones que la guerra ruso-ucraniana está demostrando, sobre todo con el uso de tecnologías, estos factores tiene que ver con el derecho que tendría la destrucción de determinado objetivo oceanopolítico de un Estado (Rusia) que afecta a un interés marítimo (Ucrania / transporte de grano) de otro Estado cuyo uso es sustancial es para otros Estados en situaciones críticas (hambre en el norte de África); cómo eso afecta en su contexto a la concepción de la guerra? Son algunas de las preguntas que un mundo civilizado debería contestar, pero, ahí están, también, los intereses subyacentes de lo que no se ve y que de una u otra forma, afecta a la interpretación correcta de las cosas, consecuentemente, la pregunta será contestada, por un organismo internacional, luego de algún tiempo y de algunas experiencias, tal como ha sucedido en el pasado y como

seguirá sucediendo en el futuro.

> El líder regional designado por Rusia dijo que un dron ucraniano que tenía como objetivo la flota rusa del Mar Negro en la ciudad de Sebastopol fue derribado el sábado.
>
> Sigue a una serie de ataques contra las fuerzas e instalaciones rusas en la península anexada este mes.
>
> Mientras tanto, el presidente de Ucrania dio la bienvenida a un acuerdo que permite a los inspectores de la ONU visitar la planta nuclear de Zaporizhzhia, controlada por Rusia, más al norte.
>
> El sábado temprano, un video mostró humo saliendo del área de Sebastopol, donde tiene su base la flota rusa del Mar Negro. BBC News no ha podido verificar de forma independiente las imágenes.
>
> El gobernador instalado por Rusia, Mikhail Razvozhayev, restó importancia a la gravedad del incidente. (Astier, 2022)

Ahora bien, en el entendimiento de que el derecho del mar es un asunto de la humanidad que se fundamenta en las visiones hacia el mar; las necesidades; los usos y las capacidades de los Estados que van construyendo espacios en la historia que definen un sinusoide, es lo que el estudio de su estudio (historia) la convierte en uno de sus principales instrumentos para generar nuevos constructos, en el sentido de su adaptación a las nuevas realidades del mundo, pero que, de ninguna manera, deberían sorprendernos. En ese contexto, el entender un mundo en el que la existencia de mares y océanos es una constante, que "varía" según los pensamiento y la tecnología, es lo que nos permite responder, como se está haciendo ahora, a preguntas sobre su incidencia en la historia de la humanidad, porque, cada "época" de existencia de los hombres, sólo nos permite definir una cosa cierta, saber en dónde estamos, de ahí que la geografía es un factor gravitante en el entendimiento de a dónde vamos, a dónde es que queremos llegar.

Por lo tanto, en el tránsito desde el conjunto completo de buenos usos del mar (costumbre) y las leyes que se iban forjando en virtud de ordenar el comportamiento humano, considerando los derechos de los navegantes y gente del mar, así como el desarrollo de las embarcaciones que los han llevado a los puntos de sus objetivos, los intentos de que ese ordenamiento sea lo más amplio, claro y consensuado posible, de tal forma que por la fuerza de la mayoría de Estados, cuyas estructuras están ya muy distantes de lo eran en la edad

media, hoy en día plantean uno de los mayores desafíos que llevó al hombre hasta el Siglo XX, para codificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la CONVEMAR; y, muy probablemente, plantearán tanto mayores desafío la hombre del Siglo XXI para codificar, en el mismo seno de la ONU o, tal vez, solo tal vez, en otro organismo semejante, las CONVEMAR II, III y enésima, porque así es el ciclo del mar, de la mano con otro sistema dinámica más complejo aún que son los intereses marítimos, en sus distintos ángulos y perspectivas, que se ajustarán o, mejor aún, en el contexto de la visón darwiniana, se adaptarán a las particulares formas de ver el uso del mar para beneficio de sus pueblos; aunque, por sí misma, como se ve en el día a día, un marco legal sólido no es suficiente, porque además de tiempo, se requiere otros instrumentos capaces de disuadir más allá de lo que los nuevos desafíos que tiene el hombre, como la biodiversidad más allá de las 200 millas marinas o los fondos marinos, y otros que se presenten en el futuro.

Pero, entonces ¿cuáles son esos instrumentos que están ahí presentes y que, por supuesto, los detentores de los derechos humanos o del pacifismo utópico progresista no les gusta hablar, pero ¡que es tan real como todo lo dicho! Es el poder naval, el que tiene que ver con los birremes, trirremes, drakkar, snekkar, galeones, bergantines, acorazados, fragatas, destructores, portaviones y, quién sabe, los otros ingenios que se crean en la conjunción mar-espacio; claro ha quedado y quedará que en medio de todos estos nombres que representan el tiempo del hombre, la creación de capacidades suficientes es la clave *sine qua non* para tener el mayor poder marítimo posible, recordando siempre, una vez más, que cualquier instrumento jurídico, por más que se aproxime a la perfección y a la anuencia generalizada, jamás será estático, siempre será dinámico y en constante proceso evolutivo, cuya ejecución dependerá de la urgencia de la satisfacción de las necesidades del ser humano y de cuánto realmente es su apremio por supervivir, desarrollar y proyectar su poder al mundo; no es un drama respecto al mar, es la realidad de los hombres.

En ese sentido, es importante entender bien el lado del derecho de los mares que se relacionaban directamente con un asunto que no necesariamente tiene que ver con la supervivencia de los pueblos, desde el punto de vista inmediato de la vida o la muerte, sino en el hecho de supervivir a partir de ser lo suficientemente fuerte como para que el límite del apremio de la vida no sea una circunstancia sin salida, sino que sea un componente más dentro de la ecuación del desarrollo permanente del derecho del mar; la utopía e idealismo del desarrollo de los pueblos puede llevarnos a pensar en alcanzar lo que es “justo”, pero es necesario ver la historia, una y otra vez, para saber que es “lo mejor dentro de las

circunstancias evolutivas" lo que reemplaza a lo "justo" y complementa a "lo necesario". Debemos aceptar, quizás con reticencia, en algunos casos, que históricamente el poder es el factor que ha cambiado las situaciones, a lo largo de la historia; en las cuestiones del mar, no hay excepciones, el poder marítimo y el poder naval seguirán prevaleciendo, mientras los interese marítimos sigan siendo vitales, consecuentemente y sin equivocación, el dinámica evolutiva del derecho del mar cambiará, lo más importante es estar presentes y ser actores de esos cambios; porque, de lo contrario, cualquier acción que se haga por "ser justos", sin esos poderes, serán causas suficientes para declinar y extinguirnos como Estados marítimos o, peor aún, como Estados.

La doctrina de la libertad de los mares

A partir del Siglo XVII se promulgó la doctrina del "freedon of the seas", la libertad de los mares, la cual definía una franja de agua alrededor del Estado ribereño o a lo largo de su costa, más allá de la cual no podían ejercer los derechos y la jurisdicción nacionales. En cambio, más allá de esa franja, los mares y océanos fueron declarados como libres, es decir, que no le pertenecen a nadie; por lo tanto, sus recursos, vivos y no vivos, podían ser utilizados por cualesquiera que los quisiera (ONU, 2022). Este concepto, en la actualidad se traduce a "Derecho de cualquier buque a navegar libremente por la alta mar y la zona económica exclusiva sin estar sometido a otra autoridad que la del Estado cuyo pabellón enarbola" (DPEJ, 2022), lo que refleja su condición más profunda de la libertad que debe tener el hombre en cuanto a su movilidad por los mares y océanos del mundo, y evidenciando el más antiguo de los derechos del hombre en el mar.

Unos conceptos marítimos trascendentales

La CONVEMAR, para efecto del presente análisis se circunscribe en tres conceptos esenciales: el poder marítimo, el poder naval y, sobre todo, los intereses marítimos; por lo tanto, es menester tener una línea base conceptual en el que la identificación de sus características nos permitirá seguir los hilos de su profunda interrelación; ya que en tiempos en los que los conceptos siempre deben guardar relación directa con el propósito de los pensamientos estratégicos, geopolíticos y oceanopolíticos, cabe una aclaración fundamental, la diferencia entre poder marítimo y poder naval, conceptos que representan dimensiones afines, pero diferentes. Las confusiones vienen por las traducciones del idioma inglés (en su connotación) e idioma español; por ejemplo, en el pensamiento de Alfred Thayer Mahan o en el de James Stavridis, el "Sea Power" es el equivalente al "Poder Marítimo"; y, el poder naval, en la traducción al inglés como

"Naval Power", desde esa perspectiva se realizan las siguientes precisiones.

Sí es fundamental recalcar la importancia que el mar ha tenido en el desarrollo de la humanidad y más aún cuando el hombre, en base a las buenas prácticas sobre el uso del mar ha ido estableciendo normas generales del comportamiento humano, dependiendo de las características especiales de cada caso y circunstancia; así como la caracterización de los intereses marítimos, como lo dijera Alfred Thayer Mahan:

> Puede decirse, como regla general, que el uso y gobierno del mar es y ha sido siempre un gran factor en la historia del mundo; y aunque sea difícil precisar con exactitud hasta dónde ha llegado su influencia en cada hecho aislado, todavía lo es más fijar de un modo claro su importancia general, pues descansa en un conjunto de hechos en los que se haya determinado de una manera precisa esta influencia, mediante un análisis de las peculiares circunstancias concurrentes en cada caso. (Mahan, 1890)

El poder marítimo, el poder naval y los intereses marítimos: conceptos fundamentales

El poder marítimo emerge de una política marítima de Estado; de la voluntad política de los gobiernos de llevarla a cabo; de las capacidades nacionales desarrolladas para hacer uso de los recursos marinos y de los otros factores relacionados con el mar y que configuran sus intereses marítimos, con el fin de alcanzar el desarrollo de la nación; garantizar su supervivencia y proyectar su poder en su entorno, basándose en las potenciales de los mares y océanos a los que tienen acceso. Este es un concepto muy próximo a otros que se han desarrollado en otros países y de otros pensadores; en muchos casos son coincidentes en afirmar la gestión de los intereses marítimos, que hoy en día sería el uso sostenible y resiliente de los intereses marítimos, así como la visión holística desde el Estado, la cual debe recoger cada gobierno, a través de la voluntad para alcanzar el máximo poder marítimo.

En ese sentido, además del uso de los recursos marinos y el fortalecimiento de los intereses marítimos, está la necesidad del conocimiento, el cual debe ser transversal, constante y generador de innovaciones relacionadas con ese uso del mar. La voluntad de los gobiernos para la construcción del poder marítimo, debe materializarse a través de su poder naval, el cual debe ser proporcional a la grandeza del territorio marítimo, cuando a la caracterización real de los recursos marinos, ya que el poder naval tiene la responsabilidad de proteger y defender a los intereses marítimos, como el mantenimiento de la soberanía marítima nacional y la integridad de su territorio marítimo, que está caracterizado por los espacios marítimos jurisdiccionales.

Como su función en proteger, resguardar y defender los intereses marítimos, tomando en cuenta que éstos se encuentran tanto en los espacios marítimos jurisdiccionales, como en los no jurisdiccionales, la capacidad del poder naval para cumplir con su cometido, comprendiendo que de aquello depende la magnitud del poder marítimo, en estos tiempos resulta un error histórico y evidenciaría una deficiencia en la visión oceánica, no fortalecer permanentemente al poder naval. El poder naval requiere de conocimiento y la aplicación de la tecnología, lo que significa que, con el tiempo, el tamaño del poder naval será menor, pero se compensará con mayor eficiencia, efectividad y gestionado siempre por el máximo desarrollo tecnológico posible.

A continuación, citamos algunos otros conceptos de poder marítimo, que reflejan algunas interesantes perspectivas que son complementarias o afines con el concepto que se acaba de indicar, lo cual se detalla a continuación:

Tabla 2

Conceptos de Poder Marítimo

#	Concepto	Autoría
1.	El poder marítimo es la capacidad de un Estado-nación para, mediante la voluntad política, hacer uso y explotación de las riquezas y recursos actuales y potenciales conformados como intereses marítimos en un entorno de seguridad marítima proporcionada por las autoridades civiles y navales del país.	(ESMILCAD-GJMC, 2021)
2.	Poder Marítimo es la capacidad que posee una Nación para usar el mar, en su acción de proyección política, económica y cultural.	(Blanco, 1996, pág. 39)
3.	La Armada de Chile define Poder Marítimo como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en la guerra. En el más amplio de los sentidos, es poder o influencia, política, económica y militar ejercida a través de una habilidad para usar el mar en beneficio propio. Es decir, corresponde a la influencia que, en virtud de ese poder, puede ejercer un país, en o desde el mar, en los acontecimientos que afectan sus intereses, donde quiera que éstos se encuentren.	(Armada de Chile, 2009)

4.	El Poder Marítimo Nacional está definido como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en la guerra, pudiendo tener la habilidad de utilizar el mar en provecho propio, incorporando el medio marítimo, su entorno, artefactos que actúan, y la voluntad de poder ejercer ese poder.	Armada de Chile, 2009.
5.	Poder Marítimo, en su sentido más amplio, incluye no solamente el potencial militar a flote, que domina el mar o cualquier parte ele él por la fuerza. de las armas, sino también la navegación y el comercio pacíficos, únicamente de los cuales surge sana y naturalmente una. flota militar, en la que descansa su seguridad.	Capitán de Navío Alfred Thayer Mahan, Armada de Estados Unidos

Nota. Los conceptos demostrados tienen importantes similitudes, sobre todo en el hecho de que el Estado es el generador de la visión marítima, fortaleciendo el poder naval y desarrollando los intereses marítimos de la nación y descansa sobre un factor fundamental como la seguridad, que en este caso es la seguridad marítima. Table de propia autoría, con las referencias detalladas de sus autores.

Los factores incidentes del poder marítimo de un Estado.

Son factores (Figura 4) que estructuran el carácter del poder marítimo de los Estados y de sus habitantes, que puede configurar oportunidades y desarrollo de los intereses marítimos si éstos son debidamente identificados.

Figura 4

Factores que Inciden sobre el Poder Marítimo de un Estado

Nota. Sobre estos factores se construye el poder marítimo de un Estado, sin que signifique que una pequeña población o un gran territorio sea proporcional al poder marítimo; sino que es una consecuencia motivada por la conciencia marítima y configura la voluntad de un pueblo marítimo. La figura es de propia autoría, 15 de agosto de 2022.

El poder naval

El poder naval lo ostenta la Fuerza Naval, que es parte de las Fuerzas Armadas de un país; está constituido por todos los medios navales, tales como, los buques de superficie, los submarinos, los medios de infantería de marina, los aviones navales, los elementos de la gestión satelital para el control del mar; en el caso del Ecuador, también, constituyen los buques guardacostas que detentan el doble rol de la Armada del Ecuador en cuanto los asuntos inherentes a la Autoridad Marítima, que se encargan de la gestión de riesgos, el rescate marítimo, la salvaguarda de la vida humana en el mar, la seguridad a la navegación, la protección del medio marino, el control de los ilícitos en el mar, entre otros aspectos importantes.

El poder naval es el componente del poder marítimo con la capacidad real de proteger a los intereses marítimos; consecuentemente, debería ser "capaz de…" cumplir con ese rol, en la proporcionalidad de la importancia y magnitud de sus intereses marítimos, considerando que una nación marítima, tiene un Estado marítimo con la visión oceánica y la voluntad oceanopolítica de incrementar el poder marítimo. Los intereses marítimos son la esencia de la visión oceanopolítica; dentro de ese marco conceptual, también es razonable entender que los intereses marítimos pueden ser compartidos con otros países, para lo cual las relaciones internacionales y la definición de convenios y acuerdos son el camino para compartir los beneficios del uso sostenible de esos recursos y evitar que cada uno transgreda, intencional o no intencionalmente, los límites de los derechos de cada quien, fortaleciendo la cooperación internacional, el intercambio de tecnología y generando las políticas oceánicas que permitan con conservación del medio marino, la sostenibilidad del uso de los recursos, vivos y no vivos; la protección del medio marino, así como encontrar soluciones a las problemáticas que planteen los factores derivados del cambio climático o cualesquiera otras amenazas. En la Tabla 3 se detallan conceptos inherentes al poder naval.

Tabla 3

Conceptos de Poder Naval

#	Concepto	Autoría
1.	El poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de esos intereses marítimos. No tendría sentido alguno contar con una Armada de no existir intereses marítimos; pero, en congruencia, las capacidades del poder naval de un país deberán ser acordes al valor estratégico de los citados intereses para la nación	Pertusio (1989)
2.	Este poder naval se materializa en la armada o marina de guerra, componente justamente del poder marítimo, que	(Sheina, 1991, p. 15)

CESPE

	tiene como finalidad proteger y preservar los activos marítimos. Se trata de un instrumento de poder del Estado-nación, cuyas actividades deben estar determinadas de acuerdo con los recursos que se le destinan y las misiones que se le encomiendan	
3.	De acuerdo con esto, puede afirmarse que el poder naval constituye el medio coercitivo de un Estado necesario para preservar sus intereses marítimos y garantizar lo que el derecho del mar y otros instrumentos jurídicos internacionales le reconocen. Por consiguiente, el poder naval es la expresión militar del poder nacional de un Estado-nación en el mar, y constituye el respaldo de sus intereses marítimos nacionales para el logro general de los objetivos nacionales permanentes de seguridad y desarrollo	(Vargas, 2019).
4.	Dentro de este contexto, el poder naval junto con los poderes terrestre y aéreo conforman el campo de acción bélico, cuya misión en la guerra será el logro del objetivo estratégico final para las Fuerzas Armadas que satisfaga al objetivo político de guerra, el cual junto con el accionar de los otros frentes permitirá quebrar la voluntad de lucha del adversario y así imponer las condiciones de paz deseadas.	(Storaker , 1990)
5.	El poder marítimo de una nación engloba toda actividad pública o privada de una nación en el mar, mientras que el poder naval es la capacidad que tiene el Estado para actuar en y desde el mar en defensa de los intereses nacionales (fuera de nuestras fronteras y por la fuerza, llegado el caso). Pudiera parecer que el poder naval es una mera parte del marítimo (la parte militar), pero no es así: son poderes complementarios en época de paz. El primero fomenta la prosperidad económica y el bienestar social del país, mediante el transporte marítimo, coma el turismo, la seguridad marítima, coma la pesca, coma el respeto a la ley y a nuestras fronteras, coma punto, etcétera. El segundo, además de complementar y ayudar al marítimo allí donde haga falta, se prepara para la eventualidad de una guerra con intención de evitarla. En ausencia de conflicto, por lo tanto, coma actúan coordinados, pero de forma independiente. Llegado el caso de una agresión a nuestra soberanía nacional, sin embargo, coma el poder naval tomaría la forma natural, el mando absoluto, haciéndose con todos los recursos del poder marítimo que quisiera. Para hacer frente a la amenaza.	(Vila, 2021)
6.	El Poder Marítimo Nacional debe entenderse como un concepto amplio y multidimensional en el que el accionar conjunto y combinado del Poder Naval aunado a la voluntad de empleo, daría una amplia connotación a su contribución.	(Valdivia & Jorge, 2008)

Nota. El poder naval es una de las partes vitales del poder marítimo, es el que protege y defiende a los intereses marítimos nacionales, consecuentemente, es el que más recursos demanda, pero el que más debe

ser actualizado con relación a la tecnología, para el que más debe ser preparado el talento humano y el que debe tener una visión proyectiva para su presencia. La figura es de propia autoría, 16 de agosto de 2022.

Los intereses marítimos

Para la Armada del Ecuador, uno de los conceptos de intereses marítimos que prevalecieron hasta el año 2019, promulgado por la Dirección General de los Intereses Marítimos señala que:

> Son todas aquellas actividades y recursos vivos y no vivos, que el Estado ecuatoriano, desarrolla, posee y visualiza como vitales, en los espacios marítimos sujetos a su soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción nacional y, en la alta mar, fondos marinos y la Antártida; los que, en su conjunto, representan factores fundamentales para su desarrollo y seguridad, en los campos político, económico, social y estratégico.

Tabla 4

Conceptos de Intereses Marítimos

#	Concepto	Autoría
1.	Los intereses marítimos son los beneficios que obtiene la nación de aquellas actividades relacionadas con el uso del mar y de los recursos que entrega el mar para su explotación	(Valderrama, 2015) ,
2.	Los intereses marítimos nacionales, entendidos como fuentes de estabilidad, bienestar o prosperidad para España y que se manifiestan o desarrollan principalmente en el ámbito marítimo. Destacó que la importancia de estos intereses para el desarrollo de nuestro país hace necesario que se desarrollen en un entorno seguro.	(Armada Española, 2013)
3.	Las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible.	(CCO, 2021) Comité Colombia del Océano
4.	Los intereses marítimos son el conjunto de usos y recursos del mar considerados como un “objeto”, que tienen un cierto valor explícito o implícito para el actor que los considere. Los usos comprenden al comercio, el transporte, la industria naval, los servicios marítimos, el turismo, la seguridad, la investigación científica y otras actividades de apoyo como seguros, certificaciones, etc. Los recursos marinos pueden ser vivos o no vivos, renovables o no renovables, como los hidrocarburos, los minerales, la pesca, la energía renovable, las algas, etc.	(FADARA, 2021)

Nota. Los intereses marítimos son la esencia, tanto de la visión oceanopolítica, como del poder naval para su protección y defensa; y, todo ello, el soporte para el incremento del poder marítimo de los Estados. La tabla es de propia autoría, 16 de agosto de 2022.

En la evolución de la percepción respecto a la gestión de los intereses marítimos, que, para iniciar, para efecto de la introducción de las directrices del desarrollo sostenible, configurados en el Objetivo de Desarrollo 14, además de la propia percepción de cómo ha evolucionado el mundo, la Unión Europea ha planteado desarrollado conceptualizaciones por grupos, para su tratamiento y gestión, dentro de la planificación de la Unión Europea con relación al uso del mar, tal como se puede observar en la Figura

Figura 5

Grupos de Intereses Marítimos para la Formulación de las Políticas de la Unión Europea

Interest Group	Type*	Format**	Member States Represented	Members***
1. AMSI (Association of Marine Scientific Industries)	ba	dfm	4	17 EU/1 non-EU
2. CEMT (Confederation of European Maritime Technology Societies)	ba	f	8	9 EU
3. CESA (Community of European Shipyards Association)	ba	f	12	12 EU/2 non-EU
4. CLECAT (Liaison Committee of European Forwarders)	ba	f	14	21 EU/5 non-EU
5. CRPM (Conference of Peripheral Maritime Regions)	ri	f	20	15 EU/6 non-EU
6. EBA (European Boating Association)	ba	f	14	22 EU/4 non-EU
7. EBU (European Barge Union)	ba	f	7	9 EU
8. ECASBA (EC Association of Ship Brokers & Agents)	ba	f	20	21 EU/1 non-EU
9. ECSA (European Community Shipowners' Association)	ba	f	15	15 EU/1 non-EU
10. EHMC (European Harbour Masters' Committee)	tu	f	19	94 EU/15 non-EU
11. EIA (European Intermodal Association)	ba	dfm	20	81 EU/4 non-EU
12. EMEC (European Marine Equipment Council)	ba	f	8	10 EU/2 non-EU
13. ESC (European Shippers' Council)	ba	f	9	9 EU/3 non-EU
14. ESPO (European Sea Port Organisation)	ba	f	20	20 EU/3 non-EU
15. ETF (European Transport Workers' Federation)	tu	f	25	215 EU/15 non-EU
16. EUDA (European Dredging Association)	ba	dfm	9	11 EU/9 non-EU
17. EUROGIF (European Oil & Gas Innovation Forum)	ba	m	5	10 EU/5 non-EU
18. FEPORT (Federation of European Private Port Operators)	ba	f	13	13 EU
19. HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission)	ri	f	8	8 EU/1 non-EU
20. AMRIE (Alliance of Maritime Regions in Europe)	ri	m	11	44 EU
21. EFIP (European Federation of Inland Ports)	ba	m	11	17 EU/8 non-EU
22. ELAA (European Liner Affairs Association)	ba	dfm	24	24 shipping companies
23. EMF (European Metalworkers' Federation)		f	n.a.	65 EU
24. EMPA (European Maritime Pilots' Association)	tu	f	n.a.	scia
25. ETA (European Tug owners)	ba	m	70	13 EU/3 non EU
26. EURACS (European Association of Classification Societies)	ba	dfm	3	scia
27. EURMIG (European Recreational Marine Industry Group)	ba	f	16	scia
28. EUROPIA (European Petroleum Industry Association)	ba	dfm	0	20 multinationals
29. FEAP (Federation of European Aquaculture Producers)	ba	f	20	19 EU/2 non-EU
30. FEMAS (Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants)	ba	f	8	9 EU
31. IAMI (EU) (International Association of Maritime Institutions- EU)	ba	dfm	n.a.	scia
32. IIMS(EG) (International Institute of Marine Surveyors)	ba	dfm	n.a.	scia
33. INE (Inland Navigation Europe)	ba	m	6	6 EU
34. OCEAN (Organisation of European Community Ship Suppliers)	ba	f	12	12 EU/1 non-EU
35. EAFPO (European Association of Fish Producer Organisations)	ba	f	n.a.	n.a.
36. ETTC (European Towing Tank Community)	ba	m	n.a.	n.a.
37. EUROPECHE (Association of National Organisations of Fishing Enterprises in the EU)	ba	f	n.a.	n.a.

* ba = business association; tu = trade union; ri = regional interests.
** dfm = direct firm membership; f = federation; m = mixed;
*** scia = sub-committee of international association
Note: Groups 1–19 participated in the study; Groups 20–34 did not participate but general data were available; Groups 35–37 did not participate and data were not available.

Nota. La figura detalla la asociación de los intereses marítimos, en grupos, para le elaboración de las políticas marítimas de la Unión Europea. Tomado de "Maritime Interests in the EU Policy-making: Structures, Practices, and Governability of Collective Action", de A. Pallis, 2007, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 3-20.

A parte de los conceptos clásicos de los intereses marítimos, en la actualidad debemos tomar en cuenta, tanto como se está haciendo énfasis con relación al poder marítimo y al poder

naval, que los intereses marítimos también están evolucionando de una forma dinámica y con mucha rapidez, sobre todo porque en la comprensión de su vital significado, las perspectivas de su desarrollo se encuentran en una instancia en el que es necesario repensar algunas de las ideas tradicionales, porque la propia política estatal ha cambiado y, alrededor, se presentan algunas tendencias ideológicas que responden a pensamientos progresistas que ver a los intereses marítimos desde otras perspectivas; tal vez menos nacionales y más afines a la realidad del mundo.

Ese es el caso de la Unión Europea que actuó frente a los nuevos desafíos en el año 2007; sin embargo, con certeza, con la problemática de la guerra rusa-ucraniana cambiaron deben estar adaptándose de nuevo. Hay que tener en cuenta que en el año 2007, como se puede ver en la Figura 5, la gestión de los intereses marítimos europeos fueron organizados para tener ascendencia en la generación de las políticas oceánicas europeas, para que, en el caso del transporte marítimo, se genere la idea de, por ejemplo, la elaboración de la Política Común de Transporte Marítimo de la UE (CMTP), identificando a los grupos de interés que están alrededor de este importante interés marítimo; como ese ejemplo, se hizo con el resto de intereses marítimos, identificando a los grupos de interés, caracterizándolas tanto como sea posible, dando como resultado que existen 37 grupos organizacionales que tienen que ver con la gestión marítima, identificando ventajas y desventajas (Pallis, 2007), en el contexto de la Unión Europea, evaluando desde el punto de vista económico, social, ambiental y político; y, cuáles son las líneas de la gobernabilidad marítima que pueden ser importantes, a través de un plan con acciones bien estructuradas, de tal forma que las afectaciones a esos intereses marítimos es mínima, aún en los tiempos actuales. Ecuador no es el caso, por eso, los intereses marítimos ecuatorianos no son vistos con la importancia que tienen, ni existe una gestión contundente que evidencia el impacto sustancial que tienen.

La CONVEMAR y el poder marítimo

Durante el desarrollo de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar[13], hubo muchas posiciones de diferentes países que representaban distintos puntos de vista respecto a lo que los Estados, grandes y pequeños, consideraban su derecho para usar el mar. Esta no era una reciente iniciativa, en el Siglo XX era la tercera oportunidad que la voluntad de los Estados los habían llevado a la mesa para crear una herramienta jurídica internacional, con suficiente equilibrio, justicia, equidad y sobre todo, garantías para

[13] Esta Conferencia se llevó a cabo desde 1973 y se extendió hasta la apertura a la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en 1982, en Montego Bay, Jamaica.

que se estructure un marco sólido para que los hombres, de forma pacífica[14], pudiera explotar los recursos, vivos y no vivos, del mar, en forma sostenible, conservando el medio marino, los ecosistemas y la biodiversidad marinas, libre de los impactos antropogénicos, que día a día están afectando y contribuyendo con el cambio climático.

La negociación para llegar a un consenso fue complejo, debido a que los intereses económicos y políticos de los países más desarrollados quisieron imponer sus puntos de vista y, en respuesta categórica y firme, los países en vías de desarrollo como Ecuador, Perú y Chile, hicieron ver, en el escenario internacional, que la equidad y la justicia eran derecho de todos y que por esa razón, la nueva estructura jurídica marítima que estaban creando, debía estar en ese contexto, a pesar de las presiones e influencias que los países industrializados ejercían. De esta manera, finalmente, el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica, estuvo lista la "Constitución de los Mares[15]", que fue la denominación que se le dio a este instrumento legal internacional, que fue firmada ese mismo día por 119 países, que entró en vigor el 14 de noviembre de 1994 y que, hasta la presente fecha tiene 168 adherentes.

Con este marco marítimo jurídico existente, en el Siglo XXI, que para muchos pensadores y geopolíticos es el siglo de los océanos, Ecuador se adhirió a la CONVEMAR el 24 de septiembre de 2012, entendiendo la importancia que tiene para el Poder Marítimo de este Estado Equinoccial y lo que representa para el desarrollo y supervivencia de las generaciones presentes y futuras de ecuatorianos; aunque la pelea duró muchos años y aún en el momento de adherir, como a la presente fecha, los detractores esgrimen conceptos distorsionados de lo que, en realidad, la CONVEMAR[16] representa. Por eso es importante identificar algunos de los más importantes aspectos de la Convención, evidenciando la importancia y significado de ser un Estado ribereño del océano Pacífico, adherido a ella. En ese sentido, primero, se debe evidenciar la importancia que tiene la CONVEMAR para el Poder Marítimo de Ecuador.

La Convención de Jamaica de 1982

Fue establecida para regular el uso pacífico, racional, justo y equitativo del mar y de esta manera limitar los excesos en cuanto a su exploración y explotación por parte de los Estados económica y política y tecnológicamente más desarrollados, en perjuicio de

[14] La resolución 2750-C (XXV) reafirma, además, el mandato de la Comisión sobre la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos.
[15] Está compuesta por 320 Artículos, en 17 Partes y 9 Anexos.
[16] En inglés se lo conoce como UNCLOS, *United Nations Convention at Law of the Sea.*

los Estados que están en vías de desarrollo; como un aspecto fundamental, también resaltó la importancia que tiene la conservación del medio marino. Para alcanzar este propósito, la CONVEMAR o UNCLOS, fue codificada sobre aspectos tales como: el consenso, consideración relativa a que los problemas de los espacios oceánicos están estrechamente interrelacionados, de que la soberanía de todos los Estados debía ser respetada y de la necesidad de establecer un orden jurídico internacional fuerte para que el mar, como se anuncia en parte de su prólogo:

facilite las comunicaciones internacionales y promueva los usos 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.

La CONVEMAR tiene tres órganos importantes que caracterizan su institucionalidad (Figura 6), los cuales son: el Tribunal Internacional para la Ley del Mar, cuya sede está en Hamburgo desde 1994; tiene 21 jueces independientes y son electos mediante voto secreto por los Estados parte. Luego está la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, cuya sede está en Kingston, Jamaica, encargada de administrar los fondos marinos globales, de conformidad con la Parte XI de la Convención; finalmente, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, la cual realiza los análisis correspondientes para identificar si los Estados que hacen reclamaciones de extensión de la plataforma continental, más allá de 200 millas marinas, de conformidad del Artículo 76, lo pueden hacer o no. También, hasta la fecha, 29 de agosto de 2022, existen 168 Partes del sistema ONU adheridos a la Convención; 151 Partes que han adherido a un importante documentos como es la Parte XI de la Convención relacionada con la administración de los fondos marinos y 92 Partes, adheridos al “Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la Convención de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios” (ONU, 2022)

Figura 6

La Institucionalidad de la CONVEMAR

Nota. La institucionalidad de la CONVEMAR se cimenta en tres órganos creados para los fines de atender las reclamaciones con relación a los temas de la Convención (ITLOS); con relación a la administración de los fondos marinos (ISA) y, finalmente, con respecto a los temas de extensión de la plataforma continental de los Estados ribereños de conformidad con el artículo 76 de la Convención (CLCS). También, en la actualidad, son 168 Partes del Sistema ONU que han adherido a la CONVEMAR, lo que representa el 84% de todas las Partes. Tomada de la conferencia "Los intereses marítimos y la oceanopolítica ecuatoriana", de H. Gómez, 2022, *ESPE- SEMINARIO DE AGREGADOS Y AYUDANTES ADMINISTRATIVOS 2022*.

Los objetivos de la CONVEMAR.

- Establecer un orden jurídico de los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva el uso pacífico de los mares.
- Alcanzar la utilización equitativa y eficiente de los recursos marítimos.
- Fomentar la investigación, protección y preservación del medio marino y, además, la conservación de sus recursos vivos.
- Establecer un nuevo régimen legal para los mares y océanos, estableciendo provisiones en materia ambiental.

Fechas de la CONVEMAR.

Para llegar hasta el momento de la firma de la CONVEMAR en Montego Bay, ocurrieron tres conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONFEMARES, las cuales aportaron sucesivamente varios de los elementos con los que, finalmente, se concretó el Convenio final; a continuación se detallan los aspectos más relevantes de cada una de ellas:

I CONFEMAR / 1956-1958 / Ginebra-Suiza

- Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua,

Entró en vigor el 10-sep-1964

– Convención sobre Alta Mar,

Entró en vigor el 30-sep-1962

– Convención sobre Plataforma Continental,

Entró en vigor el 10-jun-1964

– Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar,

Entró en vigor el 20-mar-1966

II CONFEMAR / 1960 / Ginebra-Suiza

No hubo acuerdo, sobre todo por la anchura del mar territorial

La persistencia en continuar con un proceso tan necesario y también transitando por épocas muy complejas, en 1967, la Asamblea General de las Naciones Unidas crea el *Comité para la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos más allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional* o *Comité de Fondos Marinos; el cual prepararía la III CONFEMAR.*

III CONFEMAR / dic-1973 a abr-1982 / 11 periodos de sesiones.

El 10 de diciembre de 1982 se aprueba la CONVEMAR, el 16 de noviembre de 1994 entra en vigor, luego de que el 60 Estado Parte se adhiriera.

Aspectos que trata la CONVEMAR.

Los principales aspectos que se tratan en la CONVEMAR son los que se detallan a continuación:

Parte	Tema
I	Introducción
II	Mar Territorial y Zona Contigua
III	Estrechos utilizados para la navegación internacional
IV	Estados Archipelágicos
V	Zona Económica Exclusiva
VI	Plataforma Continental
VII	El Alta Mar
VIII	Régimen de las islas
IX	Mares cerrados o semicerrados
X	Derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral y libertad de tránsito
XI	La Zona
XII	Protección y preservación del medio marino

XIII	Investigación científica marina
XIV	Desarrollo y transmisión de tecnología marina
XV	Solución de controversias
XVI	Disposiciones generales

La CONVEMAR, llamada la Constitución de los Mares, como un ente jurídico integrador, a lo largo del proceso de su construcción, abordó todos los temas que requerían ser regulados, en la visión de los intereses marítimos de todos los Estados, que en su conceptualización caracterizan los factores fundamentales del poder marítimo de una nación; aunque claro, como se indicó, depende de la perspectiva de la visión de los Estados, la cual está supeditada a la religión, la historia, la idiosincrasia, a su relación con los otros estados, a su organización y visión política, a sus capacidades y, sobre todo al entendimiento de cuán importante es el mar para su vida como nación y como Estado. Es decir, en la Convención se armonizó o intentó armonizar todas las visiones globales de cómo debían ser administrados los intereses marítimos, así como la manera más eficiente de cómo deben ser administrados los mares y océanos; para lo cual, la adaptación del derecho tradicional del mar, derivado de las buenas prácticas de su uso, hecho positivas a fuerza de la costumbre, debían adaptarse a lo que, en cada tiempo, representaba el uso sostenible de los recursos marinos, el cuidado al ambiente marino, a la protección de los ecosistemas, biodiversidad y servicios ecosistémicos, adaptados, siempre, a los cambios de las tecnologías, lo cual no sólo caracteriza los esfuerzos en los campos indicados, sino que, también, en el conocimiento integral del mar, que es parte esencial de este importante proceso.

Datos interesantes sobre la evolución de la CONVEMAR.

- La Declaración de Panamá de 1939 estableció un mar territorial de 300 mn o 555 km.
- La Resolución VIII sobre Extensión del mar territorial, de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de La Habana de 1940 y la recomendación del Comité Jurídico Interamericano de 1941sugirieron la extensión del mar territorial hasta 12 mn o 22,2 km desde las líneas base.
- La declaración del presidente estadounidense Truman, en 1945, abrió un amplio debate y permitió otra visión sobre los espacios marítimos, que

generó algunas declaraciones por parte de algunos países latinoamericanos, tales como:

- **México**, 29-oct-1945, Declaración del presidente de México Manuel Ávila Camacho, soberanía mexicana sobre la plataforma.
- **Argentina**, 11-oct-1946, Decreto del presidente de Argentina Juan Domingo Perón, plataforma epicontinental.
- **Panamá**, 17-dic-1946, Decreto.
- **Chile**, 23-jun-1947, Declaración del presidente Gabriel González Videla, mar territorial de 200 mn o 370 km, primer vez.
- **Perú**, 1-ago-1947, Declaración del presidente José Luis Bustamante y Rivero, 200 mn mar territorial.
- **Costa Rica**, 27-jul-1948, Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República, 200 mn mar territorial.
- **El Salvador**, 14-sep-1950, Constitución Política, 200 mn mar territorial.
- **Honduras**, ene-mar-1950, 200 millas marinas de mar territorial.
- **Ecuador, Perú y Chile**, 18-ago-1952, Declaración de Santiago 200 mn y plataforma.
- **Ecuador**, 11-nov-1966, reformó el Código Civil, mediante DS Nro. 15424, incorporó la tesis de las 200 mn mar territorial.
- **1967**, para la delimitación del mar territorial, 25 Estados aplicaban tres (3) mn o 5,6 Km; 66 Estados, 12 mn o 22,2 km y ocho (8) establecieron un límite de 200 mn o 370 km.
- **28-may-2008**, sólo Jordania y Palau establecieron 3 mn o 5,6 km para su mar territorial, aunque, por efectos prácticos y convenciones establecidas, algunas islas australianas, un área de Belice, algunos estrechos japoneses, ciertas áreas de Papúa Nueva Guinea y algunos territorios británicos de ultramar , como Gibraltar usan las 3 mn para la limitación de sus mares territoriales.
- **2021,** 168 Estados Parte han ratificado o adherido a la CONVEMAR: 165 Estados Miembro de la ONU, más Palestina; las islas Cook y Niue, y la Unión Europea.
- **28-may-2021,** EM-ONU firmado no ratificado CONVEMAR:

1. Camboya;
2. Colombia;
3. Corea del Norte;
4. El Salvador;
5. Irán;
6. Libia;
7. Emiratos Árabes Unidos
8. ESL-Afganistán
9. ESL-Bután
10. ESL-Burundi
11. ESL-República Centroafricana
12. ESL-Etiopía
13. ESL-Liechtenstein
14. ESL-Ruanda

– **28-may-2021, EM-ONU no firmado la CONVEMAR:**

1. Eritrea;
2. Israel;
3. Perú;
4. Siria;
5. Turquía;
6. Estados Unidos;
7. Venezuela;
8. ESL-Andorra;
9. ESL-Kazajistán;
10. ESL-Kirguistán;
11. ESL-San Marino;
12. ESL-Sudán del Sur;
13. ESL-Tayikistán;
14. ESL-Turkmenistán;
15. ESL-Uzbekistán

– **28-may-2021; ONU-Estados Observadores no firmado la CONVEMAR:**

1. Ciudad del Vaticano;

2. Estado de Palestina

– **28-may-2021;** Territorios que son parte de países que han la han ratificado, pero en los cuales la Convención no está en vigencia: Aruba (Reino de los Países Bajos)

– **28-may-2021; Total EM-ONU**

168 EM-ONU-CONVEMAR

33 Estados ya detallados

201 E-ONU en total

84% adheridos a la Convención

16% no adheridos

Uno de los aspectos más relevantes de la CONVEMAR es la definición y caracterización de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, sobre todo porque es parte de la discusión que durante siglos se ha llevado a efecto con relación de que, hasta dónde es posible que los Estados ribereños de los mares y océanos tengan jurisdicción y sean capaces de ejercer una soberanía eficiente, atendiendo a una necesidad de fortalecer los intereses marítimos de los Estados, pero, sobre todo, de incrementar el poder marítimo de los mismos; en esa circunstancia y ante la fuerza de la evolución del derecho del mar, fue necesario encontrar una lógica de los conceptos de soberanía y derechos de soberanía, esta última nacida durante el proceso de construcción de la CONVEMAR y que también respondían a principios sustanciales del uso del mar en estos tiempos; recordando que, tanto los derechos de soberanía, como la figura de la zona económica exclusiva nacieron como consecuencia de encontrar resultados a los distintos puntos de vista que demandaban espacios marítimos para la gestión estatal.

La Declaración de Zona Marítima de 1952.

En el caso de la zona económica exclusiva, es interesante ver que Ecuador, junto a Perú y Chile y, posteriormente, Colombia, aportaron significativamente a través de la Declaración de Santiago de 1952, que, no siendo un tratado de límites, sino más bien una declaración de derechos estatales sobre una franja de mar, para el usufructúo racional, equitativo y sostenible de los recursos en función de las necesidades de sus pueblos. En Santiago de Chile, el 18 de agosto de 1952, los delegados de Chile, Julio Ruiz Bourgeois; de Ecuador, Jorge Fernández Salazar; y, de Perú, Alberto Ulloa, firmaron la "**Declaración sobre Zona Marítima**", que pasó a la historia como la "**Declaración de Santiago de**

1952". Consecuentemente, el 18 de agosto de 2022 se cumplieron 70 años de ese evento histórico y anticipado a su tiempo. Previo a esto, es importante recordar que el origen de esta visión nació de I Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, que se llevó a cabo del 11 al 19 de agosto de 1952, estructurando tres líneas sustanciales de gestión marítima que contribuyeron con la visión global del derecho del mar (Figura 7), a la visión regional y fortaleció la visión marítima de los Estados ribereños latinoamericanos; de hecho, a continuación se detallan los considerandos más significativos de la Declaración de Santiago, que arroja claridad sobre la intención y de cómo se fortalece el poder marítimo regional, según el siguiente detalle:

1. Los Gobiernos tienen la obligación de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y de procurarles los medios para su desarrollo económico.
2. En consecuencia, es su deber cuidar de la conservación y protección de sus recursos naturales y reglamentar el aprovechamiento de ellos, a fin de obtener las mejores ventajas para sus respectivos países.
3. Por lo tanto, es también su deber impedir que una explotación de dichos bienes, fuera del alcance de su jurisdicción, ponga en peligro la existencia, integridad y conservación de esas riquezas en perjuicio de los pueblos que, por su posición geográfica, poseen en sus mares fuentes insustituibles de subsistencia y de recursos económicos que les son vitales.

Luego de eso, están tres de los artículos más relevantes, dentro de ese contexto, lo que evidencia que el poder marítimo desde esa época se comenzó a decantar por una característica que algunos países aún no lo aceptan, que tiene que ver con que la evolución del derecho del mar, comenzaba a circunscribirse alrededor de lo que hoy es una realidad que está comenzando a sentirse cada vez con mayor fuerza, la necesidad de conservar, proteger e investigar la biodiversidad y ecosistemas marinos, así como los servicios ecosistémicos que generan:

I. Los factores geológicos y biológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la fauna y flora marítimas en las aguas que bañan las costas de los países declarantes, hacen que la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua sean insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de esas riquezas a que tienen derecho los países costeros.
II. Como consecuencia de estos hechos, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú

proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas.

III. La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde.

La visión oceanopolítica de Ecuador, Perú y Chile, en el momento de negociar este Convenio, fue tan anticipada a su tiempo y tan lógica con la identidad con sus intereses marítimos, que no cabe duda que se resguardaba el futuro de sus pueblos; más aún con la enorme extensión y riqueza de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales del Pacífico Sureste, en cada espacio geográfico marítimo que le corresponde. Una visión así sólo debería contrastar con un poder naval suficientemente fuerte y avanzado como para cumplir con los objetivos derivados. Esto fue lo que se extrapoló para la definición de la zona económica exclusiva y mucho de esto se sintetizó para el diseño de las fuerzas que fueran posible responder a cabalidad con la tarea; uno de los países que más desarrolló la idea de un poder naval robusto y eficiente y alcanzó el desarrollo de un poder marítimo regional, ha sido Chile, luego Perú y Colombia; sin embargo, Ecuador se ha retrasado, a pesar de que tiene ventajas geográficas y de posición que le debería dar ventaja para el desarrollo; consecuentemente, las reflexiones quedan al análisis.

Figura 7

Fortalecimiento de la Gestión Regional a Partir de la Declaración de Santiago de 1952

Nota. Si pudiéramos extrapolar en el tiempo los hechos en la magnitud de su importancia, este debería ser el esquema de uno de los procesos más importantes de la gestión marítima sostenible, para el mundo y la región. Tomada de la conferencia "Universidad del Pacífico - Webinar sobre la Declaración de Santiago de 1952", de H. Gómez, 2022, *U-Pacífico 70 aniversario de la Declaración de Santiago de 1952.*

Los espacios marítimos de conformidad con la CONVEMAR

Los espacios marítimos, de acuerdo con la Convención, serán delimitados por los Estados Ribereños, a partir de las líneas de sus líneas de bases rectas, normales y mixtas. En los referidos espacios marítimos, los Estados ejercen soberanía y derechos de soberanía. Por otra parte, la Convención contiene disposiciones que establece los límites de las jurisdicciones nacionales sobre los nuevos espacios marítimos como las aguas interiores, AI; el mar territorial, MT; la zona contigua, ZC, que se encuentra dentro de la ZEE; la Zona Económica Exclusiva, ZEE; la plataforma continental, PC; la alta mar, AM; y la Zona, LZ. En los referidos espacios marítimos, la Convención establece disposiciones respecto a la navegación, a la protección del medio marino, a la explotación de los recursos vivos, los yacimientos minerales del suelo y subsuelo, además de otros recursos no vivos.

Aguas interiores (AI).

Son aquellos espacios marítimos pertenecientes a la absoluta soberanía del Estado Ribereño, que se encuentran antes de sus LB definidas. En tiempo de paz, los buques de guerra extranjeros tienen entrada libre, aunque la legislación interna imponga requisitos como la notificación diplomática de la visita del buque. Los submarinos nucleares no pueden ingresar a aguas interiores, salvo que existan convenios con el Estado ribereño, que contemple tal acción. En tiempos de guerra y en Estados neutrales, los buques de guerra requieren una previa autorización. En los casos en que exista peligro de destrucción del buque, este requerimiento puede ser pasado por alto. Los buques mercantes tienen acceso a los puertos extranjeros; sin embargo si existiesen causas graves en el orden sanitario o de orden público, este derecho será denegado.

El buque mercante está totalmente sometido a la competencia territorial del Estado, en cuyo puerto se encuentra, en todo lo que tiene que ver con la legislación y jurisdicción, así como también al ejercicio de la coerción y por todo el tiempo que dure su estadía. No estén obligados a un ceremonial especial en base a usos de cortesía. También son aguas interiores los mares interiores, siempre que sus orillas pertenezcan a un mismo Estado y la anchura del estrecho de acceso al mismo no sea superior al doble de la anchura del mar territorial, esto es, a veinticuatro millas marinas.

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. El Estado Ribereño puede ejercer soberanía plena de todos sus poderes como Estado. Su extensión es medida desde las LB definidas, hasta una distancia de 12 MN.

Zona Contigua (ZC)

Es un espacio marítimo en el que el Estado ejerce Derechos de Soberanía sobre los recursos naturales que se encuentren en su columna de agua, como en el suelo y subsuelo. Pero, además, puede y debe ejercer control y tomar medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial; Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos, cometidas en su territorio o en su mar territorial. La extensión está medida desde las LB definidas, hasta una distancia de 24 MN.

La Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Está delimitada con una extensión medida desde las LB definidas por el Estado Ribereño, hasta una distancia de 200 MN. Se utilizan diferentes términos para referirla: que van desde el de mar jurisdiccional, mar adyacente, mar complementario, mar Epicontinental, mar patrimonial e incluso mar territorial. Sin embargo, siempre existió el móvil de carácter económico que diferenciaba plenamente a las dos zonas. Por otra parte, es interesante conocer que la expresión mar patrimonial, con la connotación que actualmente tiene, fue formulada por los juristas sudamericanos de nacionalidad chilena Gabriel Valdés, Eduardo Palma y Edmundo Vargas Carreño y se convirtió en un símbolo de la tesis latinoamericana.

El grupo africano, por su parte, apoyó la tesis de las doscientas millas en años setenta y propuso la de ZEE, la misma que fue aceptada universalmente en agosto de 1972, cuando fue incluida por la Comisión de los fondos marinos y oceánicos en la Lista de Temas y Cuestiones. El concepto de ZEE integró los derechos del Estado ribereño y los de la comunidad internacional. Es una posición de equilibrio entre aquellos Estados que querían que sus mares territoriales tuvieran una extensión máxima de doce millas y de aquellos que, en cambio, querían que sea más extenso que eso. Con este concepto la CONVEMAR extiende el control del Estado costero hacia el océano.

La ZEE no es el equivalente a la ZC, puesto que en esta última existe jurisdicción para determinados actos que no se relacionan con la explotación de sus recursos naturales, sino con la vigilancia a las leyes fiscales, inmigratorias y sanitarias en el territorio y en el mar territorial y con la represión en contra de ellas. También hay que diferenciar a la zona económica de las zonas de pesquerías, el concepto de zona de pesquerías se reduce a las de la alta mar, en las que no hay derechos especiales para el Estado ribereño. En la ZEE existen tales competencias que, aún en la antigua zona de pesquerías con derechos preferenciales para el Estado ribereño, queda diluida.

Un aspecto que podemos identificar claramente es que en la ZEE, los Estados ribereños ejercen derechos de soberanía sobre los recursos que pueden explotar en las doscientas millas; mientras que en la plataforma continental, el derecho de soberanía se ejerce en el lecho y subsuelo marinos, exclusivamente, mientras que en la ZEE, se la ejerce, además, en las aguas suprayacentes. Existe una correspondencia interesante entre la ZEE y la plataforma continental, pues parecería que ésta es absorbida por la primera, fundamentalmente porque la plataforma no se evidencia ya que está bajo el mar; sin embargo, su importancia se materializa con la cantidad y calidad de recursos naturales que contiene y que representan el valor fundamental de su exploración y explotación por parte del Estado ribereño que la ostenta.

Sin embargo, como está reglamentado en la Convención, la plataforma continental tendrá una extensión de hasta doscientas millas, para aquellos Estados ribereños que no tienen plataformas extensas, y en el caso de que éstas sean extensas, se podrán extender hasta las trescientas cincuenta millas; no obstante, las ventajas que pudiera tener una con respecto a la otra por su mayor extensión, plantea una especie de ironía, sobre la base de un principio que tiene que ver con la exploración y explotación: el aprovechamiento óptimo de los recursos. El aprovechamiento óptimo de los recursos es un principio fundamental que integra condiciones esenciales del Estado ribereño como son:

a. El fortalecimiento de su poder marítimo,
b. Su capacidad económica y tecnológica y,
c. Su capacidad de captura de los recursos vivos en la ZEE.

Este principio fue observado por la Convención y previó los casos en los que el Estado ribereño no tenga la capacidad para explotar toda la captura permisible circunstancias dará acceso a otros Estados para que puedan explotar los excedentes, sobre la base de acuerdos o arreglos; conforme con las medidas de conservación y ordenación que

se establezcan para la preservación de los recursos vivos especies capturadas y dependientes y con los requerimientos de los países carentes de litoral o en situación geográfica desventajosa subdesarrollados de la misma región o subregión[17]. al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos u otros arreglos. Aquí podemos identificar una diferencia considerable con el régimen jurídico de la plataforma continental, ya que en ésta no ha previsto nada relacionado con excedentes, es más, los derechos que el Estado ribereño tienen en la plataforma son tácitos, cuando decimos que la exploración y explotación de sus recursos naturales son independientes de su ocupación real o ficticia y que además estos derechos son tan exclusivos que ningún país, por más avanzado y económicamente fuerte que sea, podrá explotar los recursos, sin la debida autorización del Estado ribereño[18].

Muchos países desarrollados tuvieron reparos iniciales respecto a la ZEE, porque aparentemente sus intereses se veían afectados; sin embargo, se ajustan a los intereses de la comunidad internacional. Los países desarrollados pueden ejercer sus faenas de pesca en las aguas adyacentes de los Estados ribereños que no tengan la capacidad de explotar toda la captura permitida, con la autorización respectiva de éste, respetando todas las normas del derecho internacional, a través de tratados y convenios. Por otra parte, los Estados ribereños pueden controlar y mantener la conservación de los recursos vivos próximos a sus costas, mediante prohibiciones y limitaciones, de tal forma que satisfacen las necesidades de sus pueblos, evitan la competencia desventajosa para sus nacionales e impiden la explotación irracional de dichos recursos. Cabe la reflexión tácita de esta situación, el Estado ribereño debe tener la capacidad de hacer valer sus derechos y para ello debe hacer presencia, debe hacer control, debe proteger, para ello, necesita un poder naval oceánico y suficientemente preparado y disuasivo para cumplir con estas tareas.

Plataforma Continental (PC)

Tiene una extensión de 200 MN, medida desde las LB definidas y que, en algunos casos, podría extenderse hasta una distancia de 350 MN. Las PC son parte de un concepto geológico fundamental de la estructura de la tierra. Pertenecen a las placas tectónicas, que son placas que como un rompecabezas conforman la corteza terrestre y "navegan" sobre magma; en este movimiento se van chocando, desgastando y

[17] Artículo 62 de la CONVEMAR.
[18] Artículo 77 numerales 2 y 3

hundiéndose unas con otras. Esto tiene como consecuencia que existan plataformas muy estrechas y otras muy amplias. Este aspecto podemos visualizar claramente cuando comparamos las plataformas del pacífico sudeste con las del atlántico occidental; en el primer caso, las placas tectónicas oceánicas, que se mueven hacia el este, se hunden bajo las placas continentales, en las denominadas "trincheras" o "fosas" o áreas de subducción, por lo tanto la extensión de la plataforma continental es estrecha. Lo contrario ocurre en el atlántico, cuando el continente y la plataforma constituyen una sola placa, por lo tanto, la plataforma es mucho más extensa. Estos aspectos no estaban contemplados y peor analizados en la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar, de 1958.

Sobre el establecimiento de la PC, debemos comprender el avance que en derecho internacional representó, para la comunidad mundial, que el tema de la PC sea parte de la CONVEMAR. Tomemos en cuenta que para 1973, la PC, era un espacio marítimo que no estaba totalmente aceptado, especialmente en los que tenía que ver con la anchura de esta, asunto que en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar quedase resuelta a través de una formula equilibrada. Durante la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar, en 1958, se establecieron los límites de la plataforma continental, circunscritos dentro de las doscientas millas, asunto que era injusto para aquellos Estados ribereños de limitados recursos, porque quienes podrían usufructuar la riqueza de sus mares, eran aquellos Estados desarrollados que estaban en la capacidad de llevar adelante las campañas de exploración y explotación de los recursos. Esta situación fue definida durante la Tercera Conferencia, cuando adoptaron nuevos criterios para la delimitación de la PC, combinando el criterio geomorfológico y el criterio de la distancia conciliando los intereses de los países que no tienen plataforma continental extensa hasta doscientas millas y de aquéllos cuyas plataformas continentales van más allá de esa distancia; según el artículo 76 de la Convención,

> la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de doscientas 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.

Además, para aquellos Estados que reclaman plataformas continentales, cuyas extensiones son mayores que 200 MN, hasta "trescientas cincuenta millas marinas contadas

desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de cien millas marinas contadas desde la isobara de dos mil quinientos metros"; Para la operativización de esta disposición, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLCS) ejecuta una serie de procedimientos técnicos detallada en la CLCS 11, que son un conjunto de mecanismos de orden técnico, que orienta la ejecución de este tema. Por otra parte, El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía para explotar y explorar los recursos naturales minerales y otros recursos no vivos y organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias de la plataforma continental los cuales "no afectan la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni la del espacio aéreo situado sobre tales aguas19" Esta situación es esencial que se lo interprete tal y cual como se dispone, puesto que se traduce, necesariamente, una serie de limitaciones para los derechos del Estado ribereño, debido a que éste debe respetar la libertad de navegación, de sobrevuelo, de pesca, de conservación de los recursos vivos del mar, la realización de investigaciones científicas y no podrá impedir el tendido de cables y tubería submarinas (sobre su PC) por parte de terceros Estados.

Alta Mar (AM)

Es toda aquella extensión marítima que está más allá de la ZEE y que pertenece a toda la humanidad; el ámbito de la alta mar está en los espacios comunes o de interés internacional fuera de la jurisdicción del Estado ribereño y que no están sujetos a la competencia de ningún estado o a ninguna soberanía estatal en concreto; sin embargo, allí se ejercen competencias concurrentes con la naturaleza extraterritorial del derecho Internacional. En el alta mar se respetan principios y libertades fundamentales, como los relacionados con el hecho de que como vía de comunicación es un bien común, que obedece al Principio de la libertad de los mares; el principio de la igualdad de uso; el principio de no-interferencia y el principio de no-sumisión al derecho Internacional.

Estos principios quedaron articulados en las convenciones, con la proclamación de las cuatro libertades clásicas del alta Mar como son la libertad de navegación, la libertad de pesca, la libertad de utilización del lecho del mar para tender cables o tuberías submarinas, además de las libertades de construir islas artificiales y otras instalaciones y la de investigación científica. En la Convención están contempladas estas libertades, sin embargo, la Convención no prejuzga el carácter de aquellas otras que se relacionen con

[19] Artículo 78 de la CONVEMAR

ellas, además:

> estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la zona[20]

Por último, la Convención impone expresamente una serie de limitaciones al ejercicio de la libertad en alta mar, atendiendo a la seguridad y prevención de la contaminación en los mares.

La Zona (ZN)

Es una denominación referida a aquellos espacios marítimos que se encuentran a continuación del límite máximo que un Estado Ribereño (ER) puede extender su PC. La Zona, al igual que la AM, pertenece a toda la humanidad. Para los efectos de esta Parte XI de la Convención, se entiende por

> todos los recursos minerales sólidos, líquidos o gaseosas *in situ* en la Zona, situados en los fondos marinos o en su subsuelo, incluidos los nódulos polimetálicos; Los recursos, una vez extraídos de la Zona, se denominarán "minerales[21]"

Probablemente en ausencia de información y de explicaciones relacionadas con los minerales que se podrían extraer de los fondos marinos y de las plataformas continentales del mundo, haga que la reacción frente a una posible explotación de esos minerales no pase de ser un ruido sordo para cualquier análisis de los usos del mar. Sin embargo, ante los acontecimientos actuales que se están dando en el mundo y ante el desarrollo tecnológico de la industria innovativa para el presente siglo, ahora si podrá resultarnos una noticia preocupante, sobre todo porque cualquier proceso extractivo ya tiene su propio prejuicio, completamente justificado, respecto a la extracción de recursos de la tierra o… también… podría ser del mar. En ese contexto cabe la definición de minerales estratégicos, que es por donde comenzaríamos a entender la importancia oceanopolítica de explotar los fondos marinos y la plataforma continental, porque materializa, sin duda alguna, uno de los más importantes intereses marítimos de este Siglo; uno que es capaz de mover el tablero y gravitar conceptos de poder marítimo más allá de cualquier expectativa actual, pensando, justamente, en la problemática que se está dando en el Mar Meridional de la China. En todo caso, qué se considera mineral estratégico a:

[20] Artículo 87 de la CONVEMAR
[21] Artículo 133 de la CONVEMAR

aquel que, siendo fundamental para la industria o la defensa nacional, no existe en el país; aun disponiendo de él, no es posible extraerlo de modo rentable; o su producción no satisface la demanda interna, debiéndose obtener del exterior.

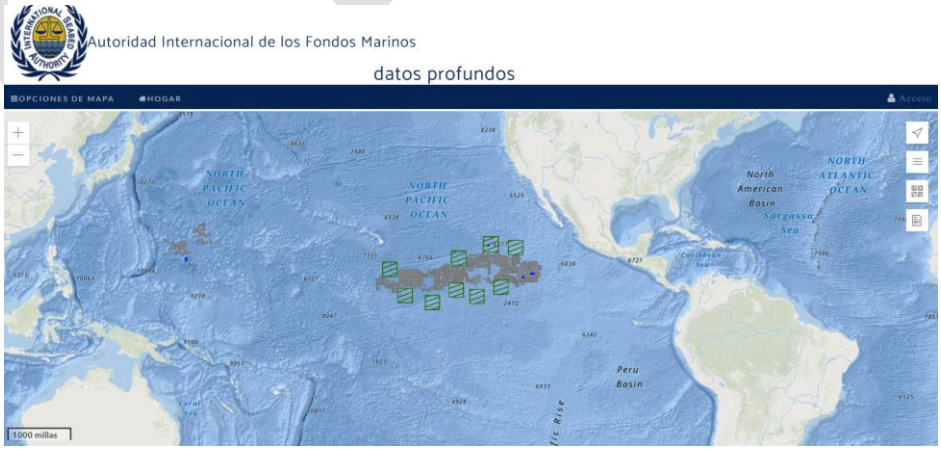
También se suelen definir como críticos aquellos minerales que, sin llegar a ser tan perentorio su abastecimiento como en el caso de los estratégicos, son considerados esenciales para la defensa y la industria nacional.

En cada momento histórico, los minerales estratégicos han ido variando con las necesidades. Del cobre y el estaño de las primitivas industrias artesanales, hasta llegar al hierro y el carbón que precisaba la revolución industrial del siglo XIX y principios del XX. (MinDef_es, 2011)

La exploración y la explotación de los recursos no vivos, minerales estratégicos o críticos requieren el concurso de capacidades de talento humano muy desarrollados, así como la tecnología empleada, ya que identificarlos, inventariarlos y explotarlos requiere que se consideren profundidades considerables. Sumados a estos problemas, está, también, la oposición de grupos ecologistas que pugnan por procesos totalmente amigables con el ambiente marino; además de que, conforme a los trabajos que está realizando la Autoridad Internacional de Fondos Marinos, las principales áreas se encuentran en la que se denomina la zona Clarion-Clipperton, detallada en la Figura 8, la mayoría de los países desarrollados, con el fin de obtener factores de desarrollo económico y hegemónico, con relación directa con su fortalecimiento del poder marítimo.

Figura 8

Zona Clarion-Clipperton de Gestión de la Autoridad Internacional de Fondos Marinos



Nota. La zona rodeada de cuadros con líneas verdes es la Clarion-Clipperton. Tomada de los datos profundos de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. En ISA, 2019, Obtenida el 27 de agosto de 2022, de https://data.isa.org.jm/isa/map/

La ISA ha llevado a cabo varios procesos de construcción de capacidades, así como de exploración e investigación, para lograr identificar su contenido y valor económico y estratégico, en los que han empleado muchas capacidades tecnológicas y de desarrollo sostenible.

> En abril del año pasado Greenpeace daba la voz de alarma. La organización ecologista envió el Rainbow Warrior a la zona Clarion-Clipperton, una vasta extensión del océano Pacífico situada entre Hawai y México. Allí una empresa minera belga realizaba pruebas con un enorme robot, el Patanial II, capaz de descender a más de 4.000 metros de profundidad para recoger nódulos, pequeñas acumulaciones de minerales. "Con esta acción, Greenpeace **denuncia los peligros de una nueva industria, que hoy está aún en fase de pruebas**, pero que amenazará a todo un ecosistema marino si le dan luz verde", explicó la ONG.
>
> Empresas y gobiernos están acelerando proyectos para explotar yacimientos de profundidad, en busca de metales estratégicos para la transición energética; materiales presentes en el suelo oceánico o incluso por debajo de él, situados entre 200 y 5.000 metros bajo la superficie del agua. Una cuestión crucial para los ecosistemas marinos que, sin embargo, ha estado ausente del orden del día en la One Ocean Summit, reunión internacional celebrada la semana pasada en el puerto bretón de Brest. Francia, organizador de la cumbre, posee el segundo mayor patrimonio marítimo del mundo -gracias a los territorios de ultramar, como las Antillas y a la Polinesia- y es uno de los países más interesados en la nueva industria de los recursos minerales que yacen en el fondo del océano. (El Mundo, 2022)

Los intereses marítimos de los Estados constituyen la piedra angular de toda su prosperidad en el contexto de su supervivencia. La humanidad debe estar consciente que la ocurrencia de la sexta extinción masiva[22] es potencial; los científicos no están optimistas de que eso sea un tema muy lejano en el tiempo, sobre todo porque el hombre no pone toda la voluntad para impedirlo; entonces, la última frontera será el mar, allí ha comenzado el reloj,

[22] Una extinción masiva es un breve período de tiempo geológico en el que se extingue un alto porcentaje de la biodiversidad o especies distintas (bacterias, hongos, plantas, mamíferos, aves, reptiles, anfibios, peces, invertebrados) En esta definición, es importante tener en cuenta que, en el tiempo geológico, un período 'corto' puede abarcar miles o incluso millones de años. El planeta ha experimentado cinco eventos de extinción masiva anteriores, el último que ocurrió hace 65,5 millones de años y acabó con los dinosaurios de la existencia. Los expertos ahora creen que estamos en medio de una sexta extinción masiva. (WWF, 2022)

cuando los impactos negativos del cambio climático son consecuencia de la irresponsabilidad humana.

> El Instituto Geológico y Minero de España (IGME) ha confirmado el descubrimiento de nuevos elementos minerales "estratégicos y raros" que tienen concentraciones superiores a muchos yacimientos de tierra firme en costas de ferromanganeso en los montes submarinos de Canarias que, de acuerdo con la legislación internacional de momento no pueden ser explotados por ningún país. "Se trata de telurio, cobalto, níquel, tierras raras, platino, que son esenciales en la construcción de nuevos productos tecnológicos como paneles solares, aerogeneradores, tabletas, ordenadores portátiles o teléfonos", ha destacado el científico titular del IGME Javier González. (europapress, 2017)

Consecuentemente, el poder naval debe ser hoy, más que nunca, una de las preocupaciones de los Estados, a ser ejecutados por los gobiernos, el control del mar se vuelve vital para defender los intereses marítimos una vez que los otros Estados comiencen a mirar los objetivos estratégicos de los demás; lo que en razones de Estado significa que el monopolio del uso legítimo de la fuerza, en las próximas décadas será una premisa sustantiva para sobrevivir, cuando los conflictos ya han comenzado en el mar, por razones relacionados con la competencia de obtener los recursos marinos no vivos que se encuentran en las plataformas continentales y en los fondos marinos.

> Los recursos de la Tierra han sido durante mucho tiempo un desencadenante de conflictos armados, ya sea por el petróleo, el agua o los alimentos. Pero en las próximas décadas, los conflictos por los recursos pueden tener lugar cada vez más bajo el agua, dado el potencial del fondo del océano tanto para la minería de recursos como para la vigilancia militar. Dispersos por el lecho marino hay compuestos que contienen elementos de tierras raras: son los componentes básicos de nuestro mundo moderno y se utilizan para fabricar teléfonos inteligentes, automóviles eléctricos, medicamentos avanzados y misiles , entre una gran cantidad de otras tecnologías. (ABC, 2019)

El balance marítimo

Llegando al final de este trabajo, nos encontramos con varios conceptos que, al principio, tenían una evidente relación desde el punto de vista de los intereses marítimos; uno era el poder marítimo, aquel que emana del Estado en función de todo lo que puede tener y

hacer con los intereses marítimos en función del desarrollo, supervivencia y proyección de su influencia en el entorno, regional o global, siempre que tenga una visión oceanopolítica y, consecuentemente, la voluntad; partiendo del hecho de asumir su esencia de nación marítima. El otro, un concepto, tal vez, más complejo, el poder naval, aquel que caracteriza al instrumento estatal, perteneciente a las fuerzas armadas, cuya gestión incide directamente en el mar, desde una perspectiva de seguridad y defensa, lo constituyen los medios navales, como buques, submarinos, aeronaves, naves no tripuladas, satélites, buques guardacostas, cuerpos elite como la infantería de marina, sistemas de comando y control, etc.

En la actualidad, tal como apreciamos los procedimientos y la doctrina navales, estaban centrándose acciones tácticas y estratégicas considerando la tridimensionalidad del entorno; sin embargo, la ciberguerra nos colocó en otras dimensiones, lo que en el mar puede ser interpretado como las cinco dimensiones del mar. ¿Por qué esto es importante? Porque el poder naval debe "… ser capaz de…" defender los intereses marítimos con eficiencia y oportunidad (inherente a la respuesta); lo que resulta una cuestión compleja cuando no se tienen los recursos económicos necesarios, o cuando no vemos la importancia de hacerlo, o cuando nos conformamos con lo que tenemos, sin tener la visión de ver para adelante. Lo que tenemos por delante, en un siglo tan convulso, de una evolución más acelerada de la que se esperaba; entonces, los medios navales que configuran el poder naval son ahora "vitales", porque si una nación marítima, con enormes intereses marítimos, no tiene un poder naval capaz de defenderlos y protegerlos, en una multidimensionalidad (Figura 8) del entorno y de las amenazas, en el que las situaciones caóticas requieran, por ejemplo, el uso de inteligencia artificial para responder con eficiencia.

Figura 9

Las Dimensiones del Mar

Nota. Las cinco dimensiones del mar son la base en la que el poder naval debe desenvolverse, desde la más simple que tiene una perspectiva de la playa y la visual normal, da para ver el horizonte y la línea hacia él (2D); luego, cuando se sumerge en el agua, encontramos la columna de agua, con todas sus relaciones simbióticas y no simbióticas (3D); luego, encontramos la correlación con la atmósfera y el espacio (4D) y, finalmente, lo que ello genera y caracteriza al mar en todos sus contextos y conceptos, la geodata y geoinformación para el uso que sea necesario (5D), que siendo la más sensible, además por el valor que tiene obtenerla, por el valor que tiene el protegerla en los procesos de ciberdefensa, cuando aquella (la geoinformación) es vital. Figura de propia autoría, presentada para la Federación Nacional de Militares, el 8 de marzo de 2022.

La multidimensionalidad del mar ya nos impuso una vara alta, tan alta que muchas armadas regionales y globales, con países incapaces de tener una dirigencia política con visión y fuerza para hacer los cambios sociales, políticos, económicos y ambientales que se necesitan, entonces, el futuro, sin un poder naval que pueda contrarrestar un entorno cambiante, caótico y complejo, puede sucumbir sino se tiene un balance marítimo de estos tres factores, soportado por la voluntad de tenerlos y las capacidades para concretarlos. En ese sentido podemos definir el ”balance marítimo” como la capacidad estatal de, entendiendo la importancia que tiene el mar para la nación y sus intereses marítimos, debe tener la voluntad de balancear la construcción de las capacidades para caracterizar un poder naval que sea capaz (de que sea realmente capaz de hacerlo) de proteger y defender la soberanía y el territorio marítimos, sus intereses marítimos, sin necesidad de proyectar su influencia más allá del equilibrio regional; lo que implica, necesariamente que se deberán priorizar las asignaciones presupuestarias, toda vez que, de lo que se trata, en este caso, es de un balance entre desarrollo y supervivencia; basado en la tecnología y el conocimiento; lo que tiene un costo necesario, pero que permitirá, más tarde, que el Estado y la Nación prevalezcan ante una competencia feroz que corre por el mundo, por los recursos del mar; considerando que, mientras más débil sea el poder marítimo de una nación, más riesgo corre de convertirse en objetivo oceanopolítico de otras naciones y sus intereses marítimos en objetivos marítimos estratégicos.

Ecuador y la CONVEMAR

Ecuador es un país marítimo por naturaleza y por herencia; al encontrarse en la mitad del mundo y tener a las islas Galápagos, convergen aspectos oceanográficos que permiten que sus aguas jurisdiccionales tengan ecosistemas extraordinarios, tanto en recursos vivos, como no vivos. Las confluencias de las corrientes y las afloraciones que emergen frente a las costas de Manabí y en Galápagos, proveen de nutrientes, oxígeno y otros elementos sustanciales para que exista una explosión de vida que puede ser aprovechada en forma racional y sostenible. La composición geológica, de sus plataformas continentales

submarinas de Carnegie, Coco y Colón, proveen una cantidad aún no inventariada pero con bases científicas de su existencia, proveerán a Ecuador, desde un punto de explotación sostenible, recursos no vivos, minerales estratégicos de gran importancia; además, la visión oceanopolítica de Ecuador ha llevado a hacer posicionamiento geo y oceanopolítico en la Antártida, como un "crédito" a largo plazo que proveerá recursos para las futuras generaciones; así mismo, los espacios de alta mar en las que nuestras flotas pesqueras faenan, también son espacios de gestión de nuestros intereses marítimos, en la explotación de los recursos vivos altamente migratorios y transzonales.

Con esa configuración, Ecuador tiene un enorme potencial de tener un poder marítimo capaz de proveer recursos, a través de la gestión de sus intereses marítimos, para que las futuras generaciones de ecuatorianos se desarrollan, supervivan en un mundo crítico; para lo cual, es necesario, como se indicó, que se fortalezca el poder naval, al punto que sea capaz de neutralizar o minimizar los impactos de las amenazas que se configuran. No obstante, para ello la CONVEMAR provee de soluciones fundamentales en los aspectos ambientales, de protección de los recursos vivos y sus ecosistemas marinos; permite el desarrollo de capacidades relacionadas con la conservación del medio marino y la explotación de los recursos en forma sostenible; permite, a la vez, tener un marco legal potente para prever las controversias que se puedan dar en sus espacios marítimos jurisdiccionales; da espacios de gestión y líneas muy clara para gestión de los recursos no vivos, tanto en la plataforma continental extendida, como en los fondos marinos, bajo la participación internacional a través de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Con el soporte de la CONVEMAR, fue posible definir los límites marítimos con Costa Rica, ya que durante muchos años esa fue la principal traba para perfeccionarlos. También, se han abierto para Ecuador escenarios de participación global, a través de órganos internacionales con los cuales es posible realizar gestión para el País, amparado en la CONVEMAR para definir el futuro en aspectos sustanciales como BBNJ, fondos marinos, plataforma continental y participar directamente con la evolución del derecho internacional marítimo o para protegernos en contra de la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada, INDNR.

El instrumento existe, es valioso, fundamental para el presente y el futuro del Ecuador, sobre todo, como se indicó, contribuye al poder marítimo del Estado ecuatoriano; sin embargo, la gran desventaja es que ni no quieren conocer todas las potencialidades, si no se quiere aplicar todo lo que es posible con relación al fortalecimiento de sus intereses marítimos, por razones políticas contrarias al progreso marítimo del País, pues no podrá

articularse la planificación necesaria para salir adelante, ni se visualizarán los recursos sustanciales para fortalecer el poder naval, ni construir las capacidades necesarias. Es un tema de conciencia marítima, es el hecho de sentir, percibir la importancia del mar para nuestro País, para nuestros hijos, desde todos los puntos de desarrollo y supervivencia. Entonces, es fundamental entender a la CONVEMAR en todos sus contextos y aprovechar las ventajas que tiene, sin el apasionamiento que no rigen a la evolución de los tiempos, como aquel de la "perdida" de las 200 millas marinas que es una utopía en estos tiempos, considerando que ya solo queda un par de países en el mundo con esa tesis.

El desarrollo tecnológico, acompañado del conocimiento que se obtiene del mar, a través de la investigación marina, y el desarrollo de proyectos que tengan como fin ir investigando varios de los tópicos relacionados con los procesos simbióticos y no simbióticos que se tiene con los espacios marítimos jurisdiccionales, son una garantía de que ese conocimiento robusto que se adquiere, fortalezca también las capacidades del Estado para un desarrollo progresivo y bien cimentado de la nación. Para lo cual es indispensable contar con los instrumentos necesarios como el buque hidro-oceanográfico con capacidad antártica, que no siendo un gasto, sino una inversión fundamental, no solo que ayudará al conocimiento del mar en cuanto al desarrollo marítimo, sino que garantizará varios de los factores de la seguridad marítima que necesita nuestro Ecuador, para así alcanzar ese balance marítimo del que se habla y la construcción de las capacidades que, en ese sentido se debe obtener.

Conclusiones

- La CONVEMAR, por su estructura y ámbitos de gestión que abarcan los intereses marítimos de los Estados, contribuye significativamente al fortalecimiento del poder marítimo de los Estados y crea un compromiso de balancear su poder naval para proteger dichos intereses marítimos e incrementar el poder marítimo, en un ciclo de balance marítimo.
- El balance marítimo puede interpretarse como una necesidad de los Estados que desarrollan su poder marítimo, dinamizados por la CONVEMAR y sus instrumentos vinculantes, con el fin de tener un poder naval capaz de equilibrar la seguridad marítima y los procesos de sostenibilidad de los recursos, los ecosistemas y la biodiversidad marinos.
- El poder marítimo es la máxima expresión de la relación entre el hombre y el mar, a través del entendimiento de que del mar recibe lo mejor para su desarrollo y supervivencia, y, en esa magnitud, debe ser concordante con las necesidades del

mar. Sin embargo, finaliza en la necesaria evolución del derecho del mar, lo que no necesariamente se ajusta a la más ideal de sus conceptos, porque requerirá, en algún momento, del poder naval, para mantener el balance marítimo de cualquier forma.

- El poder naval sintetiza la capacidad de los Estados de mantener el balance marítimo, por la necesidad del Estado de supervivir y desarrollarse, lo que genera un ejercicio en el que, además de competir con otros Estados, tendrá que prevalecer sobre otros, so pena de perder espacios y afectar a sus intereses marítimos.
- El poder naval, en la actualidad, no es una cuestión de números, sino de capacidades, en todos los niveles, de tecnología y de visión oceánica; con el fin de ser eficiente y oportuno frente a las amenazas a los intereses marítimos.
- El mar ha jugado un rol trascendente en el desarrollo de la humanidad, a través del tiempo, su uso fue evolucionando y la necesidad de regularlo trascendente, para para evitar las crisis y guerras.
- El derecho del mar, como una forma de normar el uso y ordenación del mar, ha evolucionado a la par del pensamiento humano, la tecnología y el desarrollo de los intereses marítimos.
- Los intereses marítimos caracterizan todos los usos y recursos marinos que los Estados poseen y desarrollan como actividades vitales y concordantes con su visión oceanopolítica particular, en donde quiera que éstos se encuentren en el mar, configurando factores sustanciales para su desarrollo y seguridad, en los campos político, económico, social y estratégico.
- La CONVEMAR, por sus características jurídicas, basadas en el consenso, la equidad, la necesidad de explotar el mar de una forma sostenida, sustentable y racional, en un marco pacífico y en el contexto de un desarrollo integral de la humanidad, a través del mar y su conservación, permite desarrollar las actividades de los Estados Ribereños y de aquellos que no lo son, tratando de garantizar líneas mínimas de gestión.
- La visión oceanopolítica de Ecuador, Chile y Perú, y posteriormente, Colombia, fue expresada a través de la Declaración de Santiago de 1952 y, posteriormente, integrados a una tesis latinoamericana, que evidenciaba un camino hacia el fortalecimiento de la gestión del mar, desde la obtención de los recursos marinos

para beneficio de sus pueblos, hasta evidenciar la existencia de la plataforma continental y los fondos marinos.

- La visión pionera de la Declaración de Santiago de 1952 con relación al aprovechamiento de los recursos en un espacio de 200 millas marinas, fue la línea primigenia que permitió desarrollar el concepto de la zona económica exclusiva en la CONVEMAR.
- La CONVEMAR, para Ecuador y el desarrollo de sus actividades en el Siglo XXI, en el contexto de un mundo muy dinámico, en extremo complejo y tecnológicamente muy avanzado, le permitirá fortalecer su Poder Marítimo, siempre y cuando la CONVEMAR sea entendida y aplicada como una norma sujeta a la voluntad política de hacerlo.
- La CONVEMAR, como un instrumento jurídico internacional amplio e integral en cuanto al ordenamiento y uso del océano, permite a países ribereños con poca influencia global, como Ecuador, tener un soporte para que, en caso de que se presenten conflictos en los espacios marítimos jurisdiccionales o que se proyecten desde la alta mar, pueda acudir al Tribunal Internacional del Mar para hacer que sus derechos sean reivindicados.
- La CONVEMAR, para Ecuador, representa una oportunidad de usar sostenibleMente el mar y el aprovechamiento racional y resiliente de sus recursos vivos y no vivos, para proteger sus intereses marítimos y conseguir el desarrollo marítimo que se requiere para las presentes y futuras generaciones, en la lógica de su dinámica evolutiva y considerando el conocimiento que se puede generar del mar, ya que los espacios marítimos son mayores que los terrestres, lo que representa una oportunidad urgente de conocer lo que se tiene.

Quito, 30 de agosto de 2022

MANUEL HUMBERTO GOMEZ PROANO

Firmado digitalmente por MANUEL HUMBERTO GOMEZ PROANO
Fecha: 2022.08.30 20:34:48 -05'00'

Humberto Gómez

Investigador-Docente

CESPE

Bibliografía

Valderrama, C. (2015). LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES. *Revista de Marina*, 16-21. Recuperado el 25 de agosto de 2022, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://revistamarina.cl/revistas/2015/2/cvalderramaf.pdf

ABC. (18 de octubre de 2019). News. *ABC*, pág. News. Recuperado el 28 de agosto de 2022, de ABC Web site: https://www.abc.net.au/news/2019-10-19/the-seabed-might-be-warfares-next-frontier/11606522

Aljazeera. (28 de junio de 2022). *Características / Guerra Rusia-Ucrania*. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de Aljazeera Web site: https://www.aljazeera.com/features/2022/6/28/how-russia-and-ukraine-are-vying-to-control-vital-grain-routes

Armada de Chile. (2009). *DOCTRINA MARÍTIMA: EL PODER MARÍTIMO NACIONAL*. Valparaíso: Armada de Chile. Recuperado el 28 de agosto de 2022, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.acanav.cl/wp-content/uploads/2021/07/Doctrina_Maritima_Nacional-1.pdf

Armada Española. (25 de septiembre de 2013). *SEMINARIO "INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES"*. Recuperado el 28 de agosto de 2022, de Ministerio de Defensa Nacional: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/Varios/SeminarioInteresesMaritimos_ResumenConclusiones-25-26sept2013.pdf

Astier, H. (20 de agosto de 2022). *Noticias de la BBC*, Guerra de Ucrania: Ataque con drones tiene como objetivo la flota rusa del Mar Negro en Crimea. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de BBC News Web site: https://www.bbc.com/news/world-europe-62618538

Barco Vikingo. (14 de agosto de 2022). *Barco vikingo: los drakkar y los snekkar*. Obtenido de Barco Vikingo Web site: https://barcovikingo.com/barco-vikingo/

BBC. (21 de octubre de 2021). Los vikingos batieron a Colón por casi 500 años en la llegada a América, según un nuevo estudio. *BBC News Mundo*, pág. Redacción. Recuperado el 12 de agosto de 2022, de https://www.bbc.com/mundo/noticias-59002240#:~:text=L'Anse%20aux%20Meadows%2C%20un,europeo%20en%20el%20Nuevo%20Mundo.

BBC News. (4 de agosto de 2022). *Redacción / BBC News Mundo*. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de BBC News WEb site: https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-62419039

Blanco, J. (1996). Ferrol: Poder marítimo, poder naval. *MILtTARtA. Revista de cultura Militar*(8), 39-40. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de https://revistas.ucm.es/index.php/MILT/article/download/MILT9696110039A/3414

CCO. (2021). 4.1. Definición conceptual de Intereses Marítimos Colombianos. En C. C. Océano, *Intereses Marítimos Colombianos* (pág. 28). Bogotá, Colombia: Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano-Armada de Colombia.

El Mundo. (17 de febrero de 2022). *Medio Ambiente*. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de El Mundo Web site: https://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/medio-ambiente/2022/02/17/620d2321fdddffd8728b45cb.html

Encina, F. (21 de agosto de 2022). *Universidad Nacional de Asunción/ Facultad de Ciencias Agrarias / UNA/AGR/PY.* Obtenido de UNA/AGR/PY: https://www.agr.una.py/descargas/biblioteca_digital_gestion_riesgos/H/Historia%20del%20Derecho%20.pdf

ESMILCAD-GJMC. (8 de febrero de 2021). Propuesta de un modelo de medición del poder marítimo de las naciones. *Revista Científica General José María Córdova, vol. 19,* (núm. 34,), pp. 267-306,. doi:DOI: https://doi.org/10.21830/19006586.759

euronews. (3 de agosto de 2022). *Taiwan*. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de Euronews Web site: https://es.euronews.com/2022/08/03/la-visita-de-pelosi-a-taiwan-dispara-la-tension-entre-china-y-ee-uu

europapress. (20 de abril de 2017). *Sociedad*. Recuperado el 27 de agosto de 2022, de europapress web site: https://www.europapress.es/sociedad/medio-ambiente-00647/noticia-igme-confirma-presencia-telurio-cobalto-otros-metales-estrategicos-futuro-fondos-marinos-canarias-20170420133559.html

FADARA. (1 de septiembre de 2021). *Universidad de la Defensa*. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de Fadara Web site: http://www.esgn.edu.ar/assets/files/CARTILLA%20INTERESES%20MARI%CC%81TIMOS%20Y%20PODER%20NAVAL%20-%20FACULTAD%20DE%20LA%20ARMADA%20(1).pdf

Frankot, E. (2012). *'OF LAWS OF SHIPS AND SHIPMEN: Medieval Maritime Law and its Practice in Urban Northern Europe.* (C. C. CPI Group (UK) Ltd, Ed.) Edinburgh: Edinburgh University Press Ltd. Recuperado el 20 de agosto de 2022

Greenberg, J. (2013). The Global Ocean: geopolitics of maritime commerce. En J. Munoz, *Handbook on the geopolitics of business* (págs. 21-35). Massachusetts: Edwar Elgar. Recuperado el 13 de agosto de 2022

ieee. (5 de octubre de 2021). *Instituto Españo de Estudios Estratégicos*. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de ieee Web site: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO110_2021_MERPER_China.pdf

Iliopoulos , I. (2009). Strategy and Geopolitics of Sea Power throughout History. *Baltic Security & Defence Review, Volume 11*(Issue 2), 5-20. Recuperado el 11 de agosto de 2022, de https://www.baltdefcol.org/files/files/BSDR/BSDR_11_2.pdf

infobae. (25 de agosto de 2022). *Medio Ambiente*. Recuperado el 25 de agosto de 2022, de infobae Web site: https://www.infobae.com/america/medio-ambiente/2022/08/25/biodiversidad-marina-por-que-manana-se-decidira-el-futuro-de-los-oceanos/

IP. (29 de agosto de 2022). *Industria Pesquera*. Recuperado el 29 de agosto de 2022, de IP Web site: https://industriaspesqueras.com/noticia-72001-sec-puertos

Mahan, A. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* (Vol. I Tomo). (B. &. Little, Ed.) New York, New York, Estados Unidos de América: Dover Publications . Recuperado el 18 de agosto de 2022

Martín, D. (07 de marzo de 2022). Vikingos en Gran Bretaña: de saqueadores a 'gentlemen'. *La Vanguardia*, pág. Historia y Vida. Recuperado el 16 de agosto de 2022, de https://www.lavanguardia.com/historiayvida/edad-media/20220226/8078683/vikingos-gran-bretana-saqueadores-gentlemen.html

MinDef_es. (2011). *DOCUMENTO MARCO 03/2011 / EL ESPECTRO DE LOS MINERALES ESTRATÉGICOS (I): AFGANISTÁN / abril 2011.* DIRECCIÓN GENERAL DE RELACIONES INSTITUCIONALES. Madrid: Ministerio de Defensa de España. Recuperado el 19 de agosto de 2022

MINDEF-ES. (2016). *Manual de Derecho del Mar* (Vol. 1). Barcelona, España: Ministerio de Defensa de España. Recuperado el 21 de agosto de 2022

NATGEO. (23 de marzo de 2021). *la peste negra, la epidemia más mortífera*. Recuperado el 25 de agosto de 2022, de NATGEO Web site: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/peste-negra-epidemia-mas-mortifera_6280

ONU. (2022). *Asuntos Globales*. Recuperado el 31 de julio de 2022, de ONU Web site: https://www.un.org/en/global-issues/oceans-and-the-law-of-the-sea#:~:text=The%20oceans%20had%20long%20been,all%20and%20belonged%20to%20none.

ONU. (13 de mayo de 2022). *DOALOS*. Recuperado el 29 de 2022 de 2022, de ONU Web site: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea

Pallis, A. (2007). Maritime Interests in the EU Policy-making: Structures, Practices, and Governability of Collective Action. *WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 6*(1), 3–20. Recuperado el 26 de agosto de 2022

Royal Society of Chemistry. (11 de octubre de 1906). *Noticias y Eventos*. Recuperado el 10 de agosto de 2022, de Royal Society of Chemistry: https://www.rsc.org/news-events/articles/2006/10-october/life-ocean/

Serna, M. (2009). LA AUTONOMÍA JURÍDICA EN LOS MARES: DERECHO PROPIO, JURISDICCIONES PRIVILEGIADAS Y AUTOGOBIERNO. *mesa redonda titulada «Els drets historics i l'Autonomia dels regnes i del mars» en el marco de la IV Jornada d'Estudi (Juristes i notaris). Els drets historics i les formes d'autonomia. Universidad Pompeu i Fabra. 10 de diciembre de 2009.* (págs. 197-218). Universidad Pompeu i Fabra.: Universidad de Cantabria. Recuperado el 23 de agosto de 2022, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/32/06/08serna.pdf

Serna, M. (18 de junio de 2018). LA MONARQUÍA HISPÁNICA EN LA ENCRUCIJADA DE LAS DOS TRADICIONES MARÍTIMAS DE ORIGEN MEDIEVAL: LA MEDITERRÁNEA Y LA ATLÁNTICA. *Revista de Dret Històric Català, 18*, 9-33. doi:10.2436/20.3004.01.118

Smithsonian Institute. (10 de agosto de 2022). *National Museum of Natural History*. Obtenido de SI Web site: https://naturalhistory.si.edu/education/teaching-resources/life-science/early-life-earth-animal-origins

Storaker , P. (1990). EL ROL DEL PODER NAVAL. *Revista de Marina de Chile*, 268-274. Recuperado el 25 de agosto de 2022, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://revistamarina.cl/revistas/1990/3/pstorakerm.pdf

Valdivia, R., & Jorge, F. (2008). EMPLEO DEL PODER NAVAL EN CONTRIBUCIÓN AL PODER MARÍTIMO NACIONAL. En D. A. Prieto", *"El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación* (págs. 103-133). Colombia. Recuperado el 26 de agosto de 2022, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/29/25/433?inline=1

Van den Brule, A. (19 de 10 de 2019). *Alma, Corazón y Vida*. Recuperado el 12 de agosto de 2022, de ACV Web site: https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2019-10-19/espana-historia-de-un-parto_2289276/#:~:text=El%20a%C3%B1o%201492%20parece%20el,m%C3%A1s%20profundo%20de%20la%20palabra.

Vila, M. (2021). La Armada Invisible: política y poder naval. *A-30 Política y Defensa*(Paper 49). Recuperado el 21 de agosto de 2022, de https://articulo30.org/politica-defensa/armada-invisible-politica-y-poder-naval-manuel-vila/

Wahlgren, E. (1986). *The vikings and America.* London: Thames and Hudson Ltd. Recuperado el 17 de agosto de 2022

Wanucha, G. (13 de enero de 2014). *MIT-meche-noticias*. Recuperado el 11 de agosto de 2022, de Meche-Mit Web site: https://meche.mit.edu/news-media/%e2%80%9c-whosoever-commands-sea-commands-trade

WWF. (15 de marzo de 2022). *WWF*. Recuperado el 28 de agosto de 2022, de WWF Web site: https://www.worldwildlife.org/stories/what-is-the-sixth-mass-extinction-and-what-can-we-do-about-it

Zambrano, P. (octubre de 2015). La Ordenanza de la Marina francesa de 1681: un modo de entender el transporte de hombres libres al margen de la regulación legal. *Revista de estudios históricos-jurdícos. estud. hist.-juríd.*(37). doi:http://dx.doi.org/10.4067/S0716-54552015000100007

CESPE