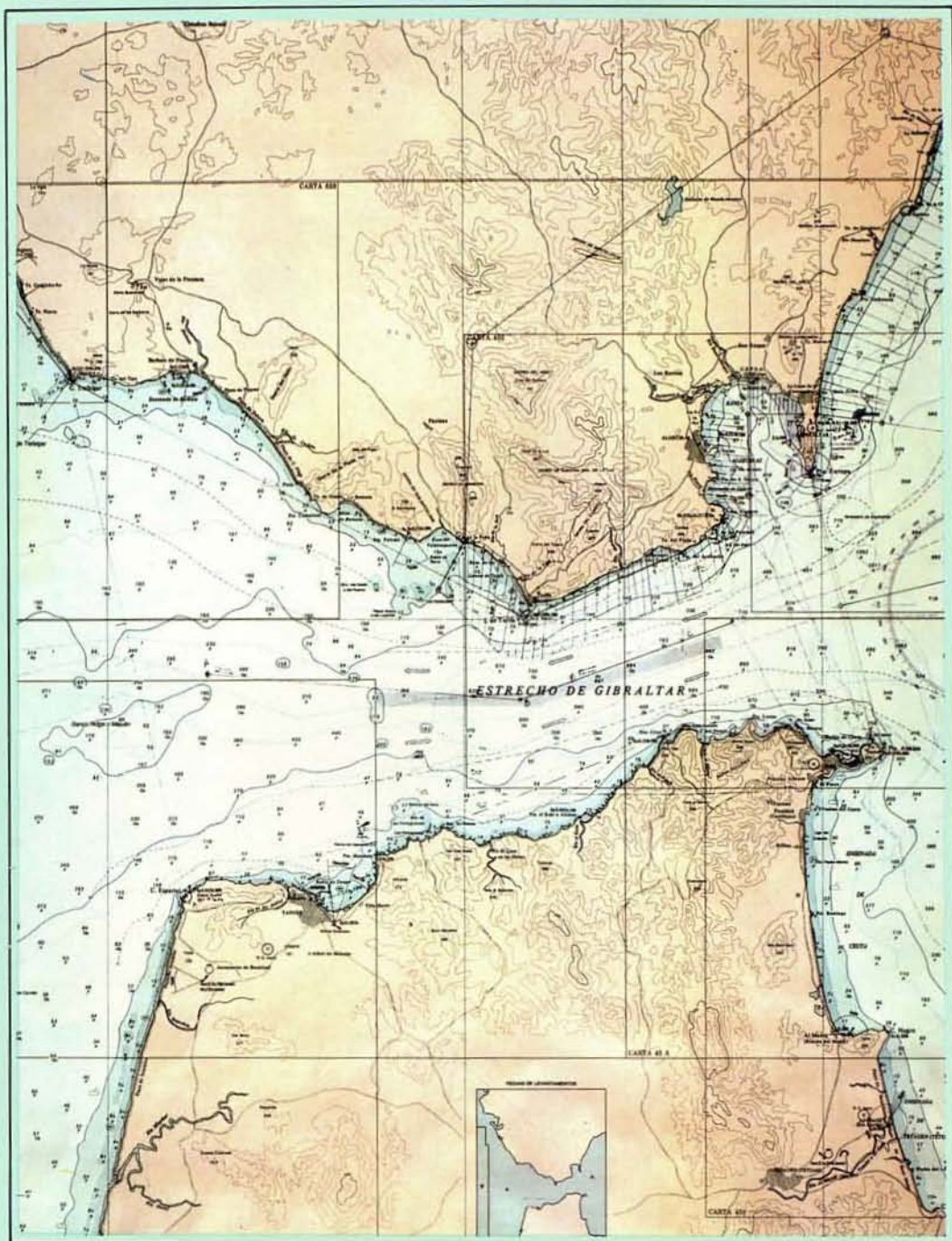


JUAN LUIS SUAREZ DE VIVERO



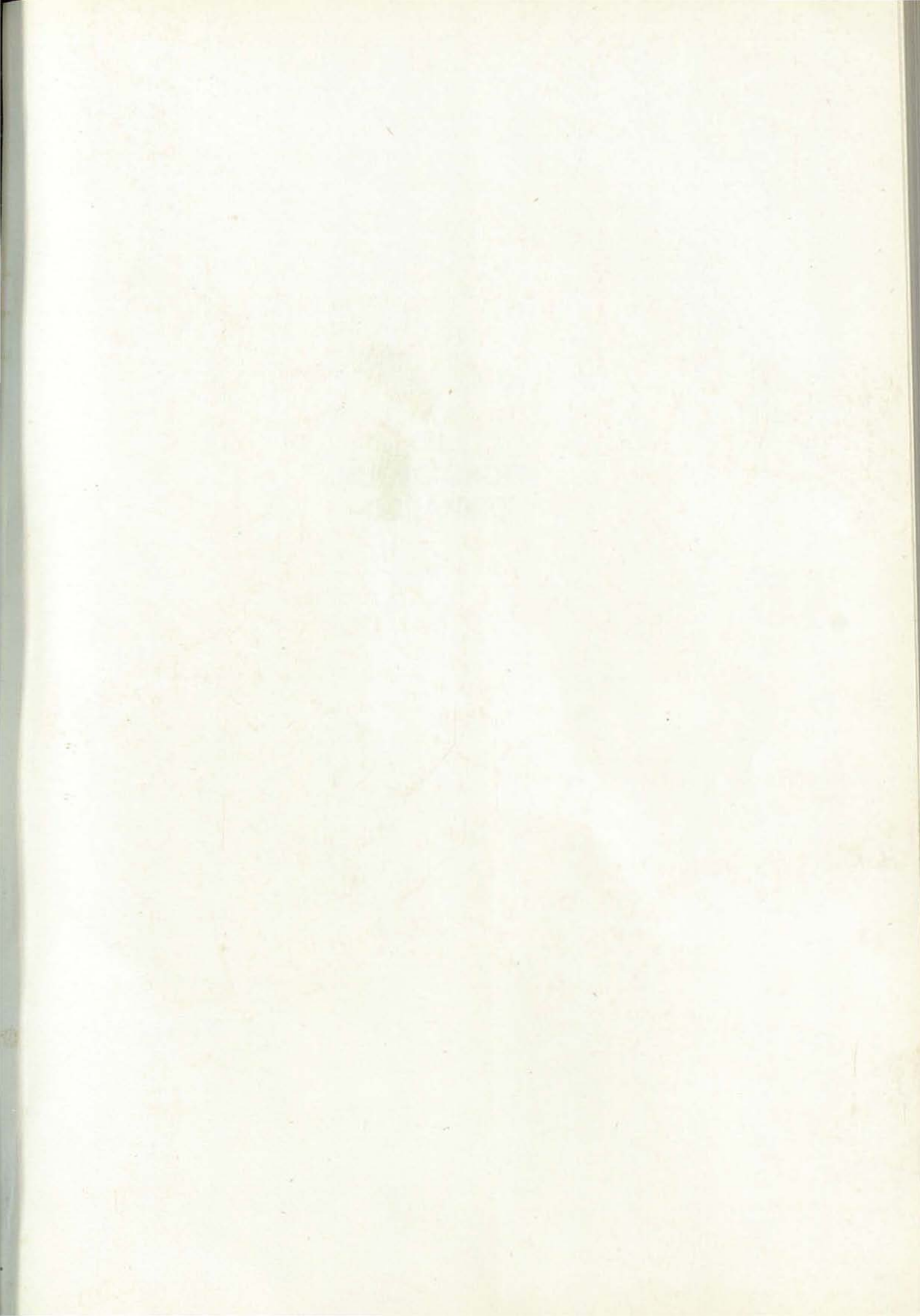
# EL NUEVO ORDEN OCEANICO

CONSECUENCIAS TERRITORIALES

JUNTA DE ANDALUCIA / CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
DIRECCION GENERAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO

EL NUEVO ORDEN OCCIDENTAL / Juan Luis Suárez de Vivero







EL  
NUEVO ORDEN  
OCEÁNICO



JUAN LUIS SUÁREZ DE VIVERO

**EL  
NUEVO ORDEN  
OCEÁNICO**

**CONSECUENCIAS TERRITORIALES**

SEVILLA, 1985

JUNTA DE ANDALUCÍA / CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL  
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



JUNTA DE ANDALUCÍA

PRODUCCIÓN Y PROMOCIÓN: CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL.  
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

**Edita:** Servicio de Publicaciones y B.O.J.A.  
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA.  
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA.

**ISBN:** 85-7595-012-4.

**Depósito Legal:** SE - 478 - 1985

**Formato:** UNE A4L

**Diseño portada:** Joaquín Sáenz

**Imprime:** Gráficas del Sur. San Eloy, 51, Sevilla

## PRESENTACIÓN

La Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía, a través de la Dirección General de Ordenación del Territorio, se hace cargo de la edición de un trabajo en el que se han conjugado de forma metódica la investigación básica y el estudio aplicado.

Ese es, en efecto, el resultado de la tesis doctoral que bajo el título «Efectos del nuevo orden oceánico en la estructura territorial del Estado Español» fue leída por D. Juan Luis Suárez de Vivero en la Universidad de Sevilla, y cuya tercera parte constituye la respuesta al encargo efectuado por esta Consejería en virtud de la configuración de un conjunto de problemas asociados al proceso de transferencias en materia de ordenación del espacio litoral.

El análisis de tales problemas ha puesto de manifiesto la necesidad de precisar los conceptos básicos en los que se apoya la ordenación del litoral, así como desarrollar eficazmente sus contenidos.

Explicar y analizar toda la casuística que incide en el espacio marítimo adyacente al territorio andaluz, requiere contar con un marco de referencia donde poder insertar nuestro caso dentro de una estructura coherente y cerrada. Se ha aprovechado así el disponer de una investigación acabada sobre este particular para incorporarla a nuestro estudio inicial. Esta aportación que rebasa los límites estrictos del ámbito andaluz, se considera no obstante procedente en función de dos amplias motivaciones:

- a) Por primera vez se ofrece una imagen completa del mapa marítimo español, resultado de la progresiva formalización del nuevo orden oceánico. Este es el marco territorial que contiene los intereses de toda la comunidad nacional y que, en determinados casos, presenta un perfil especial para las Comunidades con litoral y de manera particular las insulares.
- b) Para el caso andaluz la magnitud de ciertos parámetros obliga a contar con un conjunto de referencias amplias y precisas; entre otros pueden destacarse los siguientes: Andalucía tiene una longitud de litoral de 812 Kms. (el 16% del total peninsular, y el segundo en extensión de todas las Comunidades ribereñas). Sus costas se desarrollan sobre dos fachadas marítimas, ocupando íntegramente el margen septentrional del Mar de Alborán. Por dicho mar y por las angostas aguas de Gibraltar, discurre un tráfico marítimo de rango mundial. Todo esto representa —al margen de otras circunstancias a las que en absoluto se es ajeno— que sobre la Comunidad Andaluza recaiga una destacada cuota de responsabilidad en el grave problema de la preservación del Mar Mediterráneo, al mismo tiempo que soporta un alto grado de riesgo de contaminación, debido al intenso flujo de petróleo que discurre frente a sus costas.

Por otra parte, la Comunidad Andaluza está notablemente afectada por el nuevo régimen jurídico de los recursos pesqueros. Una gran parte de su flota debe emprender el difícil y duro camino de la reconversión para poder hacer frente a las situaciones que se van implantando.

Todo este conjunto de consideraciones reclama una amplia perspectiva que nos sirva para mejorar el planteamiento de los problemas que con la nueva organización territorial del Estado se originan y desarrollan en escalas variables.

Si bien el complejo proceso de construcción de la estructura territorial dimanante del nuevo orden oceánico tiene una clara e ineludible di-

mensión internacional y, por tanto, de exclusiva competencia del Estado, las administraciones regionales ejercen diversas competencias, y con distinto grado, que afectan a los usos del océano.

Con esta publicación se trata de mostrar cuál es el marco territorial en el que se inscriben los diferentes problemas derivados de los usos y actividades localizados en el mar, y cómo inciden en el Estado de las Autonomías, al mismo tiempo que se indican algunas soluciones cuya resolución compete a la Administración Central del Estado y a la Autonómica.

**JAIME MONTANER ROSELLÓ**  
Consejero de Política Territorial

## A MODO DE PREÁMBULO

Lo mismo que hay pilotos que no necesitan del buen quehacer del práctico para arribar a puerto, así hay libros que no requieren preámbulo, casi diría que les sobra, ya que quien recorre sus páginas descubre, sin necesidad de oficiosa ayuda, claros objetivos, línea argumental, interés y calidad. Por así entenderlo en el caso del de Juan Luis Suárez de Vivero sólo razones de afecto y amistad son las que me han llevado a desistir de mi inicial propósito de renunciar a estas líneas preliminares. Junto a las apuntadas razones añadiré las que se desprenden de mi condición de profesor universitario que tuvo el regalo de poder acoger los propósitos, los interrogantes, las clarividentes apreciaciones e incluso la comezón que no lograba velar el aparente sosiego hasta la flema, de este gran estudioso que es Juan Luis Suárez de Vivero, cuando decide hacerme partícipe de la laboriosa gestación de lo que fue su tesis doctoral y hoy es muy logrado libro.

Nadie ignora la transformación sin precedentes que conoce, desde no hace muchos años, el universo marítimo. Por su atracción, por su halo de aventura, el mar, de siempre, ha suscitado curiosidad y pasión. Este interés, siempre actual, se ve hogaño renovado por la revelación de las riquezas que encierra, las ambiciones que despierta, la atención ecológica que genera y, cómo no, el insaciable anhelo de alcanzar el más amplio y completo conocimiento de él. Consecuentemente, no debe sorprender la viveza y calor de las polémicas que representa el renovado des-

pertar de los temas marítimos. De hecho, todos los países del mundo se ven, de una u otra manera, afectados por el mar, los recursos que guarda, los problemas que su uso fomenta. Todos ellos, además, han tomado conciencia, sea cual fuere su situación geográfica, costeros o interiores, del creciente influjo, del avasallador influjo de este universo sobre su futuro. Insistir, pues, por mi parte y más en particular en el significado de la mutación jurídica que se ha producido recientemente en el medio marino puede parecer ocioso, si no acierto a subrayar cómo esta transformación esencial se duplica por una suerte de «dramatización» que se desprende del conocimiento ya generalizado sobre el carácter limitado de los recursos oceánicos, así como de su condición vital para el propio acontecer de la Humanidad.

Prueba bien palmaria es esta preocupación universal por definir un nuevo régimen para el espacio marítimo y que se traduce en la firma en Montego Bay (Jamaica) el 6 de diciembre de 1982 de una Convención general sobre el Derecho del Mar por parte de 119 Estados, Convención que España, por cierto, todavía no se ha decidido a firmar.

La citada Convención codifica el derecho internacional usual y está destinada a sustituir, en el derecho positivo, las cuatro convenciones anteriores adoptadas en Ginebra en 1958. Es un documento importante puesto que configura el derecho del mar, de un mar que con sus 375 mi-

llones de km<sup>2</sup> cubre cerca del 70 por ciento de la superficie de nuestro Planeta. Espacio de tres dimensiones que engloba sectores tan diversos como las materias primas, la energía, el medio ambiente, la alimentación, la industria, los transportes, el comercio exterior, la estrategia, la investigación científica... Es un documento, la Convención, innovador, ya que aporta nociones modernas como son las de zona económica exclusiva (ZEE) y patrimonio común de la Humanidad, a la par que un Estatuto sobre los grandes fondos oceánicos, cuya gestión se proyecta confiar a una autoridad internacional. Y es, por último, un documento revolucionario en el contexto de la actual ciencia geográfica.

Una Primera conferencia internacional, reunida en Ginebra bajo la égida de la O.N.U., estableció en 1958 cuatro convenciones sobre alta mar, el mar territorial, los recursos biológicos y la plataforma continental. Cada una de ellas fue firmada por una cuarentena de Estados. Pero la Segunda conferencia, en 1960, no logró fijar para el mar territorial una anchura que fuese reconocida por todos.

En 1967, Arvid Pardo, representante de Malta, preconiza ante la Asamblea General de la O.N.U. la utilización pacífica de los fondos marinos y la afectación de sus recursos en interés común de la Humanidad.

La Asamblea recogió esta idea y el 17 de diciembre de 1970 adopta una resolución (la núm. 2.749) que constituye el Estatuto o Carta de los fondos marinos. A partir de los problemas económicos y jurídicos planteados por la explotación de los nódulos iba a ser el conjunto del derecho del mar el que se iba a poner en entredicho. En efecto, los países del Tercer Mundo aprovechan esta coyuntura para repudiar las convenciones de Ginebra de 1958: no se sienten obligados por conferencias a las que no han asistido, ni vinculados por textos redactados por y para las grandes naciones marítimas. Hasta llegan a rechazar el mismo principio de libertad de los mares, la navegación «libre», que sólo favorece a los países desarrollados y la pesca «libre» que conduce al agotamiento de los recursos marinos situados frente a las costas africana, americana... Y con vistas a su protección proponen la determinación de una zona económica exclusiva de 200 millas de anchura -360 km.- a sugerencia de los países hispanoamericanos que ya la habían establecido (declaraciones de Lima de 1952 y de Santiago de Chile de 1954). Hay que recordar cómo esta dimensión había sido elegida por Perú en razón a las captu-

ras de anchoveta -por aquella época de un monto de unos diez millones de toneladas- en las aguas de la corriente de Humboldt que se sitúa, precisamente, en torno a las 200 millas de sus costas.

Por último, la Asamblea General de las Naciones Unidas organiza una conferencia para tratar del conjunto de los problemas planteados. Reunida en Caracas en 1974, la Tercera conferencia, tras una decena de sesiones, elabora un documento de más de trescientos artículos, la Convención de 1982.

Las peculiaridades que la Convención contiene son resultado de una concepción totalmente novedosa del universo oceánico. El nuevo ordenamiento, en alguno de sus aspectos más significativos, se dirige a la conversión de los espacios oceánicos libres en espacios sujetos a la soberanía y jurisdicción de los Estados.

En este entendimiento, la obra de Juan Luis Suárez de Vivero, «Efectos del nuevo orden oceánico en la estructura territorial del Estado español», representa el propósito de obtener, desde una doble perspectiva, analítica y sintética, una visión holística de las consecuencias y resultados hasta el presente conocidos de la nueva ordenación y regulación oceánicas que afectan de modo singularizado y comprometido al Estado español, esencialmente en su dimensión territorial. Lo que no es obstáculo para que el autor considere las transformaciones territoriales producidas no sólo en su dimensión estatal, sino también internacional. Con respecto a la primera, repito que plenamente aplicada a España, Suárez de Vivero se encara con aspectos y matices de palpitante actualidad, tal el tema de las Comunidades Autónomas, puntualmente la andaluza, dentro de la vigente estructura del Estado español. Y ello pese a las dificultades que entraña y que no han aminorado o recortado su capacidad de enjuiciamiento real en el marco de una situación jurídica y territorial no por indefinida, confusa y hasta equívoca, de tratamiento insoslayable.

Este libro responde a una estructura tripartita en el que la Primera parte se destina al estudio del conjunto internacional y a las iniciativas españolas; la Segunda, al análisis de las transformaciones territoriales y la Tercera y última a las repercusiones que el nuevo orden marítimo puede ocasionar en la organización espacial del Estado español. El volumen se cierra, a modo de síntesis, con unas relevantes Conclusiones.

En definitiva, lo que dentro del marco conceptual-teórico se proyecta en este trabajo es el

resultado de una afanosa interpretación y fruto de una ponderada valoración crítica. Interpretación y valoración crítica que se apoyan en la utilización de una voluminosa y, en ocasiones, un tanto compleja documentación. Es más, el aparato gráfico que arropa esta investigación, tanto por su concepción como por su técnica, alcanza a ser inmejorable expresión de los fenómenos y hechos estudiados. Desde una valoración estrictamente cartográfica la confección de buen número de los mapas que se presentan denuncia la alta estima que merece el verdadero experto que es Suárez de Vivero por su triple oficio de marino, profesor y geógrafo.

Pero la especificidad del libro de Suárez de Vivero va más allá de su contenido o de la estructura de él y atañe al ámbito de la epistemología de la ciencia geográfica, al configurarse dentro del marco de la geografía-espacio oceánico.

Sobre esta relación ha venido gravitando de modo permanente una concepción espacial íntimamente vinculada al concepto de ocupación. La inexistencia de ocupación efectiva en el mar ha tenido como secuela capital el que el espacio oceánico no haya sido comprendido (*cumprehendere*) o captado durante mucho tiempo como espacio geográfico. Al acabar, por un lado, diluyéndose esta realidad y, por otro, quedar anulado por la fuerza de los hechos el principio de la libertad de los mares, —que se fundara en la creencia de que el océano no es factible de ser ocupado por ninguna flota y que por su naturaleza es de propiedad común—, la óptica legal del espacio marítimo queda totalmente trastocada. Y así siendo este el acontecer es la misma geografía la que se ve afectada, teniéndose que enfrentar con la revisión de sus objetivos en el ámbito oceánico. Precisamente y en cierto modo al acicate de esta inquietud se movía Juan Luis Suárez de Vivero cuando no hace muchos años escribía: «creemos sería de gran utilidad abrir un amplio debate dentro de la geografía con el fin de determinar, en primer lugar, su posición con respecto al espacio marítimo y, en segundo lugar, establecer una metodología que permita el análisis eficaz de los fenómenos oceánicos, lo que tendrá que traducirse en aportaciones originales y con contenidos prácticos».

Calificada respuesta a este reto es la que nos brinda este libro en el que el empeño, capacidad organizativa y calidad de los criterios de racionalidad selectiva del material manejado por el autor dan total validez al discurso científico conseguido. Esfuerzo doblemente encomiable por

cuanto Suárez de Vivero, consecuente con la idea que expresa en la cita precedente, vuelca su esfuerzo en un específico tema y su problemática, prácticamente inéditos al menos desde la perspectiva geoespacial y territorial, por un lado, y, por el otro, carente de una metodología adecuada. La «invención» de una propia ha requerido —entre otras exigencias— el compromiso, llevado a buen término, de armonizar y acordar saberes y lenguajes científicos tan dispares como son los de las ciencias jurídicas y los de las ciencias de la naturaleza y el hombre.

Ahora bien, llegados a este punto, ¿no es cuestión de preguntarse sobre qué tipo de relaciones existen entre la Geografía y el Derecho? Dicho en otros términos, considero que hay que interrogarse sobre la medida en que la formación y evolución de las normas jurídicas pueden verse influidas por factores de orden geográfico o, a la inversa, en qué sentido las normas del derecho pueden gravitar sobre los hechos y fenómenos que interesan a la geografía. De la información existente se llega a la conclusión de que ambas cuestiones han sido muy poco estudiadas hasta el presente, siendo a resultas de estudios del tipo del realizado por Suárez de Vivero cómo este panorama se vislumbra como mucho más prometedor.

Por lo mismo, me inclino a juzgar que si para el profano, y en pocas palabras, el derecho marítimo se entiende como el conjunto de medidas internacionales que se esfuerzan en regular su uso, este mismo derecho, —en sí mismo expresión de «los derechos del hombre»—, ¿no es acaso también, sencilla aunque problemáticamente, el derecho del propio mar a seguir siéndolo, a no sentirse irrevocablemente alterado, a no verse prostituido, por la penuria o miseria de su entorno humano?

Ciencia, técnica y política tienen potencialidades más que suficientes para desempeñar el alentador papel de fieles vigilantes de la masa oceánica. Las mutaciones profundas que los avances de aquéllas han acarreado es innegable que han quebrantado la poesía que brota del mar, pero no la han destruido. Así, entiendo que sigue teniendo vigencia la verdad de Baudelaire: «l'Homme libre, toujours tu chériras la mer!». No en balde la misma voz «mar», del género epiceno en nuestro hermoso castellano, suele emplearse por el marino en su forma femenina, «la» mar, como queriendo reflejar el entusiasmo por el océano placentario del que nos hablara W. Goethe. Un mar que, ciertamente, ha dejado de ser un espacio abierto pero que está destinado a

ocupar un lugar cada día más capital en la apasionante e inquietante aventura del hombre.

Para concluir, me arriesgo pretenciosamente a intentar despejar una posible incógnita o curiosidad contenida en el título de este libro y en sus mismas páginas. ¿En qué ámbito científico inscribir o enrolar la obra de Suárez de Vivero? Mi respuesta es decidida y creo compartirla con el pensamiento del propio autor. Sin «patológica» obsesión por mantenerse a ultranza dentro de la rigidez que impone un determinado campo

científico, Juan Luis Suárez de Vivero hace geografía; seria, rigurosa, sólida geografía. Que no se me pregunte en qué proporción es geografía política, regional, general o aplicada. Simplemente rememoro la firmeza de César cuando decía a Cicerón: «Vale más ampliar los límites del espíritu que contemporizar sobre las fronteras del imperio».

JUAN BENITO ARRANZ  
Catedrático de Geografía Humana.  
Universidad de Sevilla.

## INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas el espacio oceánico es el escenario de importantes transformaciones e innovaciones que afectan a una gran variedad de actividades humanas.

El mejor conocimiento del medio marino, no sólo ha puesto de manifiesto el papel clave que juega en el sostenimiento de la vida en el planeta sino que ha permitido su utilización intensiva tanto para la extracción de recursos como el transporte, la defensa, la producción de energías, e incluso como receptáculo de residuos altamente contaminantes.

El alcance de tales transformaciones e innovaciones ha inducido a considerar la existencia de un *nuevo orden oceánico* generado por las consecuencias derivadas de radicales modificaciones, sustancialmente, en los ámbitos del Derecho, la Economía y, por los efectos combinados de los dos primeros, en la Geografía.

En efecto, uno de los exponentes más claros de la existencia de tal fenómeno es sin duda el establecimiento de un nuevo orden territorial que ha trastocado por completo la imagen tradicional de la división político-territorial del mundo.

Analizar la nueva estructura espacial, sus componentes y los mecanismos que intervienen en su composición, es el objetivo central de este texto, así como contribuir a incrementar los conocimientos sobre toda la casuística que genera los nuevos comportamientos de la comunidad internacional en relación con los usos del espa-

cio marítimo, siendo la dimensión territorial la que ha recibido menos atención dentro de la ya abundante literatura marítima producida por estos fenómenos.

Este es el marco general de análisis dentro del cual se examina el caso español. La expresión espacial de conceptos tales como mar territorial, zona económica exclusiva o plataforma continental, constituidas a partir de la Península y Archipiélagos es contemplada en una doble perspectiva: la escala del Estado con las consecuencias globales derivadas de la implantación progresiva de las distintas zonas marítimas antes aludidas, el grado de desarrollo de tales implantaciones, los problemas planteados, los condicionantes impuestos por la estructura de la base territorial del Estado, su situación geográfica relativa y las consiguientes implicaciones internacionales de innegable trascendencia como pueden ser la creación de nuevas fronteras.

El segundo nivel de análisis se sitúa en la escala regional, teniendo en cuenta la nueva organización del Estado en Comunidades Autónomas y examinando la forma en que el nuevo orden oceánico influye en su estructura interna.

Dado que éste es un fenómeno reciente su expresión en los textos legales básicos resulta insuficiente produciéndose incluso contradicciones de cierta profundidad. Esta precariedad jurídica se refleja igualmente en el campo administrativo, ya de por sí complejo y enmarañado antes de proceder a las transferencias de la administración central a la autonómica.

Resulta por ello de gran interés e ineludible necesidad abordar la situación a la que deben hacer frente las Comunidades Autónomas en virtud de un doble imperativo: conseguir que con la nueva organización del Estado los problemas de gestión y administración del espacio marítimo queden eficazmente resueltos, tanto en interés de la nación como de cada una de las comunidades litorales; en segundo término todas las dificultades y la complejidad derivada de un uso intensivo del océano requieren nuevas formas de enfocar estos fenómenos en las que se aprecia tan necesario la cooperación transnacional superando los nacionalismos, como la asunción de responsabilidades en la escala regional y local y el incremento de la capacidad ejecutiva por parte de estos niveles de administración. En este texto se analiza el caso de la Comunidad Autónoma Andaluza que dadas algunas de sus características puede considerarse paradigmático.

En lo fundamental la perspectiva adoptada en esta parte del trabajo es, al igual que para la escala estatal, básicamente territorial, esto es, se trata de identificar y examinar la estructura del espacio marítimo, lo que constituye una fase previa para cualquier política de ordenación territorial.

Para el desarrollo de los objetivos propuestos en este texto se han tomado como documentos base los distintos textos elaborados por la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Dere-

cho del Mar cuya finalidad ha sido elaborar un código común para toda la comunidad internacional. Junto con tales documentos se ha utilizado la legislación específica desarrollada en España, así como los convenios suscritos con terceros países.

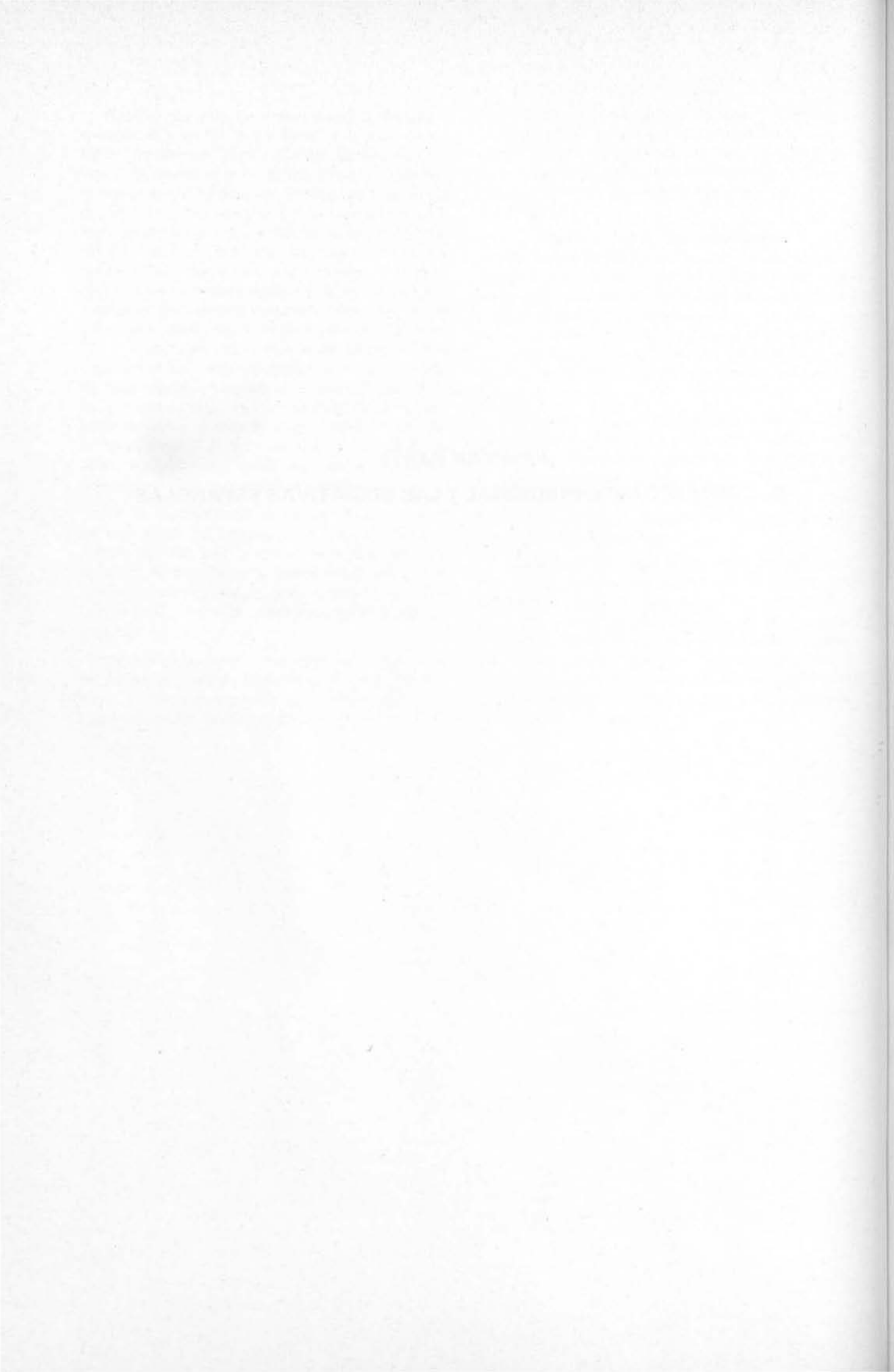
El material jurídico es considerable y ello puede llamar la atención en un trabajo procedente de un campo ajeno al Derecho. Hay que tener presente sin embargo que lo que aquí se realiza es una lectura espacial de un conjunto de normas jurídicas. Por así decirlo, se ha traducido del lenguaje jurídico al lenguaje geográfico y territorial, extrayendo las consecuencias pertinentes.

Todo este proceso está apoyado en un aparato gráfico que exprese con cierto detalle cada una de las situaciones analizadas. En la mayoría de los casos se ha tenido que calcular y cartografiar cada una de las zonas marítimas, ya que todavía no existe en España una cartografía específica de estos temas.

Las partes sustantivas de este trabajo van precedidas de una exposición amplia de los antecedentes más inmediatos que explican las profundas transformaciones habidas constituyendo, a nuestro juicio, unas páginas necesarias para una comprensión más profunda de tales fenómenos, teniendo en cuenta que la literatura científica española sobre esta temática no se caracteriza por su profusión.

*PRIMERA PARTE*

**EL CONTEXTO INTERNACIONAL Y LAS INICIATIVAS ESPAÑOLAS**



En el transcurso de aproximadamente un decenio, en el período que podríamos fijar entre 1967 y 1978, han visto la luz en España un conjunto de instrumentos legales (leyes y convenios internacionales) a través de los cuales se ha iniciado un proceso de transformaciones territoriales basado en el medio marino, al que se tiende a incorporar como parte de la estructura territorial. El alcance y la profundidad de tales transformaciones afectan particularmente a dos aspectos que consideramos merecen una especial atención: a la iconografía de la base territorial del Estado, y a la estructura de ese mismo espacio sometido a diferentes grados de soberanía.

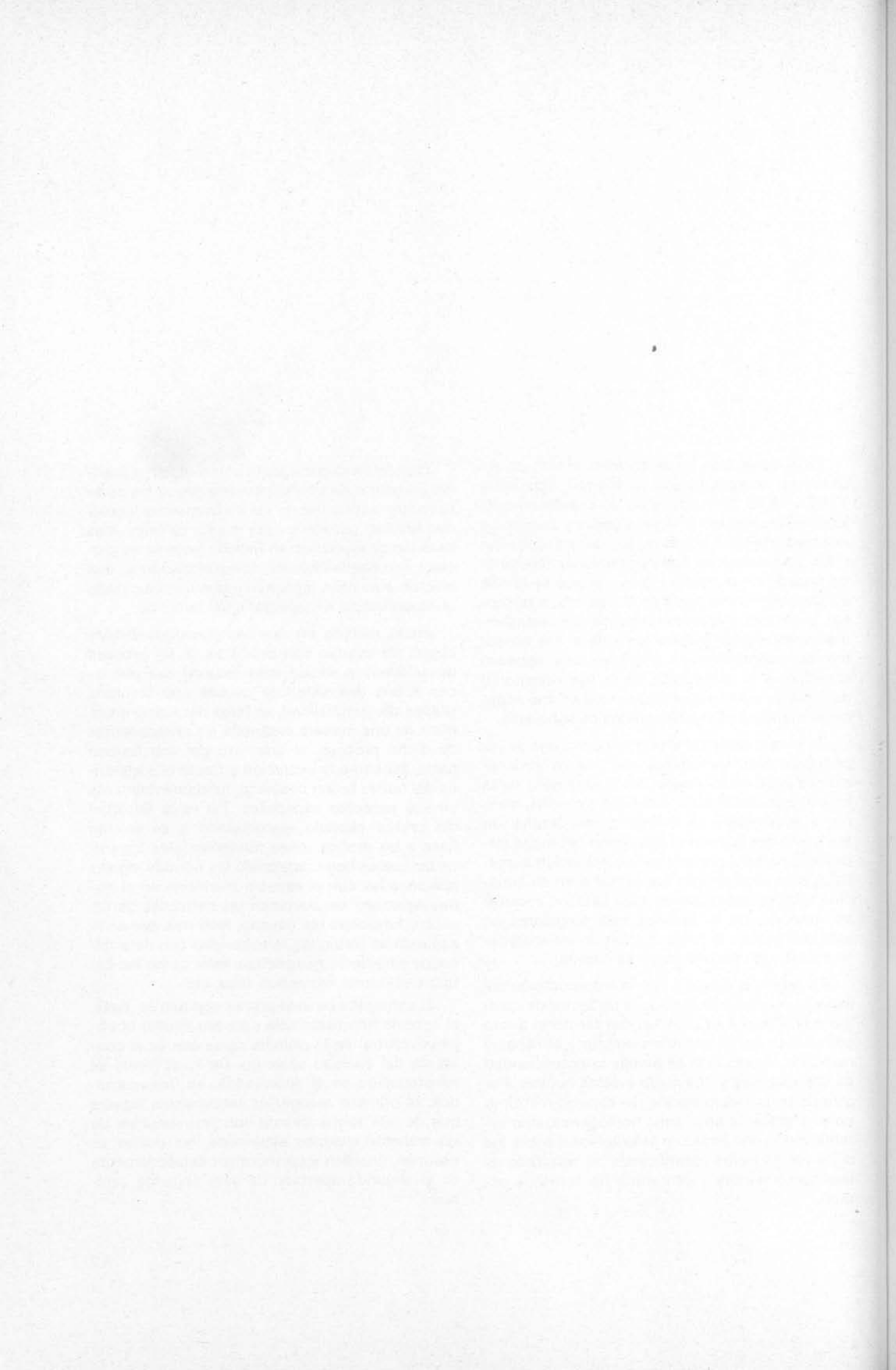
En lo que respecta al primer punto, una de las consecuencias inmediatas del nuevo ordenamiento legal de los mares, es la extensión de la jurisdicción del Estado sobre los espacios marítimos adyacentes, en definitiva, una ampliación territorial que supone la distorsión del mapa tradicional no sólo por ampliar su extensión superficial, sino también por los cambios en su situación relativa con respecto a los Estados vecinos; así, uno de los fenómenos más singulares en este proceso es la prolongación de las antiguas fronteras y la creación de otras nuevas.

En segundo término, con la incorporación del espacio marítimo se introduce un factor de cambio que afecta a la cualidad del territorio ahora compuesto por el espacio terrestre y el espacio marítimo, con lo cual se amplía la potencialidad de sus recursos y el acceso a otros nuevos. Por otra parte, la incorporación del espacio marítimo no se efectúa de una forma homogénea, sino estableciendo una jerarquía jurisdiccional sobre los distintos espacios identificados. El resultado es una nueva textura y estructura del territorio estatal.

Esta primera parte tiene como objetivo exponer y analizar de una forma sistemática los componentes espaciales —y los instrumentos legales que los han generado— por medio de los cuales se están produciendo en España (este es un proceso no concluido) las transformaciones que afectan a su base territorial y que hemos cifrado en la estructura e iconografía del territorio.

En la medida en que las transformaciones objeto de estudio son producto de un proceso desarrollado a escala internacional que obedecen a una diversidad de causas con distintos grados de complejidad, se hace necesario introducir de una manera ordenada los antecedentes de dicho proceso, el contexto del que forman parte, así como la evolución y desarrollo histórico del nuevo orden oceánico, fundamentalmente en sus aspectos espaciales. Tal es la finalidad del primer capítulo estructurado a su vez en base a las motivaciones fundamentales a partir de las cuales han cristalizado las normas legales relacionadas con el espacio marítimo; en el primer apartado se examinan las derivadas de los usos y funciones del océano, mientras que en el segundo se tratan las relacionadas con determinados caracteres geográficos tales como los Estados sin litoral, estrechos, islas, etc.

El contenido de este primer capítulo es, pues, el soporte imprescindible para desarrollar el objetivo central de la primera parte que es el contenido del capítulo segundo. De igual forma se ha procedido en él dividiéndolo en dos apartados; el primero recoge los instrumentos legales que de una forma directa son responsables de las transformaciones espaciales, las cuales se exponen, analizan y cartografían detalladamente en el segundo apartado de este segundo capítulo.



## CAPITULO PRIMERO

### EL ESPACIO MARÍTIMO Y EL REGIMEN JURÍDICO DE LOS MARES

A pesar de que el Derecho del Mar es una de las ramas más antiguas del Derecho Internacional, la regulación y codificación de las normas que atañen al uso del océano constituyen un fenómeno reciente, iniciado a mediados de este siglo.

El esfuerzo más importante y la labor más compleja y duradera para llegar a establecer una regulación de los usos del mar, se han centrado en la ya concluida III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) iniciada en 1973. Previamente, en 1958 y 1960 habían tenido lugar las denominadas Conferencias de Ginebra sobre el Derecho del Mar, que son respectivamente la I y II Conferencias.

De la Conferencia de Ginebra de 1958 surgen cuatro Convenios: Mar Territorial y Zona Contigua, Alta Mar, Pesca y conservación de los recursos vivos del alta mar, y Plataforma Continental. Uno de los temas claves planteados en esta I Conferencia es el de la anchura del mar territorial no obteniéndose acuerdo alguno y motivo por el cual se convoca la II Conferencia que fracasa al no conseguir un acuerdo sobre esta cuestión.

Hasta 1973 en que se inicia la III CNUDM se desarrolla el siguiente proceso: entre 1967 y 1969 se producen las tentativas norteamericana y soviética de celebrar una conferencia con un temario muy restringido (mar territorial, estrechos y pesca), propuesta rechazada por la mayoría de la comunidad internacional, que se inclina por abordar globalmente toda la problemática del Derecho del Mar. Simultáneamente, entre

1967 y 1970, se dan una serie de pasos que culminan en 1970 con la convocatoria por parte de la Asamblea General de Naciones Unidas de la III Conferencia para el año 1973.

Ante la imposibilidad de tratar aisladamente el tema de los fondos marinos, la Asamblea General propone en 1969 la integración de esta cuestión dentro de toda la problemática del Derecho del Mar; esta propuesta es aceptada por la mayoría de los miembros de N.U. con lo que queda desplazada la tesis soviética y americana de una conferencia reducida a los tres puntos antes citados.

En consecuencia, en 1970 se adoptan dos resoluciones por parte de la Asamblea General de N.U.: la 2.749 (XXV) —unas cifras ya históricas— es la que recoge la propuesta de Arvid Pardo en la «Declaración de principios que regulan los Fondos Marinos y Oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional», y la 2.750 (XXV) por la que se convoca para 1973 la III CNUDM.

Puesto que nuestro interés hacia el Derecho del Mar está fundamentalmente relacionado con los aspectos espaciales que se contemplan en la regulación de los usos del océano, pasamos a exponer, a modo de presentación, la terminología espacial surgida y/o utilizada en las Conferencias del Mar; los contenidos y la conceptualización de dichos términos, es la materia desarrollada en este primer capítulo<sup>1</sup>.

De los cuatro Convenios surgidos en la Conferencia de Ginebra (1958) tres afectan a la defi-

nición de espacios marítimos y son: mar territorial y zona contigua, alta mar, y plataforma continental. Con la III CNUDM surgen tres nuevos espacios: la zona económica exclusiva (ZEE), las aguas archipelágicas, y la Zona. A estos seis *espacios* —en el sentido en que son susceptibles de identificación y delimitación, esto es, puede procederse a una «zonificación» del océano (comprende aguas, suelo y subsuelo)— hay que añadir para completar los aspectos espaciales del régimen legal de los mares, un conjunto de *caracteres* y *situaciones* geográficas tales como: estrechos, islas, mares cerrados o semicerrados, y Estados sin litoral.

De las XVII Partes en las que se estructura el texto de la Convención, diez (190 artículos de un total de 320 en el Proyecto de Convención) están destinadas a la definición y regulación de los espacios y características geográficas a las que hemos aludido<sup>2</sup>.

El Anexo 1.II contiene una terminología básica donde se definen escuetamente los espacios marítimos ya reseñados, y el Anexo 1.I recoge los hechos fundamentales relacionados con el nuevo régimen legal ordenados cronológicamente.

Para sistematizar los contenidos esenciales de este capítulo, se ha adoptado una metodología fundada en dos tipos de criterios básicos, que han constituido los argumentos en los que se han apoyado las reivindicaciones y reclamaciones sobre el espacio oceánico. Los hemos concretados en los siguientes términos:

- A. USOS Y FUNCIONALIDAD.
- B. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS.

Con la adopción de este enfoque se pretende mostrar de una forma sistematizada el aparato legal surgido sustancialmente en los últimos decenios con el uso intensivo y extensivo del océano. El examen de los usos y funciones más importantes del mar servirá de pauta para ir introduciendo tanto los conceptos legales de nuevo cuño como los que han sufrido transformaciones radicales.

- A. USOS Y FUNCIONALIDAD.

La utilización del océano con diversas finalidades ha sido el impulsor de la mayoría de las disposiciones y doctrinas legales que se han generado en el transcurso de los últimos cinco si-

glos. Por otro lado no es nada difícil percibir el carácter económico de los diversos tipos de intervención sobre el océano, y cómo tales intereses aglutinan y enlazan los diferentes usos, resultando arduo delimitar y aislar cada uno de ellos. Prácticamente todos están interconectados, y en lo que sigue se apreciará la dificultad de proceder, por razones metodológicas, a su análisis fragmentado.

Aquí nos limitamos a contemplar tres grandes conjuntos que abarcan las actividades más relevantes que en la actualidad se realizan en el mar: navegación comercial y estrategia naval; recursos, conservación de los recursos, medio ambiente, e investigación.

### 1.1. Comercio y navegación.

Los intereses relacionados con el comercio y la defensa fueron los primeros impulsores en el desarrollo legal; como veremos más adelante, generaron una concepción del espacio oceánico contrapuesta a la surgida de otros usos.

La navegación como instrumento de la actividad comercial y de la política militar naval, plantea como condición necesaria para su desarrollo la capacidad de movimiento y la ausencia de obstáculos para los desplazamientos; es de todo punto razonable que tales condiciones sean las exigibles por quienes poseen los medios adecuados para asegurar su presencia en el medio marino.

No obstante, con el inicio de los grandes descubrimientos y del comercio transoceánico se asiste al intento de crear una normativa restrictiva y monopolística del uso del océano y de la libertad de comerciar. España y Portugal pusieron en práctica sus inclinaciones monopolísticas primero, con el tratado de Paz de Alcaçovas (1479) y, posteriormente, con las Bulas papales y el Tratado de Tordesillas (1494) donde se establece una línea de demarcación situada en el Atlántico a 370 leguas de las Islas de Cabo Verde. En cada una de las zonas resultantes ambos países establecían pretensiones de uso exclusivo sobre las nuevas tierras y el comercio con ellas.

El desarrollo de la potencialidad naval de Francia, Inglaterra y Holanda pone fin, siglo y medio más tarde, al monopolismo hispanoportugués. Los Tratados de Paz de Holanda con Portugal (1641) y con España (1648) implantan el reconocimiento de la libertad de navegación y comercio «de todos los soberanos cristianos en Ultramar» (Fahl, G., 1974, 364).

Es a partir de estos tratados cuando se consolida el principio de libertad de los mares como reacción a la actitud hispano-portuguesa y se impone la doctrina formulada por Grotius en su tratado *Mare Liberum* (1609). La única división de los mares seguía siendo la que ya se había establecido en el siglo XIII: *districtus* y *pelagus*, equivalente al mar territorial y la alta mar.

En la medida en que la potencialidad naval devino compartida por un grupo reducido de países europeos con intereses homogéneos, se optó por una concertación que permitía a esas potencias el uso libre del mar con fines comerciales basada en la libertad de movimientos y en su utilización común. El Derecho del Mar fue a partir de entonces una creación de las potencias navales y estaba limitado a un reducido número de principios (Lucchini, L. et Voelckel, M., 1977, 13).

En cuanto a las limitaciones impuestas a la navegación mediante reglas sistematizadas, tienen su origen en el Atlántico Norte y fue Suecia quien en 1756 reclamó una zona contigua de mar territorial con una anchura de tres millas náuticas. Anteriormente en Escandinavia y el Mediterráneo se consideraba como mar territorial el alcance de un tiro de cañón (Prescott, J.R.V., 1975, 37). Pero como se verá más adelante en el establecimiento del mar territorial tuvo un papel mucho más relevante y significativo la protección y uso exclusivo de las pesquerías.

Las dos normas más importantes que persisten en la actual legislación tienen su origen en las guerras napoleónicas, y pueden ejercerse tanto en el mar territorial como en alta mar. Se trata del Derecho de Investigación (o de reconocimiento de pabellón) y del Derecho de Visita.

En la Conferencia de Ginebra de 1958 la navegación por aguas territoriales quedaba sometida al concepto de «paso inocente», definido como «paso que no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño» (Ministerio de Asuntos Exteriores de España, 1978, 29).

Con la adopción de las diferentes zonas marítimas a partir de la III Conferencia del Mar de Naciones Unidas, la navegación ha quedado regulada en cada una de ellas como a continuación se especifica<sup>3</sup>:

*Mar territorial.* Como se acaba de indicar en este espacio la navegación queda regulada por el concepto de paso inocente; los buques de to-

dos los Estados, sean o no ribereños gozan del derecho de paso inocente. Así mismo el Estado ribereño tiene capacidad para dictar normas relacionadas con la navegación por sus aguas territoriales en materia de ordenación y regulación de la navegación, aduanas, fisco, inmigración y sanidad.

*Zona contigua.* En esta zona que no puede extenderse más allá de 24 millas desde las líneas de base el Estado ribereño puede tomar medidas relacionadas con aspectos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanidad.

*Alta mar.* En este espacio existe libertad de navegación para los buques de todos los Estados, sean ribereños o no.

*Plataforma continental.* La jurisdicción sobre la plataforma continental no afecta a las aguas suprayacentes por lo que la navegación no puede interferirse en virtud de los derechos ejercidos por el Estado ribereño sobre este espacio.

*Zona económica exclusiva.* Todos los Estados gozan de la libertad de navegación con arreglo a lo dispuesto en la Convención.

Si bien en los textos precedentes se garantiza la libertad de navegación para todos los Estados, ya sean ribereños o sin litoral, el grado de soberanía sobre las zonas marítimas que ejercen los países con litoral provee de instrumentos suficientes para intentar o justificar ciertas limitaciones a la navegación, (véase el punto 2 del art. 78). Por otro lado, el desarrollo tecnológico de la navegación ha incorporado a las clásicas regulaciones aduaneras, sanitarias y de la piratería, las provenientes de la contaminación por hidrocarburos, las que afectan a los buques propulsados por energía nuclear y a los que transporten sustancias radioactivas, peligrosas o nocivas. Asimismo se regulan las transmisiones por radio desde los buques, el tráfico de estupefacientes y la ordenación del tráfico marítimo y ayudas a la navegación.

En síntesis, la navegación como instrumento del comercio y en circunstancias normalizadas, esto es, prescindiendo de las situaciones bélicas, apenas ha generado limitaciones —al menos formalmente— al uso libre del mar. Sí es necesario destacar que mantener el uso libre del océano ha implicado una dominación de dos tipos: una sobre las bases terrestres que aseguran el paso y aprovisionamiento en puntos estratégicos de las grandes derrotas, y en segundo lugar la presencia de las fuerzas navales en aquellos espacios más frecuentados por los flujos mercantiles.

## 1.2. Estrategia y poder naval.

Paradójicamente el concepto de libertad de los mares ha sido una imposición de las grandes potencias navales, y en un sentido estricto, lo que tales potencias llegaron a consolidar está más cerca del concepto de *libertad de navegación* que del carácter *libre* del espacio oceánico y como tal no sujeto a ningún tipo de dominio. Sería ciertamente comprometido identificar los deseos de la Inglaterra del siglo XIX por mantener el principio de libertad de los mares con la idea del mar como espacio patrimonio de la Humanidad, tal como fue expresada por Arvid Pardo en 1967. Esta analogía formulada por el tratadista J. T. Swing (1976) carece de fundamento. La libertad de los mares como doctrina ampliamente aceptada a mediados del XIX, significaba la libertad de las potencias navales para usar los desplazamientos sobre el mar en su propio beneficio. Este hecho queda ilustrado suficientemente en el ritmo de la expansión colonial de las últimas décadas del siglo XIX: los Estados colonizadores utilizaron la navegación y la fuerza naval para crear los imperios coloniales con una intensidad nunca antes conocida (Fieldhouse, David K., 1977).

Sin embargo, como argumenta O'Connell (1975), el papel de las fuerzas navales no deja

de expresar un alto grado de ambigüedad, oscilando entre la defensa de la libertad de los mares y, por otro lado, la manifestación necesaria, por el mero hecho de su existencia de la dominación sobre quien se ejerce.

Existe un hecho común en el empleo del poder naval tradicional y en la situación generada a partir de la Segunda Guerra Mundial: la necesidad de la movilidad. Esta circunstancia es clave y está teniendo una presencia decisiva en la elaboración del nuevo régimen legal de los mares como tendremos ocasión de apreciar. No obstante, se han producido cambios sustanciales y profundos entre finales del siglo y el inicio de la década de los sesenta que podríamos concretar en:

- *Multipolaridad del poder naval.*
- *Extensión de la fuerza naval a nuevos espacios.*
- *Modo de empleo de la fuerza naval.*

Analizaremos la influencia que estos tres aspectos están teniendo en el desarrollo legal.

*Multipolaridad del poder naval.* La hegemonía del poder naval descansa en el mundo actual en la bipolaridad Estados Unidos-Unión Soviética; pero a diferencia de situaciones anteriores en las que el hegemonismo británico del XIX o el

Tabla 1.1. Stock mundial de buques de guerra: tasas de crecimiento estimado en valor del stock.

PAIS/REGION	Porcentaje del stock total del mundo en 1976.	MEDIA ANUAL DE LAS TASAS DE CRECIMIENTO (%)			
		1950-60	1960-70	1970-76	1950-76
Total mundo .....	100	3.3	7.4	4.6	5.1
Total OTAN .....	48.2	1.2	6.3	0.8	3.0
Estados Unidos .....	34.0	1.4	6.4	-0.1	2.9
Otros OTAN .....	14.2	0.5	6.1	3.3	3.3
Total Pacto de Varsovia .....	39.3	12.1	10.9	9.9	11.1
Unión Soviética .....	38.7	11.9	11.0	10.3	11.2
Otros P. V. ....	0.6	17.4	9.4	-6.1	8.5
Otros Europa .....	1.6	5.4	2.3	3.9	3.9
Otros Desarrollados .....	2.4	7.7	7.2	6.0	7.1
China .....	2.5	18.3	10.9	16.0	14.9
Total Tercer Mundo .....	5.9	5.4	5.3	9.9	7.2
Extremo Oriente .....	1.6	7.2	7.7	5.3	7.0
Oriente Medio .....	1.0	8.0	9.5	11.9	9.5
Asia (Sur) .....	0.8	8.7	6.1	8.5	7.6
América del Sur .....	1.8	4.4	0.9	7.8	3.8
América Central .....	0.4	-0.1	4.9	6.0	3.2
Africa .....	0.4	-	35.0	11.5	-

Fuente: Ocean Yearbook 1, 1978

norteamericano de los años posteriores a la última contienda mundial era incontestable, en las dos últimas décadas se han producido un singular fenómeno, el acceso de países medios a una cierta capacidad de armamento naval que, sin ser de la envergadura de las grandes potencias, posee un apreciable poder destructor.

La existencia de este fenómeno se explica por dos factores predominantes: 1) el aumento de la comunidad de naciones a raíz del proceso descolonizador; 2) los avances tecnológicos que permiten la posesión de un alto poder destructivo en pequeñas unidades navales (Lucchini, L., 391).

La participación de países en las Conferencias marítimas desde 1930 hasta la actual III Conferencia, presenta cifras altamente reveladoras:

Conferencia de la Haya	1930.....	47 Estados
I Conf. de N.U. (Ginebra)	1958.....	86 Estados
II Conf. de N.U. (Ginebra)	1960.....	88 Estados
III Conf. de N.U. (Ginebra)	1974.....	150 Estados

De estos 150 Estados, 110 pertenecen al llamado «Grupo de los 77» (Organización que agrupa a los países con una renta por habitante inferior a 2.000\$). Este grupo de Estados con una amplia mayoría en las organizaciones internacionales (aunque en numerosas ocasiones con intereses divergentes), y muchos de ellos con una corta vida como naciones independientes, quieren asegurarse el control de sus propios recursos, lo que requiere la presencia de fuerzas navales en sus zonas económicas. A esto hay que añadir el papel de gendarmes delegados que, en numerosas ocasiones, están jugando estos países armados por la potencia líder del bloque al que pertenecen. El rápido incremento de embarcaciones menores para la vigilancia costera es otro indicativo de esta nueva situación.

Tabla 1.2. Guardacostas equipados con misiles.

Año	Países	N.º de embarcaciones
1960.....	1	5
1965.....	7	141
1970.....	17	282
1976.....	37	533

Fuente: Ocean Yearbook 1, 1978

Además de los factores antes aludidos, algunos países que se han desprendido de la tutela colonial, se han encontrado con un valor añadido, el de su posición estratégica con respecto a los flujos de materias primas; teniendo por otro lado presente que la extensión de aguas jurisdiccionales ha incorporado a la soberanía nacional de estos países estrechos tan importantes como los de Bab el-Mandeb, Ormuz, Malaca, Singapur y otros.

La multipolaridad del poder naval significa también heterogeneidad en los intereses a defender. Las posiciones con relación al nuevo Derecho del Mar parecen dividirse en dos grandes grupos: Estados Unidos-Unión Soviética (y en ciertos casos sus respectivos aliados) y el resto de los Estados. La actitud de las dos grandes potencias se inscribe en la posición clásica, esto es, mantener el principio de libertad de los mares, lo que les asegura su presencia—dada la potencialidad de sus flotas— en cualquier escenario mundial. Por otro lado, un elevado número de naciones ven en la nueva orientación del Derecho del Mar la posibilidad no sólo de controlar sus recursos sino de aumentar su seguridad obstaculizando la presencia de las omnipresentes flotas.

La afinidad de posiciones de Estados Unidos y la Unión Soviética ha quedado reflejada en las negociaciones preparatorias para la III Conferencia del Mar. La propuesta soviética (1967) aceptada por Estados Unidos y aliados, supeditaba un mar territorial de doce millas y derechos preferentes de pesca a los países ribereños a condición de mantener el libre paso por los estrechos internacionales y el sobrevuelo del espacio aéreo suprayacente. (Ministerio de A. E. de España, 30-31). Aunque esta propuesta no llegó a prosperar, el tema de los estrechos sigue siendo clave en el desarrollo de la Conferencia (Stevenson, J. R. and Oxaman, B. H., 1975. 1, 14-15; 1975. 2, 773-774).

La estrategia naval no está vinculada únicamente a la superficie del mar. A partir de la segunda guerra mundial no se concibe sin las dos nuevas dimensiones: la aérea y la submarina. Ambas dimensiones están contempladas en el nuevo régimen legal de los mares.

*Extensión del poder naval a otros espacios.* El proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar (1980) en su artículo 2.2, establece que la soberanía del Estado ribereño «se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y el subsuelo de ese mar».

Mientras que para la navegación marítima se especifica el derecho de paso inocente por el mar territorial, tal circunstancia no aparece expresada en el texto en lo que se refiere a la navegación aérea sobre el mar territorial. Si se regula en el artículo 38 el derecho de sobrevolar por los estrechos internacionales como «paso en tránsito». El concepto de «paso en tránsito» asimila el paso por un estrecho incluido en aguas jurisdiccionales a navegación por aguas libres, y deja apenas sin regulación el sobrevuelo que, bajo el criterio de «paso inocente», podría quedar excluido. Esta tesis fue impuesta en la III Conferencia del Mar por la Unión Soviética y Estados Unidos con finalidades eminentemente militares.

Para el espacio aéreo sobre la plataforma continental, la ZEE y la alta mar, se establece expresamente la libertad de sobrevuelo.

La fuerza aérea desplegada desde unidades navales ha experimentado importantes modificaciones desde la Segunda Guerra Mundial. El número de portaviones convencionales se ha reducido a la mitad en el período 1950-1976 (Ocean Yearbook 1, 427) debido a su gran vulnerabilidad y a los elevados costes de construcción y mantenimiento. En contrapartida se están desarrollando nuevos proyectos con unidades de menor envergadura pero con equipamientos más sofisticados. (Huisken R., en Ocean Yearbook, 427-428).

*El espacio submarino.* La III Conferencia del Mar distingue por debajo de las aguas superficiales, la plataforma continental y la denominada Zona que incluye los fondos marinos y su subsuelo. La Zona, por definición, no está sometida a la jurisdicción de ningún Estado o persona natural o jurídica.

Como ya se ha indicado la soberanía del Estado ribereño se extiende sobre el lecho y el subsuelo subyacente al mar territorial. En ese espacio los «submarinos y cualesquiera vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón» Art. 20).

En la plataforma continental y la ZEE existe libertad de navegación pero, por otro lado, el Estado ribereño posee soberanía sobre el control de los recursos y la protección del medio, lo que indirectamente puede afectar a los submarinos de propulsión nuclear.

En cuanto al «paso en tránsito» y «paso inocente» por los estrechos no existe ninguna referencia a los submarinos, circunstancia que evidentemente favorece a las potencias equipadas con importantes flotas de navíos sumergibles.

Dentro de las flotas navales ha sido el submarino y concretamente el de propulsión nuclear equipado con misiles balísticos el arma que ha experimentado un incremento más espectacular.

Tabla 1.3. Porcentaje de submarinos estratégicos en los stocks navales de Estados Unidos y Unión Soviética.

	1960	1965	1970	1976
Estados Unidos. ....	2.2	18.4	24.5	30.0
Unión Soviética. ....	6.6	16.0	21.7	40.7

Fuente: Ocean Yearbook 1, 420

El uso con fines militares del océano es una tendencia progresiva en los últimos años. Gran parte de la investigación submarina tiene su origen en instituciones militares (Luard, E., 1977, 49; Giarini, O. 1977, 9).

Las perspectivas de utilización de los fondos marinos con fines militares se encuentran todavía en sus comienzos. Los proyectos militares prevén el emplazamiento en el fondo oceánico de bases de lanzamiento de misiles estratégicos, y el desarrollo de vehículos submarinos para grandes profundidades (Luard, E., 50, 57). No obstante, en la actualidad, existen instalaciones en los fondos marinos de sistemas de detección de submarinos (ASW) (Barnaby, F., en Ocean Yearbook 1, 378).

Igualmente hay que tener presente que el fondo del océano y las aguas superficiales han sido escenario de pruebas nucleares, la mayoría de ellas en la década de los cincuenta, llegándose a producir 6 explosiones en los fondos y 34 en la superficie (Westeng, A.H., 451 en Ocean Yearbook).

Existen cuatro tratados que regulan el uso del fondo del mar en relación con las actividades militares:

- 1961. 23.6. Tratado del Antártico. Declara el Antártico como zona para ser usada sólo con fines pacíficos.

- 1963. 10.10. «Partial Test Ban Treaty». Prohíbe las pruebas nucleares en tres medios, uno de ellos el submarino.

- 1967. 14.2. Tratado de Tlatelolco. Prohíbe el armamento nuclear en Hispanoamérica, incluyendo el mar territorial y cualquier otro espacio sobre el que tenga soberanía el Estado firmante.

- 1971. Tratado del Fondo del Mar (The Sea-Bed-Treaty). Impone algunas limitaciones en el uso del fondo del mar, y es ratificado por 97 Estados. España no lo ha firmado ni se ha incorporado.

El texto de la Convención sobre el Derecho del Mar (1982), en su artículo 141 expone: «La zona estará abierta a la utilización exclusivamente con fines pacíficos por todos los Estados, ya sean ribereños o sin litoral, sin discriminación y sin perjuicio de las demás disposiciones de esta parte».

*Empleo del poder naval: presencia y disuasión.* Los expertos militares coinciden en valorar y destacar el papel de la fuerza naval en los acontecimientos políticos y su influencia sobre ellos. Hay una utilización de la fuerza naval «como símbolo en tanto que instrumento de poder» (Lucchini, L., 394). O como indica Bertran (1977), «sabemos que la silueta de los navíos de guerra en el horizonte tiene cierta clase de efecto en el observador».

Los atributos de la fuerza naval (movilidad, flexibilidad táctica y gran alcance geográfico) son un instrumento de gran utilidad política en ausencia de hostilidades; su papel es político en la medida en que está relacionado con las reacciones que su despliegue puede *evocar* pero no *inducir* (Luttwak, E. N., 1974, 2).

En el período 1945-1975 se han contabilizado 215 ocasiones en que la Armada de Estados Unidos ha sido utilizada como instrumento político; desde 1955 las unidades navales de este país han estado implicadas en nueve de cada diez incidentes. Para la armada soviética las cifras son sensiblemente más reducidas, así de las 83 ocasiones en que la Unión Soviética ha utilizado sus fuerzas armadas en el período 1946-1968, en sólo 18 casos estuvo implicada la Marina, mientras que en el período 1967-75, las unidades navales participaron en 19 de los 32 casos identificados (Huisken, R., en *Ocean Yearbook*, 413-414). Más recientemente debe destacarse el intento de rescate de rehenes norteamericanos en Irán desde buques estacionados en el Índico. Por otro lado son continuos los incidentes pesqueros con presencia y utilización de unidades navales por parte de España, Marruecos, Portugal y Francia.

Mención aparte merece el conflicto anglo-argentino originado por las Islas Malvinas, cuya magnitud ha sobrepasado la escala local poniendo en peligro la paz y la estabilidad de la comunidad internacional. El enfrentamiento bélico entre Argentina y el Reino Unido, cuyas

consecuencias en los niveles políticos, económicos y militares todavía son objeto de análisis se ha caracterizado por su dimensión marítima, de una envergadura en efectivos y tecnología no experimentada desde la Segunda Guerra Mundial.

O'Connell (1975) observa que el uso coercitivo del poder naval presenta una curva ascendente desde 1945, y llama la atención sobre la forma en la que se perciben estos incidentes, detectando cierta condescendencia hacia la violencia marítima, en el sentido de que es más tolerable que la violencia en tierra, que al mismo tiempo tendría muchas menos posibilidades de ser utilizada.

El uso habitual y frecuente de la fuerza naval por parte de Estados Unidos y la Unión Soviética indujo ya en 1972 a la firma de un Convenio bilateral para la prevención de incidentes entre ambas flotas.

Los datos expuestos confirman la idea ya formulada del sentido en que debe examinarse la postura de las potencias navales en relación con la libertad de los mares.

### 1.3. Recursos marinos.

En el origen de las reclamaciones territoriales sobre el mar se encuentran indefectiblemente la explotación de sus recursos.

Las profundas modificaciones experimentadas por el derecho del mar han obedecido a dos motivaciones fundamentales: 1) sobreexplotación y peligro de extinción de especies, 2) capacidad de explotación de nuevos recursos.

Igualmente la extensión de la soberanía ha ido delimitando e identificando diferentes zonas oceánicas en función del recurso al que se ha pretendido acceder.

Dividiremos nuestra exposición en dos grandes apartados: recursos vivos y recursos minerales.

#### 1.3.1. Recursos vivos: la pesca.

Las pretensiones sobre aguas litorales con fines pesqueros tienen una temprana aparición, y constituyen uno de los factores con mayor peso específico en la creación del concepto del mar territorial. Geográficamente, como ya se ha señalado, tiene su origen en Escandinavia. En 1598 un decreto danés reserva una franja de dos leguas (cuatro millas) para uso exclusivo de los pescadores daneses alrededor de Islandia (Prescott, J. R. V., 37).

Fue igualmente una disputa pesquera, la surgida entre Inglaterra y Holanda en 1610, la que puso en práctica la regla del tiro de cañón como forma de delimitar la extensión del mar territorial.

La protección de los recursos pesqueros ha sido históricamente el argumento utilizado para intentar ampliar el mar territorial que las potencias navales habían conseguido fijar en tres millas náuticas. España fue también, en relación con el tema, uno de los primeros países en adoptar posiciones proteccionistas: en 1760 reclama un mar territorial de seis millas como zona exclusiva de pesca. No obstante esta tesis es calificada de oficialista (Pastor Ridruejo, J. A., 1983, 395), y se ha demostrado su falta de fundamento en base a la ausencia de referencias expresas tanto a la pesca como a la defensa del territorio (Meseguer Sánchez, J. L., 1972).

Si bien con la doctrina de Grotius se admitía el principio de libertad de los mares, también se aceptaba cierta intervención de los Estados sobre una franja de su mar litoral con fines de defensa y explotación de sus pesquerías. La doctrina de Grotius sobre el uso común de los recursos se sustentaba en dos criterios: 1) los recursos del mar no son factibles de apropiación (el mar no se puede ocupar); 2) el mar no se agota por el uso. Es obvio que ambos conceptos están sometidos hoy a una profunda revisión, en la medida en que los principios del tratadista holandés han dejado de tener vigencia: los recursos se pueden agotar, el medio se puede deteriorar y el océano se puede ocupar.

La conferencia de La Haya de 1930 marca el inicio de un proceso que conduce, un cuarto de siglo después, a plantear desde nuevas perspectivas el uso del océano.

Hasta esta fecha las normas jurídicas se encontraban dispersas y la formación del Derecho tenía su origen casi exclusivo en las actas unilaterales. La Haya supuso el primer intento de codificación de toda la producción legal generada hasta entonces.

En esta Conferencia en la que participaron 47 Estados, los puntos planteados se circunscribían a la libertad de navegación, el mar territorial, líneas de base, paso inocente y zona contigua (Zacklin, R., 1975, 31). El tema central de la Conferencia, y en el que no se consiguió una actitud común, estribaba en la determinación de la extensión del mar territorial, sobre el que existían notables discrepancias.

Como refleja el cuadro, la disparidad de criterios era amplia; disparidad que se fundamentaba en los distintos intereses políticos, económicos y geográficos. Esta toma de posiciones en el primer tercio del siglo XX, significaba una «contestación» al criterio de las tres millas que la práctica internacional había llegado a consolidar. Los factores que impulsaban el proceso de ampliación pueden identificarse en dos tendencias interconectadas: la investigación oceanográfica comenzaba a proporcionar amplios y originales conocimientos de la biología y física del mar; por otro lado, la transformación de la pesca en una actividad industrial a la que se había incorporado importantes innovaciones tecnológicas tales como la propulsión a vapor y la frigorización.

Las capturas pesqueras pasan de cuatro millones de toneladas en 1900 a quince millones en 1938 (Chouraqui, G., 1979, 36). En cuanto a la investigación oceanográfica señalaremos que entre 1900 y 1945 se organizaron 67 expediciones científicas y se crearon 41 estaciones costeras o laboratorios marinos (Suárez, J. L., 1979, 13-14).

Transcurrirían veintiocho años para que se produjera un nuevo hito en el desarrollo del Derecho del mar. Durante ese intervalo se produjeron acontecimientos decisivos y se tomaron decisiones de notable trascendencia. Aquí nos limitaremos a hacernos eco de las relacionadas con la actividad pesquera, aunque conviene recordar que en este intervalo se crea la *Comisión de Derecho Internacional* en el seno de la Sociedad de Naciones encargándosele en 1949 el estudio del estatuto jurídico del mar, cuyo resultado fue la Conferencia de Ginebra de 1958 a la que ya se ha aludido.

En cuanto a las importantes decisiones tomadas unilateralmente, tienen de innovador su origen geográfico —Iberoamérica—, y la amplitud en la extensión de las aguas jurisdiccionales.

En 1947, Chile y Perú fijan sus aguas territoriales en doscientas millas; en 1952 se produce la Declaración sobre Zona Marítima (Declaración de Santiago), en la que intervienen Chile, Ecuador y Perú. El 23 de junio de 1947, Chile, mediante una declaración oficial proclama la soberanía «sobre el zócalo continental, cualesquiera que sea su profundidad y en toda la extensión necesaria para reservar, proteger y aprovechar los recursos y riquezas naturales de cualquier naturaleza». (Orrego Vicuña, F., en Zacklin, R. 279). En agosto del mismo año Perú, por un decreto inspirado en la acción de Chile,

Tabla 1.4. Conferencia de la Haya (1930). Límites del mar territorial propuestos por los Estados participantes.

3 millas sin zona contigua	3 millas con zona contigua	4 millas con zona contigua	6 millas con zona contigua
Gran Bretaña	Francia	Finlandia	Cuba
Australia	Bélgica	Islandia	España
India	Egipto		Letonia
Japón	Estonia		Persia
Sudáfrica	Alemania		Turquía
Holanda	Polonia		
Canadá			
Estados Unidos			
6 millas sin zona contigua.	6 millas sin zona contigua ó 3 millas con zona contigua.	3 millas/3 millas con zona contigua.	3 millas/3 millas con zona contigua solo ciertos países y fines.
Colombia	Chile	Grecia	Irlanda
Italia			
Uruguay			
Rumanía			
Yugoslavia			
4 m/4 m con zonacontigua solo ciertos fines y uso continuo y secular.	4 m/otras distancias. Práctica antigua		12 m/6 m con zona contigua
Noruega	Suecia		Portugal
Unión Soviética: distancias variables pero sin obstaculizar las vías marítimas.			

Fuente: Zacklin, R. 1975, 31-32.

establece la soberanía y jurisdicción sobre las áreas submarinas y las aguas suprayacentes en una extensión de doscientas millas (Pfirter de Armas, F. M., en Zacklin, R., 279).

Las declaraciones unilaterales de Chile y Perú se basaban en el reciente precedente de la Proclamación Truman, pero a diferencia de la estadounidense que tenía finalidades orientadas a los recursos minerales se trataba para los países sudamericanos de proteger importantes recursos vivos generados por la conjunción de una serie de fenómenos naturales: una gran amplitud de temperaturas que favorecen la formación del «up-welling», junto con las corrientes del Perú y de Humboldt y la incidencia de los vientos. Estos fenómenos dan lugar a una importante producción de plancton, base de una de las riquezas piscícolas más abundantes en el mundo que, además, sirve de alimento a poblaciones de aves productoras de guano (Pfirter de Armas, F. M. 295-296). Por otro lado, se da la

circunstancia de la variable localización de las poblaciones ictiológicas, uno de los motivos de la amplia extensión jurisdiccional.

A partir de estas dos Declaraciones y de la *Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas marítimas del Pacífico Sur* (Santiago, 1952), Iberoamérica se adelantaba en el proceso de revisión del Derecho del Mar. Hay que hacer hincapié en algunos aspectos de esta Conferencia; en una de sus Declaraciones, la de Zona Marítima, se determina que «los Gobiernos deben cuidar la conservación y protección de los recursos naturales (...)» (Zacklin, R., 34). La justificación para la extensión jurisdiccional no se apoya, a partir de estos momentos, en la mera intención de un uso exclusivo, sino que se va más allá al hacer mención a la *conservación y protección*, criterios que recogerá posteriormente la III Conferencia del Mar y que constituyen el fundamento para la creación de las zonas

económicas exclusivas con una amplitud de doscientas millas.

La Conferencia de Ginebra de 1958 (I Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar) no va a recoger en su totalidad las profundas modificaciones que ya se estaban produciendo en Iberoamérica. Sí se hacía eco del importante paso dado por Estados Unidos en 1945 mediante la Proclamación Truman (este punto será tratado con más amplitud en el apartado de recursos minerales). La Conferencia de Ginebra, por otra parte, supone un cambio cualitativo importante en la evolución del Derecho del Mar. Hasta Ginebra, como señala acertadamente Knight (1977), el uso de la alta mar no tenía restricciones ni estaba regulado, fue a partir de esta Conferencia cuando se abre una nueva etapa introduciendo el concepto de «uso razonable de la alta mar». Posteriormente, surge otro concepto correspondiente a una nueva fase, la del «uso regulado»; la última fase, la que ya se ha iniciado para ciertos usos es la de los «derechos de propiedad» (Knight, H. G., 26-29).

Volviendo a la Conferencia de 1958, ésta adopta cuatro convenciones: Mar territorial y Zona contigua, Alta mar, Protección de recursos biológicos de la alta mar y Plataforma continental.

En el artículo 2 de la Convención de la Alta mar se declara la libertad de navegación, de pesca, de tendido de cables submarinos y tuberías, y la libertad de sobrevuelo.

En lo que concierne a la pesca, la Conferencia adopta criterios favorables a los países desarrollados interesados en seguir manteniendo el principio de libertad de pesca. Las pretensiones de derechos exclusivos hasta las doscientas millas expresadas por Iberoamérica, no son aceptadas.

Para estas fechas (1958) las capturas mundiales de pesca habían alcanzado la cifra de veintisiete millones de toneladas: en veinte años casi se duplica la producción y trece años después, 1971, pasa a ser de setenta millones de toneladas (Luchini, L., 94). El rápido incremento de las capturas y de la presión que empieza a ejercerse sobre ciertas pesquerías, induce a la firma de acuerdos y convenciones de carácter regional. En 1949 se firma la Convención de Washington (Convenio internacional de pesquerías del Atlántico Noroeste) y en 1952 la de Tokio sobre pesquerías del Pacífico Norte. En Londres en 1959 se crea la NEAFC (Convenio de Pesquerías del Atlántico Noreste).

Los acuerdos de pesca más importantes se toman algo más tarde, en 1964, en la Convención Europea sobre pesca firmada en Londres tras el fracaso absoluto de la II Conferencia del Mar. Entre la I y II Conferencia ya se había producido otro conjunto de decisiones unilaterales por parte de algunos Estados. Islandia crea una zona exclusiva de pesca de doce millas, Faroe declara derechos exclusivos sobre su plataforma continental y China Popular, Irán y Panamá extienden su mar territorial a doce millas.

La Convención Europea en la que participan dieciséis países, establece para cada Estado dos zonas: la primera de seis millas y la segunda entre seis y doce; la primera está reservada al uso exclusivo del Estado ribereño, y en la segunda pueden faenar otros países que históricamente hayan frecuentado esos caladeros (Zacklin, R., 39).

En 1969 numerosos Estados habían adoptado zonas exclusivas de pesca y zonas de conservación de pesquerías. El panorama internacional a este respecto queda reflejado en la tabla (1.5.).

La situación para estas fechas según revela la tabla (1.5.), se podría calificar de moderada; sólo 34 países reclamaban zonas exclusivas de pesca (mayoritariamente de doce millas) y seis, zonas de conservación, siendo la amplitud de la zona exclusiva generalmente mayor que el mar territorial. Pasarían pocos años para que la situación cambiase en términos radicales.

Mientras, en Iberoamérica, se volvía a dar un paso más en la elaboración del Derecho del Mar. En 1970 se produce la Declaración de Montevideo en la que participan Chile, Perú, Ecuador, Panamá, El Salvador, Argentina, Brasil, Nicaragua y Uruguay. Se adoptan seis principios, insistiendo en los derechos de los Estados a disponer de sus recursos, a establecer los límites jurisdiccionales en función de sus características geográficas y a conservar y explorar los recursos adyacentes a sus costas, entre otras medidas.

Ese mismo año la Asamblea General de Naciones Unidas, por resolución 2.750 (XXV) convoca para 1973 la III Conferencia sobre el Derecho del Mar.

El inicio de la década de los setenta va a presentar los grandes problemas en la explotación de los recursos pesqueros. Las capturas mundiales detienen por primera vez su crecimiento en 1970; la producción será fluctuante a partir de este año, con un crecimiento lento

Tabla 1.5. Estados con zonas exclusivas y zonas de conservación. Límites en 1969 (millas náuticas).

	ZONA EXCLUSIVA	ZONA CONSERVACION
Alemania, Rep. Fed.....	12. (a)	
Australia .....	12 (1968)	
Bélgica.....	12. (a)	
Canadá.....	12 (1964)	
Ceilán.....		106 (1975)
Colombia.....	12 (1923)	
Corea, Rep. de.....	20-200 (1952-54)	
Costa de Marfil .....	12 (1967)	
Costa Rica.....		200 (1949)
Chile.....	200 (1947)	
Dinamarca.....	12 (1965)	
Groenlandia .....	12 (1950)	
Islas Feroe.....	12 (1963)	
España.....	12 (1967)	
Estados Unidos.....	12 (1966)	1945 facultad para establecerla.
Francia.....	12 (1967)	
Ghana .....		100 (1963)
India.....		112 (1956)
Irlanda .....	12 (1964)	
Islandia .....	12 (1958)	
Italia .....	12. (a)	
Líbano .....	6 (1921)	
Marruecos.....	12 (1967)	
México.....	12 (1966)	
Nicaragua .....	200 (1965)	
Noruega.....	12 (1961)	
Nueva Zelanda.....	12 (1965)	
Países Bajos.....	12. (a)	
Paquistán.....		112 (1966)
Perú.....	200 (1947)	
Portugal.....	12 (1966)	
Reino Unido .....	12 (1964)	
República Dominicana .....	12 (1967)	
Senegal .....	18 (1968)	
Suecia.....	12 (1968)	
Túnez.....	12 (1962)	
Turquía.....	12 (1964)	
Uruguay.....	12 (1963)	
Vietnam, Rep.....		20 Km. (1936)

(a) El Estado es signatario de la Convención Europea de Pesca.

Fuente: FAO, Límites y estatutos del mar territorial de las zonas exclusivas de pesca, de las zonas de conservación de pesquerías y de la plataforma continental, 1969.

de 1 a 2% anual, frente al 7% anual que era la tendencia anterior a 1969. Las razones parecen encontrarse en la reducción de stocks de especies abundantes, desapareciendo por tanto la oportunidad para que se dé el rápido crecimiento de las décadas anteriores. Así, especies como el arenque, la anchoveta, el lenguado y el bacalao tienen sus stocks sobreexplotados o colapsados (FAO, FERM/C710, 1979).

En 1972 se produce el colapso de la especie con mayor volumen de pesca en el mundo, la anchoveta; de una producción de doce millones de toneladas en 1970 se pasa a cuatro millones en 1972 (Naciones Unidas, E/5650, 1975). Un nuevo colapso se volvería a producir cinco años más tarde. Por otra parte, la Comisión de la CEE sobre pesca recomendaba la suspensión de la pesca en el Mar del Norte del arenque, una de las especies con mayor volumen de capturas en el Atlántico (Holt, S., en *Ocean Yearbook* 1,38).

La situación de las pesquerías en el mundo junto con otros usos del océano, anunciaba a mediados de la década profundas transformaciones en la regulación de los usos del mar. A las posiciones tomadas por los Estados iberoamericanos se iría sumando progresivamente la mayoría de la comunidad internacional.

En 1975 los límites de pesca de los países independientes presentaban la siguiente composición.

Tabla 1.6. Límites de Pesca. 1975 (en millas náuticas).

Millas	N.º Estados	Millas	N.º Estados
3	14	50	6
4	1	53	1
6	3	70	1
2	75	130	1
15	1	132	1
18	1	150	2
20	1	200	13
30	4		

Fuente: Knight, H.G., 1977, 97-99

La comparación con la tabla (1.5.) es altamente significativa; frente a cuarenta Estados que componen la lista de 1969, ahora son 125, triplicándose el número de países que adoptan las doscientas millas. La tendencia a la progresiva extensión de la jurisdicción sobre los recursos es manifiesta, y en la III Conferencia del Mar queda reflejada tal actitud con la creación

de la Zona Económica Exclusiva. En el Comité II de dicha Conferencia 88 países son partidarios de adoptar una ZEE de doscientas millas, aunque con diferentes matizaciones.

En el *Texto Integrado Oficioso para fines de Negociación 1977*, la actividad pesquera con relación a las distintas zonas queda como sigue:

*Mar territorial.* Se considera que el paso de un buque por el mar territorial, es perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño, si lleva a cabo, entre otras: «Cualesquiera actividad de pesca» (Art. 19,1).

El Estado ribereño podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente en relación con «la conservación de los recursos vivos del mar» (Art. 21,d).

*Zona contigua.* No existe referencia a la actividad pesquera en esta zona, sin embargo, la zona contigua queda incluida en la ZEE y la plataforma continental.

*Zona económica exclusiva.* En esta zona cuya extensión no puede superar las doscientas millas, los Estados ribereños tienen: «Derecho de soberanía para los fines de explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos del lecho, el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes (...)» (Art. 56,1).

Los artículos 61 a 68 relativos a la ZEE regulan los siguientes aspectos relacionados con la pesca: conservación recursos vivos, utilización recursos vivos, poblaciones que se encuentren dentro de la ZEE, especies catádromas y especies sedentarias.

*Plataforma continental.* El texto de 1977 contiene una definición ambigua de la plataforma continental y que se vería modificada en el texto de 1980. Sus características serán analizadas en el epígrafe dedicado a los recursos minerales. En cuanto a los derechos del Estado ribereño en este espacio, el articulado determina que:

1. «El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales» (Art. 77,1).

2. «Los derechos a que se refiere el párrafo anterior son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos minerales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado».

3. «Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa».

4. «Los recursos naturales a que se refieren las disposiciones de la presente parte son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y del subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquéllos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con dicho lecho o subsuelo».

En cuanto a los recursos vivos y en relación con las especies no sedentarias, el articulado relativo a la plataforma no hace mención expresa sobre su regulación, pero hay que tener en cuenta que las aguas suprayacentes en gran medida quedan incluidas en la ZEE, donde sí se completa tal regulación.

*Alta mar:* En alta mar existe libertad de pesca con sujeción a la obligación de adoptar medidas para la conservación de los recursos.

El *Proyecto de Convención* de 1980 ratifica casi íntegramente los aspectos referidos a la pesca, incluyendo sólo modificaciones en lo que respecta a la definición y extensión de la plataforma continental. Todos estos aspectos no sufren modificación alguna en el texto definitivo de la Convención (1982).

### 1.3.2. Recursos minerales.

Gran parte de las expectativas suscitadas en los últimos años por los océanos, están basadas en la posible explotación de sus recursos minerales contenidos en la plataforma continental, en el lecho oceánico y en su subsuelo. Lógicamente, las transformaciones e innovaciones experimentadas por el Derecho del mar obedecen en gran medida a la creciente certidumbre de que dichos recursos son accesibles para el hombre.

En función de su localización se han definido nuevos espacios, y por primera vez se ha procedido a una clara distinción entre lo que son las aguas oceánicas por un lado, y el lecho y su subsuelo por otro (Luard, E. 1977).

Ante el descubrimiento de tales recursos, la comunidad internacional se ha dividido en dos bloques: los que poseen la tecnología para explotarlos y los que carecen de ella. Entre los pri-

meros se encuentran los países que han votado en contra de la Convención, o se han abstenido.

Siendo la tecnología de explotación y explotación de reciente creación, las reclamaciones sobre los espacios susceptibles de contener recursos minerales, surgen al finalizar la primera mitad del presente siglo.

La declaración que se presenta con carácter paradigmático a estos efectos, es la denominada Proclamación Truman de 1945. Existen, sin embargo, dos precedentes localizados, como en casos anteriores, en Sudamérica: el Tratado anglo-venezolano de 1942, y el Decreto argentino 1.386 de 1944 en el que se consideran «las costas oceánicas así como el mar epicontinental argentino, zonas transitorias de reservas minerales» (Pfirter de Armas, F. M., op. cit., 275).

El mayor impacto la produjo la ya aludida Proclamación del Presidente de Estados Unidos el 28 de septiembre de 1945. ¿Qué significaba esta declaración unilateral de apropiación de nuevos espacios oceánicos? En síntesis, Estados Unidos reclamaba el derecho de explorar su plataforma continental, aunque ello no significara, en ese momento, la extensión de su soberanía sobre tal espacio (Chouraqi, G., 44).

El texto de la Proclamación consideraba que «el mundo tendrá necesidad en un futuro más o menos cercano de nuevas fuentes de petróleo y otros minerales (...)» por lo que, «el Gobierno de Estados Unidos considera los recursos del subsuelo y del lecho del mar de la plataforma continental (...) como pertenecientes a los Estados Unidos y sometidos a su jurisdicción y control» (Proclamación Truman, 28 septiembre 1945).

Entre 1945 y 1950, treinta países procedieron a ejercer reclamaciones unilaterales sobre la plataforma continental (Chouraqi, G., 45). Todavía las doctrinas sobre la jurisdicción ejercida en espacios marítimos no estaban desarrolladas, de forma que mientras unos Estados se pronunciaban solamente acerca de la plataforma continental, otros incluían las aguas suprayacentes o declaraban como mar territorial la plataforma continental entera (Zacklin, R., 23).

Es la Conferencia de Ginebra de 1958 la que consolida dicha doctrina en el Derecho internacional positivo. Efectivamente, como ya se ha indicado, una de las Convenciones de Ginebra es la referida a la plataforma continental que queda definida en el artículo 1 como:

El lecho del mar y el subsuelo de «las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero situa-

das fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permitan la explotación de los recursos naturales de dichas zonas».

La definición de 1958 utiliza tres criterios: contigüidad, profundidad y explotabilidad; el último denominado también «test de explotabilidad» era claramente favorable a los países industrializados poseedores de la tecnología adecuada para acceder a perforar espacios progresivamente más profundos, originando al mismo tiempo tres tipos de injusticias según Martray (1977):

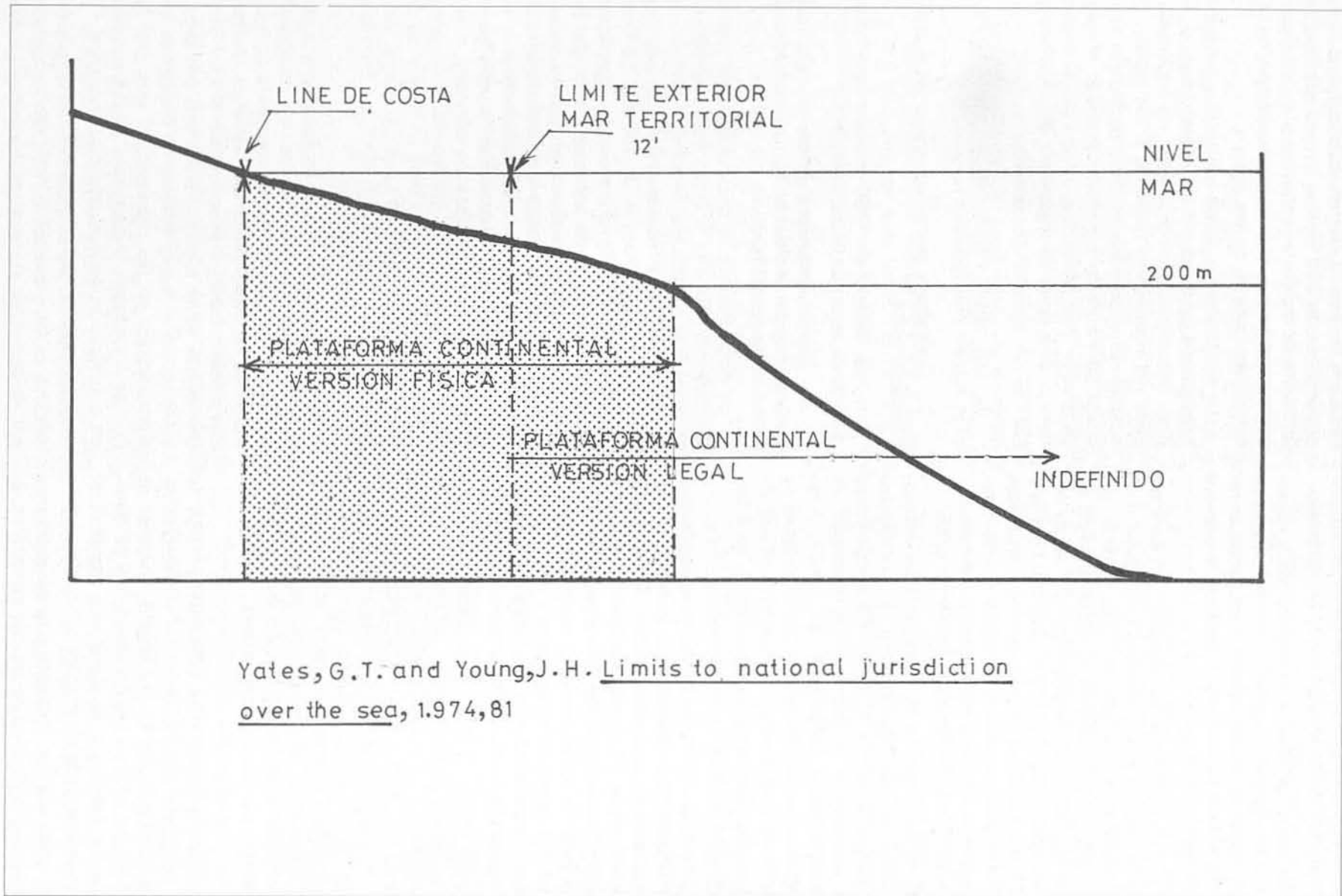
1. Los países enclavados sin litoral no tendrán acceso a los recursos oceánicos.
2. Consagra y prima los azares de la morfología terrestre.
3. La isóbata de 200 metros está desigualmente repartida (Martray, J., 81).

Los textos posteriores, como se verá más adelante siguen manteniendo en gran medida las ventajas geográficas.

Se daba además la circunstancia de que la Conferencia poseía (y la sigue manteniendo) un carácter más político que técnico, al extremo de que no se requirió el asesoramiento de expertos (Lucchini, L., 352; Kar, A. J., 1980,3). La Convención de la plataforma continental significaba ante todo una toma de posiciones ante una legislación (o quizás su carencia) que no se correspondía con los nuevos intereses de los países industrializados. Las perspectivas que se abrían ante la posible extracción de petróleo en el mar, indujeron a los Estados ribereños a formular la doctrina de la plataforma continental (Colliard, C. A., 1979), doctrina en la que no se tienen en cuenta datos de base científicos, sino políticos, y con una ambigüedad que favorecía un expansionismo sin límites.

La incorporación de nuevos Estados a la comunidad internacional, Estados que acababan de surgir a la independencia, cambia la composición de la Organización de Naciones Unidas. Los nuevos Estados adoptan una actitud proteccionista sobre sus recursos y ven con explicable recelo el nuevo embate de los países industrializados en las riquezas del mar, por lo que se introducen importantes modificaciones en la redifinición de la plataforma continental.

Estos nuevos países tuvieron una actuación decisiva en la resolución 2.749 (XXV) adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas



en 1970. Como ya se ha aludido, a instancia del representante de Malta, Arvid Pardo, Naciones Unidas crea un comité especial compuesto de 35 estados con el fin de estudiar el uso del mar solamente con fines pacíficos y explotar sus recursos en beneficio de toda la Humanidad. En la Resolución antes citada se declara que «el fondo de los mares y de los océanos, así como su subsuelo más allá de los límites de la jurisdicción nacional (en adelante denominada zona) y los recursos de la zona son patrimonio común de la Humanidad». En otros puntos se declara la zona no apropiable por los Estados y su utilización será exclusivamente con fines pacíficos.

La generosidad de la declaración sólo quedaba empañada por un pequeño inconveniente: todavía no se había determinado con precisión hasta dónde llegaban los límites de la jurisdicción nacional. Cuando al inicio de la III Conferencia del Mar se redefine la plataforma continental y se crea la zona económica exclusiva, el patrimonio común de la humanidad representa el 65% de los fondos marinos, con la particularidad de que en el 35% restante se encuentran la mayoría de los recursos minerales y el 95% de los pesqueros (Lucchini, L. 79).

La III Conferencia del Mar ha supuesto por un lado —en cuanto a los recursos minerales— la consolidación de las tendencias expansionistas ya afloradas en Ginebra y ampliadas posteriormente por la práctica estatal, y en segundo término, la redefinición del concepto de plataforma continental al que se incorporan criterios geológicos más precisos aunque manteniendo la dualidad de criterios geológicos y jurídicos.

Antes de pasar al análisis de los nuevos contenidos conviene reflejar algunos datos relativos a la exploración y explotación de los recursos minerales.

La explotación de minerales de procedencia marina ha introducido en el Derecho del mar las modificaciones más importantes y trascendentes ya que afectan a espacios que nunca antes habían sido considerados por la legislación.

La tabla (1.7.) muestra el reparto de diferentes minerales en las respectivas zonas oceánicas: desde los contenidos en el agua del mar a los depositados en la plataforma, el talud y el fondo, más los existentes en el subsuelo. Todos estos minerales no están todavía en estado de explotación y las dificultades para explotarlos están en función de la tecnología existente para grandes profundidades.

Tabla 1.7. Clasificación de los recursos minerales marinos.

Disueltos		No consolidados Plataforma continental: 0-200 m.	
Agua del mar:		No metálicos:	
Agua potable		Arena y grava	
Metales y sales de:		Limos y conchas	
Magnesio		Arenas silíceas	
Sodio		Piedras semipreciosas	
Calcio		Arenas industriales	
Bromo		Fosforita	
Potasio		Aragonito	
Sulfuro		Baritina	
Estroncio		Glauconita	
Boro		Minerales pesados:	
Uranio		Magnetita	
Salmueras metalíferas:		Hmenite	
Concentraciones de:		Rutilo	
Cinc		Monacita	
Cobre		Cromo	
Plomo		Circón	
Plata		Casiterita	
		Metales preciosos:	
		Diamantes	
		Platino	
		Oro	
		Cobre nativo	
NO CONSOLIDADOS			
Talud continental 200-300 m.		Lecho oceánico 3.500-6.000 m.	
Autígenos:		Autígenos:	
Fosforita		Nódulos de ferromanganeso y asociados	
Oxidos de ferromanganeso y minerales asociados		Cobalto	
Fangos metalíferos con:		Níquel	
Cinc		Cobre	
Cobre		Sedimentos:	
Plomo		Arcillas rojas	
Plata		Limos calcáreos	
		Limos silíceos	
CONSOLIDADOS			
Depósitos estratificados, láminas, vetas, diseminados o sin forma de cristalizar de:			
Carbón			
Hierro			
Piedra Caliza			
Sulfuro			
Estaño			
Oro			
Sales metálicas			
Hidrocarburos			

Fuente: Ocean Yearbook 1, 1978, 188.

El valor de la producción de minerales en diferentes áreas marinas está recogida en la tabla (1.8) (Ocean Yearbook 1, 184). De todos los minerales explotados, el mayor valor corresponde al petróleo y gas con 90.000 millones de dólares; estos recursos representan el 90% del valor total de todos los recursos extraídos del mar (Naciones Unidas, E/5.650), previéndose que las

inversiones en exploración y explotación durante el período 1970-85 alcanzarán la cifra de 450.000 millones de dólares.

Junto con el petróleo y el gas, las perspectivas más interesantes están centradas en los nódulos de manganeso, llamados así por ser dicho mineral uno de sus componentes principales, aunque estimados sustancialmente por su con-

Tabla 1.8. Producción anual mundial de minerales procedentes del fondo del mar y de las costas (valor estimado de las materias primas en millones de \$ USA).

	Valor de la producción (1972)	% valor procedente océano	Proyección valor de la producción en (1980).
<b>Minerales solubles y fluidos subsuperficiales:</b>			
Petróleo y gas .....	103.000	18	90.000
Azufre .....	25	33	
Sal .....	0.1		
Potasa (producción a partir de 80s) .....	-	-	
Energía geotérmica .....	-	-	
Producción agua dulce .....	35	-	
<b>Depósitos superficiales:</b>			
Arena y grava .....	100	1	
Conchas calcáreas .....	35	80	
Oro .....	-	-	2.000
Platino .....	-	-	
Estaño .....	53	7	
Titanium sands, circón y monacita .....	76	20	
Iron sands .....	10	1	
Diamantes .....	-	-	
Coral .....	7	100	
Baritina .....	1	3	
Nódulos de manganeso (hasta déc. 80) .....	-	-	
Fosforita .....	-	-	
<b>Depósitos subsuperficiales del lecho rocoso</b>			
Carbón .....	335	2	
Mineral de hierro .....	17	1	
<b>Extraídos del agua del mar</b>			
Sal .....	173	29	
Magnesio .....	75	61	
Agregados de magnesio .....	41	6	
Bromo .....	20	30	
Agua dulce .....	51	-	2.000
Agua pesada .....	27	20	
Otros (sal, pot., sales calc., sulf. sod.) .....	1	-	
Uranio .....	-	-	
Total .....	-	-	94.000

Fuente: Charlier, F.H. en Ocean Yearbook 1, 188.

Tabla 1.9. Valores estimados de la producción para los principales componentes de los nódulos polimetálicos (millones de \$ de 1971).

Mineral	Manganeso			Níquel		
	1971	1980	1985	1971	1980	1985
Año						
Yacimientos terrestres.....	223	310	363	445	617	825
Fondos marinos.....	0	12	33	0	135	181
Total.....	223	322	396	445	752	1.006
Fondos marinos %.....	0	3.7	8.3	0	18	18

Mineral	Cobalto			Cobre		
	1971	1980	1985	1971	1980	1985
Año						
Yacimientos terrestres.....	115	130	140	6.125	9.382	11.969
Fondos marinos.....	0	70	120	0	123	158
Total.....	115	200	260	6.125	9.505	12.127
Fondos marinos %.....	0	35	46	0	1.3	1.3

Fuente: Giarini, O., 1977, 151.

tenido menor, aunque más valioso, en níquel, cobre y cobalto. Los nódulos se encuentran depositados en los fondos de las llanuras abisales a una profundidad que oscila entre 3.000 y 4.000 metros, extendiéndose sobre superficies de miles de km<sup>2</sup>. Recientemente se han detectado en el Mar del Norte, en el Báltico y en el Lago Michigan a profundidades entre 15 y 30 metros (Giarini, O., 141-143).

La tecnología para su explotación se encuentra en un estado muy avanzado (Naciones Unidas, vol. III, 1975, 5-45; Ross, D. A., 1978, 143-153), habiéndose ya iniciado su extracción al comienzo de la década de los ochenta.

La exploración y explotación se encuentran desde hace un decenio en manos de compañías mayoritariamente privadas, siendo los grupos más importantes los consorcios norteamericanos y japoneses (N. U., E/5.650; Giarini, O., 145; Luard, E., 275; Ocean Yearbook, 1, 190).

La III Conferencia del Mar incorpora con relación a los recursos, la redefinición de la plataforma continental y la creación de la Zona Económica Exclusiva.

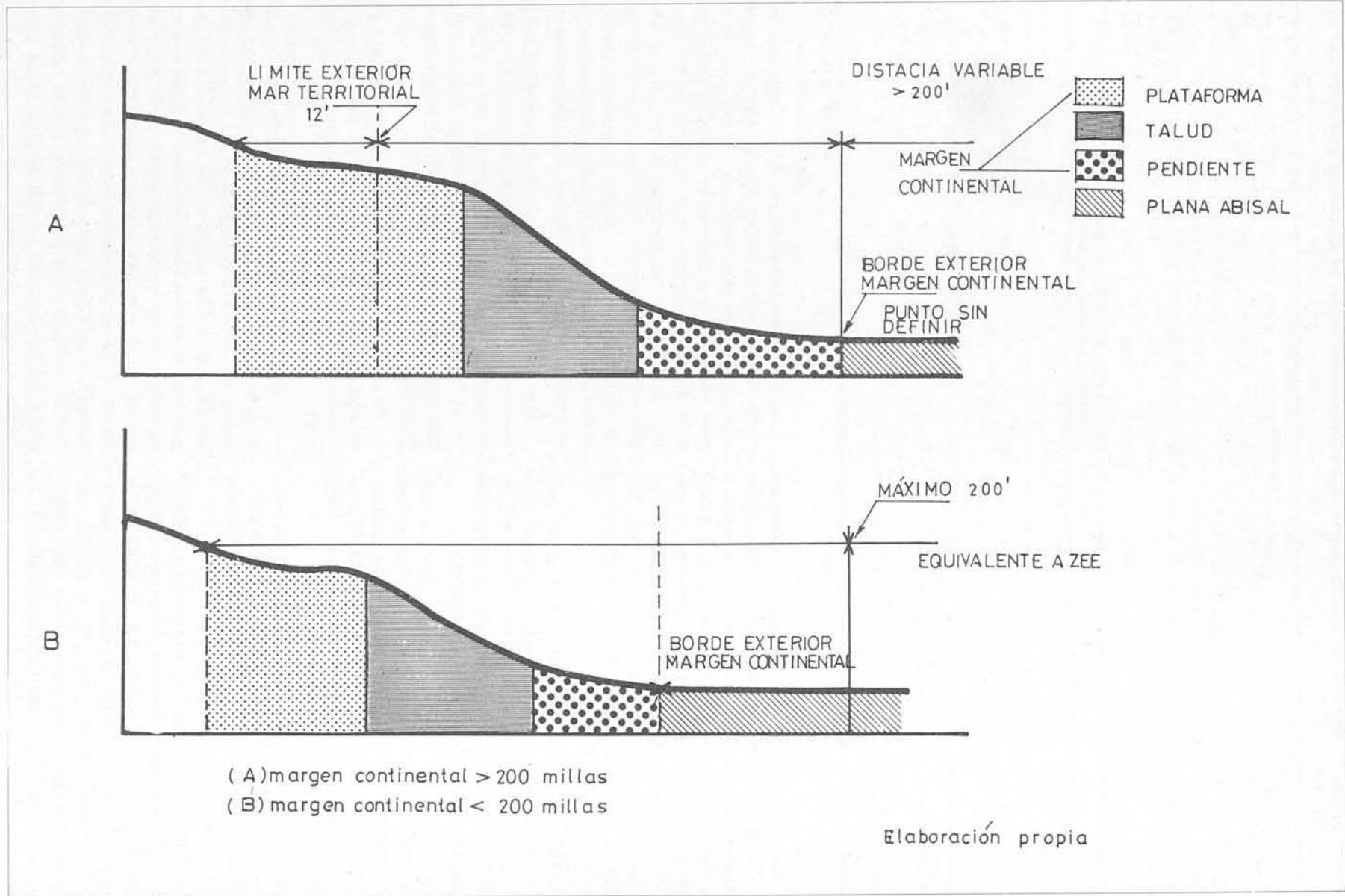
La primera modificación al texto de 1958 elimina la ambigüedad del test de explotabilidad que permitía un límite indefinido a la plataforma continental, o mejor dicho, al concepto de plataforma expresado en el texto. Sigue siendo, sin embargo, una definición más jurídica que geológica. El artículo 76 del *Texto Integrado de 1977*, indica:

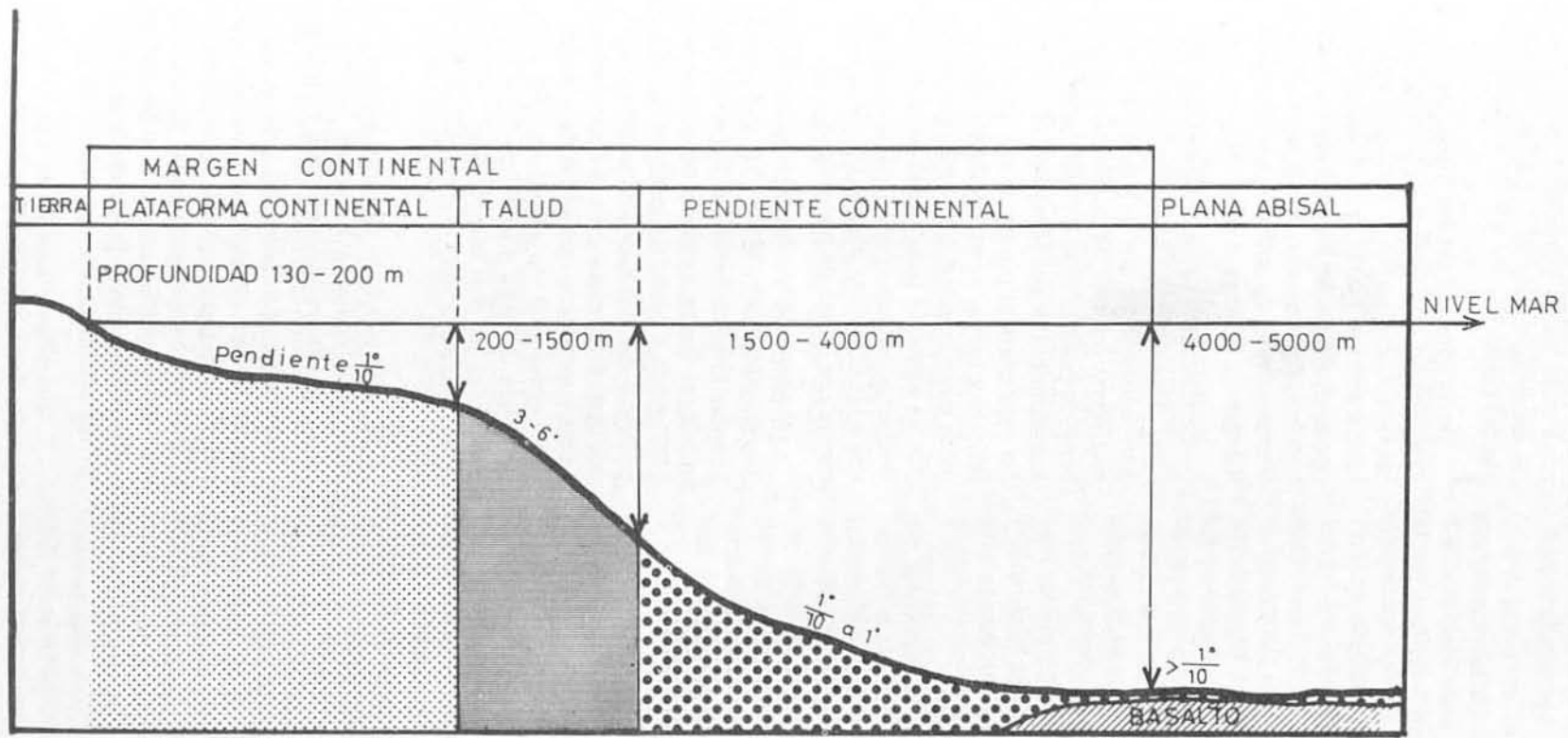
«La plataforma continental de un estado ribereño comprende el lecho y subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia».

Una segunda modificación estriba en el establecimiento del límite interior; el texto de 1958 lo contaba desde el borde exterior del mar territorial (véase gráfico 1.1.), mientras que el texto que ahora analizamos toma como origen las líneas de base (véase gráfico 1.2.).



La extensión de la plataforma se delimita en el texto de 1977 en función de dos criterios: geomorfológico y distancia superficial. (Gráfico 1.2.).

El criterio geomorfológico —borde exterior del margen continental— si bien permite ser más objetivo, no se ajusta sin embargo al concepto físico de plataforma continental (gráfico 1.3.), ya que incorpora dos áreas geomorfológicas que en sentido estricto no forman parte de la plataforma: el talud y la eminencia o pendiente continental. Lógicamente la extensión de la plataforma es variable para cada Estado; en casos óptimos la anchura de la plataforma puede alcanzar hasta 750 millas, sin contar el talud ni la pendiente.





FUENTE: Luard, E.: The control of sea-bed, 1977, 7

-  PLATAFORMA
-  TALUD
-  PENDIENTE

1.3. Margen continental. Perfil longitudinal.

Cuando el margen continental no llegue a las 200 millas se tomará como límite exterior esta última distancia, que no está vinculada con ningún aspecto geológico y que corresponde al límite exterior de la ZEE.

El sistema de delimitación de la plataforma continental desarrollado en el texto definitivo de la Convención (1982) se articula en una doble alternativa: a) margen continental con extensión inferior a 200 millas; b) margen continental con anchura superior a 200 millas. En el primer caso, se toma la distancia de 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, como límite exterior de la plataforma; en realidad no hay tal delimitación del borde exterior del margen continental, sino que se hace coincidir esta delimitación con la ZEE ya que en definitiva el concepto de ZEE abarca el lecho y subsuelo oceánicos.

La segunda alternativa genera un prolijo método delimitatorio que sintetiza tres proposiciones: fórmula de Hedberg, fórmula Irlandesa y la proposición Soviética.

Hollis D. Hedberg<sup>4</sup> plantea el problema de delimitación como la determinación de la frontera entre la jurisdicción nacional e internacional, en función de los recursos de hidrocarburos contenidos en el subsuelo. Se trata pues de establecer una frontera política (separación de las jurisdicciones nacional e internacional) procurando que el Estado ribereño tenga máximas posibilidades de acceso a los citados recursos.

Hedberg considera que la «frontera natural» entre ambas jurisdicciones en el lecho oceánico está basada en la diferencia entre la topografía continental y la del lecho. El elemento diferenciador es el margen continental, entendiendo por tal el borde sumergido del continente (Hedberg, H. D., 1976). El límite exterior o «la base del continente» es el pie o base del talud.

Lo que define el paso del medio continental al oceánico es un cambio geológico (grosor y densidad de las cortezas continental y oceánicas) pero de difícil determinación para expresar una eficaz frontera política, resultando lo más práctico para el autor recurrir a la geomorfología, esto es, al pie del talud como punto donde se localiza el límite exterior del margen. Pero teniendo en cuenta que no es fácil una determinación precisa del pie del talud para el trazado de una frontera-línea, Hedberg propone una frontera-zona con una anchura de 100 kilómetros (54 millas) y dentro de dicha zona cada Estado trazaría la frontera-línea mediante líneas de base recta que unirían puntos fijos. La zona fronteriza

se iniciaría en el pie del talud para lo cual, obviamente se necesita conocer su localización, resultando entonces, de dudosa utilidad dicha zona cuya razón primordial es, como acabamos de exponer, salvar la imprecisa localización del pie del talud.

De la fórmula de Hedberg se recogen en la Convención dos aspectos: la distancia al pie del talud (sustitución de la zona por una simple distancia entre el punto fijo y el susodicho pie) aunque aumentada de 54 a 60 millas, y las líneas de base recta uniendo los puntos fijos como la frontera-línea: en definitiva el límite exterior del margen.

La fórmula Irlandesa ofrece una doble posibilidad para determinar el borde exterior del margen continental. La primera —es la propuesta realmente original de su fórmula— establece una serie de puntos fijos en los cuales el espesor de los sedimentos sea al menos el 1% de la distancia más corta al pie del talud. Tales puntos posteriormente se unen mediante líneas de base recta cuya longitud no puede exceder de 60 millas. La segunda posibilidad recoge la fórmula de Hedberg: puntos fijos a una distancia no superior a las 60 millas del pie del talud, unidos igualmente por líneas de base recta.

La proposición original soviética data de la sesión de Ginebra de 1978 y consiste en que, cuando la plataforma se extienda más de 200 millas, el límite exterior no sobrepase más de 100 millas a partir de las 200 de ZEE. Esta proposición es incorporada primero en forma de notificación incluida en el Texto Integrado Oficioso y establece que el límite exterior del margen continental no excederá 350 millas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, o 100 millas desde la isóbata de 2.500 metros (Prescott, V., 1980, 63).

El resultado final de tales proposiciones aparece de la siguiente forma en la Convención de 1982, que reproducimos dada su importancia.

Art. 76.4 a) Para los efectos de esta Convención el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, donde quiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante:

1) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1%

de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental; o

II) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental.

b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base.

5. Los puntos fijos que constituyen la línea de los límites exteriores de la plataforma continental en el lecho del mar, trazada de conformidad con los incisos I y II) del apartado a) del párrafo 4, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isóbata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros.

7. El Estado ribereño trazará el límite de su plataforma continental más adentrado en el mar cuando esa plataforma se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante líneas de base recta cuya longitud no exceda de 60 millas marinas, que unan puntos fijos que serán definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud.

Los gráficos núms. 1.4 y 1.5, recogen el sistema establecido en los párrafos arriba reproducidos, así como las diversas posibilidades de combinación que ofrecen las normas contenidas en el artículo 76.

Los puntos que han recibido mayores objeciones del método delimitatorio del Proyecto de Convención son los referentes al espesor de los sedimentos y a la determinación del pie del talud.

En cuanto al primero la crítica más detallada procede de Hollis D. Hedberg (1979) lo que, sin tildarle de resentido, parece de todo punto lógico ya que su propuesta completa no prosperó en beneficio de la irlandesa. Hedberg destaca la carencia de la frontera-zona y de disposiciones especiales para mares cerrados o semicerrados (lo que este autor denomina «restricted seas»). En cuanto al espesor de los sedimentos resume su crítica en ocho puntos de los que destacamos algunos de ellos.

Según Hedberg falta información adecuada acerca del espesor de los sedimentos para establecer una frontera precisa, dándose una irregu-

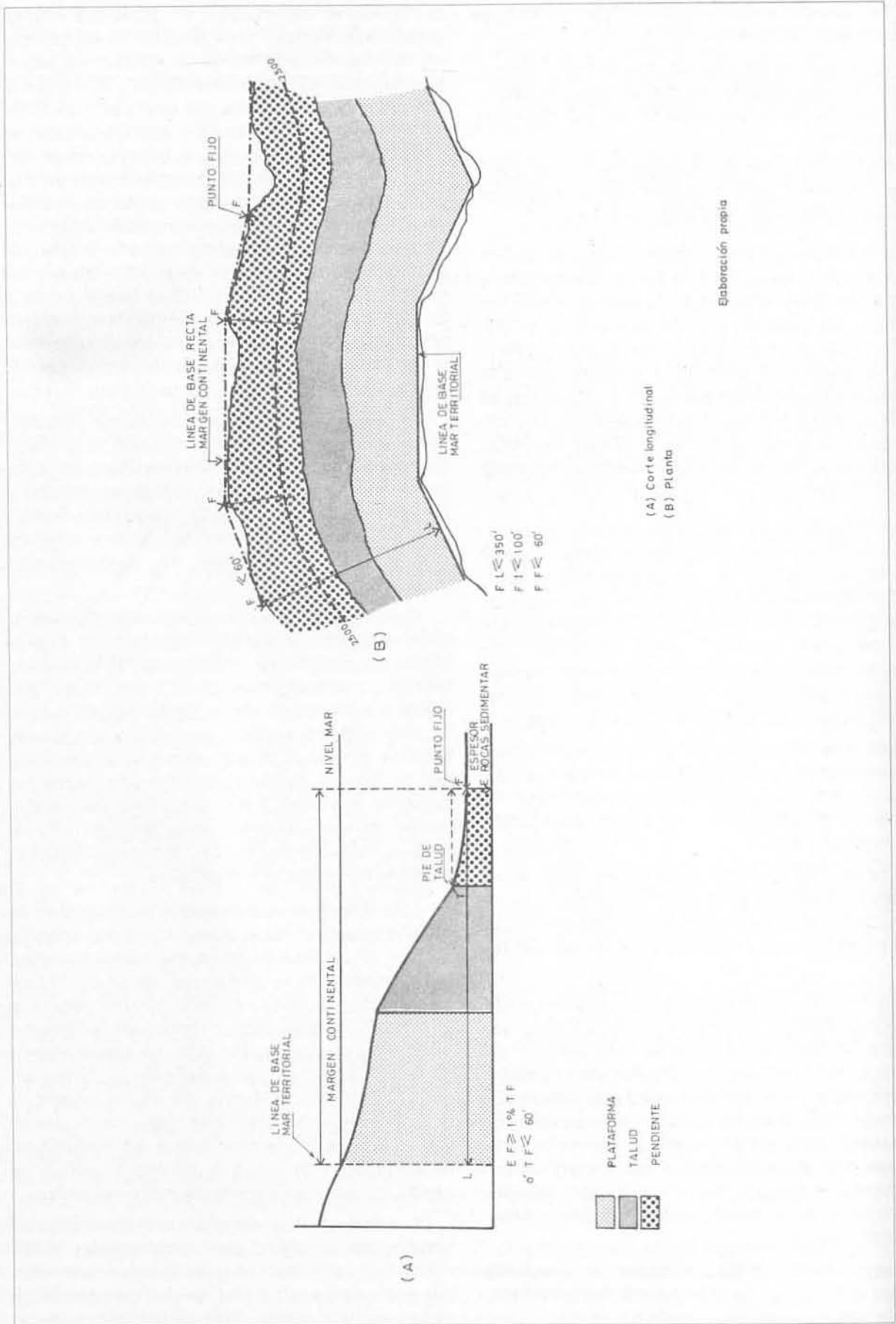
laridad en su distribución, y existiendo todavía obstáculos técnicos para precisar el espesor de los sedimentos por medio de reflexiones sísmicas. Junto al elevado coste de las perforaciones a grandes profundidades que limita el número de sondeos para el trazado de una frontera precisa, Hedberg considera el mayor defecto de la fórmula irlandesa la mezcla o combinación de dos incertidumbres llegado el momento de establecer la frontera-línea: una, acerca de la determinación correcta del espesor de los sedimentos, y la segunda la de la localización precisa del pie del talud; la fórmula irlandesa indica que el espesor de los sedimentos sólo puede utilizarse después de haber determinado el pie del talud (porcentaje del espesor en relación con la distancia al pie del talud).

En conjunto, tanto la fórmula de Hedberg como la irlandesa requieren conocer la localización del pie del talud, circunstancia que no parece fácil y sobre todo en los márgenes continentales no ajustados al modelo teórico (ver gráfico 1.3.), existiendo una diversidad de casos en los que resulta problemática su determinación (Prescott, V., 1960, 62).

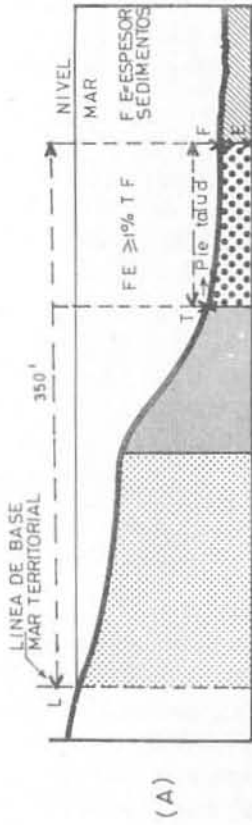
Para finalizar, unas observaciones globales al sistema de delimitación de la plataforma. El problema que se plantea Hedberg en 1976 es el de establecer la frontera entre la jurisdicción nacional e internacional en el fondo oceánico, esto es, una frontera política; pero, además, que los Estados ribereños salgan al máximo beneficiados en relación con la posibilidad de explotar los recursos minerales. Bien, éstas son las pretensiones no sólo del prestigioso geólogo sino de un gran número de Estados, fundamentalmente aquéllos con plataformas amplias.

Este planteamiento supone que la fórmula técnica adoptada tiene como objetivo primordial reducir al máximo la parte de lecho oceánico bajo jurisdicción internacional, es decir, lo que se conoce como Zona y que según la Resolución 2.749 (XXV) de Naciones Unidas es patrimonio común de la Humanidad. Ello es consecuencia de la forma en que se ha definido la Zona —por exclusión: lo que está más allá de los límites de la jurisdicción nacional— por tanto de lo que se trata ahora es de efectuar lo que, sin ningún tipo de eufemismo, debemos denominar una labor de rapiña, pero amparada por un instrumento legal.

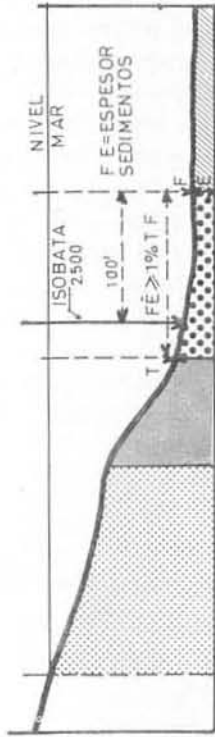
A estos efectos es altamente ilustrativo el barullo terminológico que se ha creado, terminando por identificar el todo (margen continental) con una parte (la plataforma) en aras de un expansionismo nada disimulado; todo ello te-



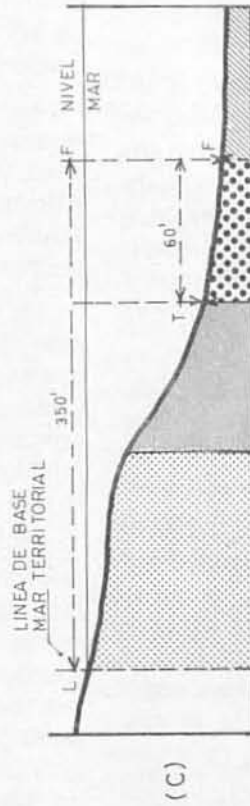
1.4. Plataforma continental. Convención 1982. Delimitación borde exterior.



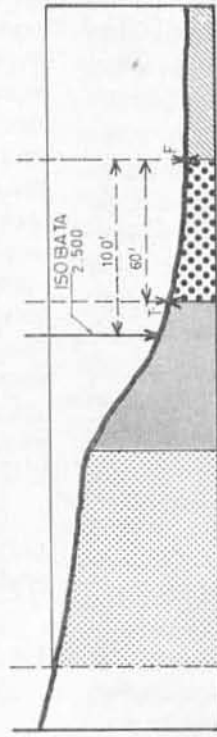
(A)



(B)



(C)



(D)



Convención, 1982

(A),(B),(C),(D): Combinaciones posibles de los criterios de delimitación.

Elaboración propia

1.5. Delimitación borde exterior margen continental. Combinaciones posibles.

niendo presente que en la Convención se pone un límite a la plataforma, lo que significa un avance con relación a la Convención de Ginebra (1958) sobre plataforma continental, en la que como hemos visto, el «test de explotabilidad» permitía una apropiación indefinida.

Por tales razones la mayoría de las propuestas delimitatorias encierran un alto grado de confusión al pretender justificar bajo fórmulas científicas (en lo que se suponen cargadas de objetividad y asepsia) decisiones políticas caracterizadas por la defensa abierta de intereses minoritarios.

La opción de las 200 millas para la plataforma continental, viene a reforzarse con la creación de un nuevo espacio no contemplado en 1958, la denominada *Zona Económica Exclusiva*. En esta zona cuya extensión es de 200 millas, el Estado ribereño tiene «derechos de soberanía para los fines de explotación y exploración, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos» (Art. 56, 1-a). Estos derechos incluyen jurisdicción sobre las instalaciones, estructuras e islas artificiales, investigación científica marina y protección y conservación del medio.

Con respecto a los recursos minerales, el logro más importante alcanzado por los países en vías de desarrollo —y sobre el que se ciernen todavía las más graves dificultades para el éxito de la Conferencia—, consiste en la determinación y configuración jurídica del espacio denominado ZONA. Ya hemos tenido ocasión de referirnos a él como resultado de la Resolución 2.749 (XXV) de la Asamblea General de Naciones Unidas.

Para la definición de la Zona se ha procedido por exclusión: «Se entenderá por «zona» los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional» (Art. 1.1.1).

Los recursos de la «zona» son recursos minerales *in situ*. Tanto la zona como sus recursos son patrimonio común de la humanidad (Art. 136) y no existe soberanía (sobre la zona y sus recursos) ni de los Estados ni de personas naturales o jurídicas (Art. 137).

Concluimos el apartado (A. Usos y funcionalidad) con un análisis acerca de la conservación de los recursos, el medio ambiente y la investigación científica marina.

Su efecto en la legislación no se produce en un mismo sentido; en términos reduccionistas podríamos determinar que los dos primeros (conservación de los recursos y medio ambiente) tienden a aumentar el proteccionismo y la privatización sobre el espacio, mientras que para el tercero tal actitud supone un considerable obstáculo para su proyección. La investigación, al igual que la navegación, exige la mayor libertad posible de movimientos y el acceso a los diferentes espacios sin restricciones, pero con la salvedad de que la investigación sólo la pueden realizar ampliamente una minoría de países. Volvemos pues a encontrarnos con una situación singular: una minoría (muy importante cualitativamente) reclama la libertad del mar en aras de la libertad de investigación.

Dividiremos nuestra exposición en dos epígrafes: a) conservación de los recursos y medio ambiente, b) investigación científica marina.

#### 1.4. Conservación de los recursos y medio ambiente.

Ya hemos avanzado como la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas marítimas del Pacífico Sur (1952) supuso un precedente más de origen iberoamericano al explicitar en una de las Declaraciones la facultad de los Estados para tomar medidas acerca de la *conservación y protección* de los recursos.

En una de las Declaraciones de la citada Conferencia, la de Santiago de Chile, tres países, Perú, Chile y Ecuador extienden su soberanía territorial hasta una distancia de 200 millas, distancia que posteriormente se tomaría como la anchura de la Zona Económica Exclusiva.

La evolución que experimentó la conformación de esta zona ya ha sido expuesta en el apartado correspondiente a los recursos vivos. Interesa aquí profundizar en lo concerniente al concepto de conservación de los recursos y su relación con la preservación del medio, concepto que se incorpora más recientemente.

La conservación de los recursos se asocia con dos factores: sobreexplotación y degradación del medio; ambos son contemplados en los textos surgidos de la Conferencia del Mar. La actitud conservacionista de los Estados, ligada sobre todo a los peligros de sobreexplotación, ha dado como resultado la creación de la ya conocida Zona Económica Exclusiva. La I Conferencia del Mar (Ginebra, 1958) con una participación reducida de Estados (86) no llega a recoger —como ya se ha anotado— las reivindicaciones

más heterodoxas de los países sudamericanos. Es a partir de 1960, con la incorporación como Estados independientes de numerosos países tercermundistas, cuando se formulan las tesis conservacionistas relacionadas fundamentalmente con las pesquerías explotadas por los países industrializados.

Dichas tesis llevan aparejadas automáticamente la extensión de la soberanía, bien sobre los recursos o sobre los espacios donde se localizan, existiendo en este aspecto un cierto confuisionismo. Las potencias marítimas reaccionan en contra de ambas tendencias: ampliación de aguas territoriales, y restricciones a la explotación de los caladeros.

En la III Conferencia las tendencias mayoritarias optan por delimitar una zona adyacente al mar territorial con soberanía tanto sobre los recursos vivos como no vivos. Previamente en los años 1967, 1968 y 1970, las potencias marítimas habrían condicionado la admisión de zonas exclusivas a la libre circulación de sus flotas de guerra por los estrechos internacionales.

En la sesión de Caracas de 1975 ya se habían configurado las líneas maestras en relación con la conservación de los recursos y la creación de una zona con una anchura de 200 millas. Sin embargo, en esta zona todavía no se reconocían a los Estados facultades en relación con la preservación del medio. Es en la sesión de Nueva York de 1976 donde se comienza a admitir la capacidad de los Estados ribereños para tomar medidas en relación con la contaminación del medio marino causada por los buques.

Como en otros aspectos las posiciones de los Estados tienden a focalizarse en dos extremos (aunque no faltan actitudes conciliatorias): un amplio grupo de países, generalmente no desarrollados, son partidarios de otorgar a los Estados una soberanía total, frente a las potencias marítimas que ven en esta tendencia el desarrollo de un excesivo control para la movilidad de sus flotas.

El texto de la Convención (1982) recoge en su articulado lo hasta aquí tratado, de la siguiente forma:

*Mar territorial.* Los Estados ribereños tienen facultades para legislar en relación con la conservación de los recursos vivos (Art. 21, d). En cuanto a la preservación del medio marino en esta zona, una de las condiciones para que el paso sea inocente por el mar territorial es que no se produzca una contaminación *intencional* y *grave*. Igualmente el Estado ribereño puede dic-

tar leyes y reglamentos para la preservación del medio y el control y reducción de la contaminación (Art. 19, 21, 23).

Cabe destacar que las normas referidas al mar territorial tienden a minimizar las posibles actuaciones de los Estados ribereños, y sólo en casos de gravedad extrema o comportamientos manifiestamente dolosos («contaminación internacional y grave») se faculta al Estado para intervenir.

*Zona Económica Exclusiva.* En esta zona el Estado ribereño ejerce soberanía sobre la conservación y ordenación de los recursos naturales tanto vivos como no vivos del lecho, el subsuelo, y las aguas suprayacentes. Puede determinar el cupo de capturas y debe asegurar al mismo tiempo la utilización óptima de los recursos y el máximo rendimiento sostenible, teniendo en cuenta factores ambientales y económicos. También puede adoptar medidas de conservación sobre especies adyacentes a su zona económica (Art. 56, 61, 62, 63).

En relación con la explotación de los recursos el texto de la Convención ofrece la suficiente ambigüedad para que los Estados ribereños ejerzan una soberanía total, pues aunque debe asegurarse a estas zonas el acceso de Estados sin litoral y tener en cuenta las necesidades de las comunidades pesqueras y los Estados en desarrollo, es en última instancia, el Estado ribereño quien juzga las condiciones y las capturas a realizar por otros países.

*Plataforma continental.* Se tienen derechos de *soberanía* a efectos de su conservación y de su perforación (Art. 77, 81), siendo exclusivamente el Estado ribereño quien puede regular su explotación.

*Alta mar.* En alta mar los Estados tienen el deber y el derecho de tomar medidas de conservación en relación con sus nacionales, asegurar el máximo rendimiento sostenible posible y garantizar que dichas medidas no perjudiquen a terceros (Art. 117, 119).

Para la conservación del medio se siguen manteniendo amplias reservas y cautelas orientadas a impedir que el Estado ribereño (en definitiva el afectado por la degradación del medio) pueda utilizar medidas que supongan un obstáculo a la libre circulación de buques; de esta manera es el Estado del pabellón quien posee más amplias facultades (Art. 94) en detrimento del Estado ribereño.

*La Zona.* El artículo 145 determina que en la *zona* se adoptarán medidas para proteger y con-

servar los recursos naturales y preservar el medio marino. En relación con el medio marino, la Convención dedica una parte, la XII, donde se desarrollan ampliamente las medidas a tomar y su ejecución por los Estados ribereños.

En la parte XII se contempla la posibilidad de detención de los buques infractores, si bien para llegar a tomar esta medida es necesario que los daños sean extremadamente graves o que los buques causantes de la contaminación se nieguen a identificarse. Por otro lado, se hacen referencias notablemente ambiguas a «normas internacionales aplicables» o «generalmente aceptadas» sin especificar más. Para finalizar y en la línea ya apuntada de evitar que el Estado ribereño posea un excesivo poder para controlar y proteger su medio marino, en el artículo 233 se determina que en los estrechos internacionales las normas y reglamentos sobre contaminación y preservación del medio no son aplicables a los buques de guerra y sus auxiliares ni a las aeronaves.

#### 1.5. Investigación científica marina.

En los debates de la III Conferencia del Mar sobre investigación científica marina, se reprodujeron, al igual que en otros temas, las posturas encontradas entre, básicamente, países industrializados (generalmente potencias marítimas) y países subdesarrollados: libertad de investigación frente a su total regulación por el Estado ribereño.

Antes de proseguir es necesario observar que el tema de la investigación no fue tratado en las Convenciones de Ginebra, y que su regulación comienza a tratarse en la III Conferencia.

Las tesis que han prosperado en este tema han sido igualmente las sustentadas por los países no desarrollados o en vías de desarrollo, esto es, el Estado ribereño posee soberanía a efectos de investigación en el mar territorial, en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental.

La libertad de investigación se ejerce en la alta mar y en la zona, aunque con diferentes matices. La limitación para ambos espacios es que sólo se realizarán con fines exclusivamente pacíficos. En relación con la zona se establece que la investigación se efectuará en beneficio de toda la humanidad, cuestión que no se especifica para la alta mar. Aunque la soberanía sobre la zona no la ejerce en concreto ningún Estado sino que está sometida a la Autoridad (es decir todos los Estados signatarios de la Convención),

no se especifica sin embargo que la Autoridad sea quien regule la investigación en la zona.

La investigación científica marina presenta aspectos ciertamente complejos, derivados sustancialmente de la capacidad de los Estados y de su grado de desarrollo para efectuarla. Aunque el texto de la Convención contempla la cooperación internacional y la necesidad de ayudar a los Estados no desarrollados, en definitiva depende de los países científica y tecnológicamente avanzados todo lo que pueda progresarse en este sentido, pues aún en las organizaciones internacionales son dichos países los que poseen un claro predominio en los proyectos científicos y en su ejecución. Veamos pues algunos aspectos del desarrollo de la investigación científica marina.

La oceanografía adquiere un impulso relevante a partir de la década de los cincuenta del presente siglo. Anteriormente se han identificado dos fases correspondientes a los períodos 1872-1914 y 1925-1945. La tercera fase, la actual, se caracteriza por la cooperación internacional en programas conjuntos y las observaciones simultáneas mediante redes de observación (Unesco, 1980, 7). Esta tercera fase se caracteriza igualmente por la difusión de la investigación y por el notable incremento de los investigadores que, en el período 1950-1976, se han multiplicado por dieciséis, y por tres el número de países que los poseen (Ritchie-Calder, en *Ocean Yearbook* 1, 271).

El sustancioso incremento de investigadores y de países que forman y/o acogen a estos especialistas es sin duda indicativo de una actitud científica altamente interesada por estudiar, desde diversos enfoques, un ámbito tan complejo como el océano. Las últimas décadas han visto surgir grandes programas de investigación conectados con los principales intereses de los Estados en relación con el mar, intereses paralelos a los expresados en los planos políticos y jurídicos a los que ya hemos aludido.

En las notas que siguen nos limitaremos a analizar lo más relevante de la investigación oceanográfica desde un punto de vista institucional a escala internacional, esto es, a la labor desplegada por los organismos dependientes de Naciones Unidas, los principales programas y los objetivos prioritarios.

En este sentido es sin duda la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) la institución con un mayor peso y entidad dentro de los organismos científicos internacionales. Se crea en 1960 como órgano autónomo dentro de

la Unesco con la finalidad de «fomentar la investigación científica de los océanos a fin de conocer mejor su naturaleza y sus recursos por medio de la acción concertada de sus miembros», (Unesco, 1980, 5). Esta declaración de principios apunta ya dos aspectos claves en la filosofía que anima a esta gigantesca institución: la cooperación internacional por un lado, y su objetivo prioritario que consiste en la investigación de los recursos del océano.

Si bien el objetivo prioritario se centra en los recursos, previamente era necesario el conocimiento global del medio marino y de numerosos mecanismos contenidos en dicho medio. Para ello se concibieron dos grandes proyectos internacionales: llevar a cabo un Decenio Internacional de Exploración Oceánica (IDOE) entre 1971 y 1980 a fin de impulsar, a su vez, otro gigantesco programa de gran alcance, el denominado Programa Ampliado y a largo plazo de Exploración e Investigación Oceánica (LEPOR). Este programa es aprobado en 1969 y constituye el marco de actividades del COI.

Los objetivos del LEPOR se cifran en «mejorar el conocimiento que se tiene del océano y de lo que éste y su subsuelo contienen (...) así como conocer mejor los procesos que ejercen su acción en el medio marino o influyen en él, con objeto de sacar mayor partido del océano y sus recursos en beneficio de la humanidad» (Unesco, 1980, 28).

Dentro del IDOE se determinaron cuatro sectores de investigación: dos relacionados con los recursos (vivos y no vivos), uno con la meteorología y climatología, y un cuarto con la calidad del medio. Todos los programas deberían tener carácter plurinacional y fines pacíficos.

Al mismo tiempo que se ponía en marcha el IDOE y previamente al LEPOR, se abordaron un conjunto de programas con carácter regional: Expedición Internacional al Océano Índico (1959-65); Investigación Internacional Cooperativa del Atlántico Tropical (1963-64); Estudio Cooperativo del Kurosivo (1965-77); Investigaciones Cooperativas en el Mar Caribe (1967-76), y otros de menor entidad.

Para el LEPOR se designaron ocho sectores de investigación centrados sustancialmente en los recursos vivos y minerales, la contaminación, cartografía morfológica e interacción océano-atmósfera.

La trascendencia de todos estos proyectos viene determinada por su incidencia en el conocimiento y valoración que se va obteniendo del

medio marino y sus recursos y, por consiguiente, en la posibilidad de explotarlo. De ahí, el interés de los Estados por emprender tales investigaciones. Sin embargo, es posible detectar que los beneficiarios de esta importante labor se reducen a un grupo limitado de la comunidad internacional. En primer lugar, porque los Estados con capacidad para llevar a cabo los trabajos de investigación son una minoría (países económica y tecnológicamente avanzados) y, en segundo lugar, porque aún estando prevista la transmisión de tecnología y el intercambio y acceso a los resultados de las investigaciones, son igualmente muy pocos los Estados con capacidad económica para abordar la explotación de los recursos.

Así, en los veinticuatro proyectos desarrollados por el IDOE han participado cuarenta y siete Estados; de éstos diez lo han hecho en cinco o más proyectos, sólo cuatro en más de diez. Siguiendo dentro del IDOE, se da la circunstancia que países ajenos al área de estudio son los que llevan el mayor peso de la investigación: Japón, Inglaterra, Estados Unidos y Unión Soviética aportan el 66,4% de los buques oceanográficos empleados. Esta situación se da para la mayoría de los proyectos de investigación debido a las razones más arriba apuntadas.

Si se analiza el reparto de instituciones y centros oceanográficos existentes en todos los países del mundo, puede apreciarse con más exactitud las profundas desigualdades y oportunidades de los Estados ante la investigación oceanográfica. De una muestra de 561 instituciones y centros oceanográficos perteneciente a 63 países se desprenden los siguientes resultados:

Tabla 1.10. Número de Instituciones y Centros oceanográficos por países.

N.º Inst./Cent.	N.º Países	N.º Inst./Cent.	N.º Países
1	27	12	2
2	4	13	1
3	5	14	2
4	4	16	1
5	4	18	1
7	1	19	1
8	2	23	1
9	1	40	2
10	3	101	1

Fuente: Ocean Yearbook 1, 785-800. Elaboración propia.

De este cuadro se deduce que sólo cuatro países tienen el 36,3% de las instituciones y centros oceanográficos, y quince cuentan con el 62,7%.

La cuestión que se plantea a partir de este panorama esbozado es en qué medida puedan afectar las posturas adoptadas en la III Conferencia del Mar en lo relativo a la investigación, teniendo en cuenta que la libertad de investigación queda limitada a la alta mar y la Zona. Algunos organismos internacionales como la Organización Meteorológica Mundial se han planteado la posibilidad de que surjan restricciones a su labor en los espacios bajo jurisdicción de los Estados (Boletín OMM, 1981, volumen 30, 44).

A nuestro juicio el problema no reside específicamente en los obstáculos que puedan presentar los Estados ribereños, sino en el grado de dependencia a que están sometidos por parte del reducido número de países que realmente tienen capacidad de desarrollar la investigación. La misma OMM puede ilustrar esta situación. Las Estaciones Oceánicas del Atlántico Norte (NAOS) son resultado de un acuerdo entre quince países, más otros seis que hacen contribuciones voluntarias. Sin embargo, la red de observación con buques depende de cinco Estados: Unión Soviética (3), Inglaterra (2), Noruega (1), Holanda (1), y Francia (2).

En los países subdesarrollados estos desequilibrios tan acusados han provocado un comportamiento defensivo: la protección de sus recursos comienza por el control de su exploración e investigación. Si bien, esquemáticamente, el comportamiento de los Estados frente a la investigación puede reducirse a este enfrentamiento entre los dos grupos citados, también entre los Estados desarrollados y tecnológicamente avanzados se detectan el proteccionismo y las medidas restrictivas, aunque en este caso están más relacionadas con la seguridad y la defensa nacionales.

Con lo que se ha expuesto acerca de la investigación científica marina damos por concluido el apartado USOS Y FUNCIONALIDAD, en el que se ha ido mostrando cómo influyen especialmente los usos y funciones dominantes en el medio marino. En lo que queda de este primer capítulo nos proponemos un objetivo similar analizando la forma en que trasciende la geografía (forma, tamaño, situación, articulación, etc.; de las tierras emergidas en la estructuración del espacio marino, fenómeno que ha ido cristalizando en el proceso de codificación del Derecho del mar.

## B. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS.

En la creación del nuevo régimen legal de los mares están teniendo un peso decisivo aquellos factores, que como hemos observado, están conectados con la explotación y el acceso a nuevos recursos. Esta situación es obviamente determinante pero, a su vez, ha generado un nuevo tipo de problemas colaterales como el de la libertad de tránsito, tanto en aguas superficiales como en el espacio aéreo, o el acceso al mar y su explotación por los Estados sin litoral.

Por otro lado, y para ciertas circunstancias singulares, estos problemas colaterales han pasado a ser prioritarios y a condicionar, a su vez, los objetivos dominantes. Este sería el caso de los estrechos utilizados para la navegación internacional.

En esta parte se analizan un conjunto de *situaciones* geográficas que en diferentes grados han tenido una influencia concreta en las posiciones adoptadas por los Estados y que se han reflejado en los textos elaborados por la III Conferencia del Mar, tales como los Estados sin litoral, los Estados geográficamente desaventajados, Estados archipelágicos y estrechos internacionales.

### 1.6. Estados sin litoral, Estados geográficamente desaventajados y mares cerrados o semicerrados.

En este epígrafe se analizan un conjunto de situaciones caracterizadas por un denominador común: una posición geográfica de los Estados tal, que se consideran en circunstancias desfavorables —con respecto a la mayoría de la comunidad internacional— en relación con la apropiación de espacios marítimos y con la explotación de los recursos.

Siguiendo el esquema desarrollado en los epígrafes anteriores, el análisis que se efectúa tiene como finalidad determinar las consecuencias espaciales derivadas de las situaciones arriba mencionadas.

En la actualidad, Estados sin litoral, Estados geográficamente desaventajados y Mares cerrados o semicerrados, constituyen tres conceptos que pueden integrarse en la noción más amplia de *características geográficas especiales*. El contenido conceptual de la mayoría de dichos términos es de reciente formulación. Su aparición está asociada a la transformación y elaboración del Derecho del Mar que, como ya se ha indicado, responde a las nuevas perspectivas surgidas

del ámbito oceánico. Aquí abordaremos en un breve bosquejo la evolución y creación de las nociones citadas, el grado de precisión del aparato conceptual manejado en la Conferencia del Mar y, como ya se ha anunciado, las repercusiones en el nuevo ordenamiento del espacio marítimo.

El problema clásico planteado hasta el inicio de las Conferencias del Mar estaba circunscrito al acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral a efectos exclusivos de la navegación marítima y el comercio. La Conferencia de Barcelona de 1921 y el Convenio sobre Comercio de Tránsito de los Estados sin litoral de 1965 determinaron que la libertad de tránsito era un derecho convencional a estatuir mediante tratados bilaterales o multilaterales con los países afectados (Carrillo Salcedo, J. A., 1974, I, 1.ª pt., 167), especificándose en el último Convenio que tal derecho de los Estados sin litoral surgía de su «desventajosa situación geográfica y de la necesidad de hacer efectivo el principio de libertad de los mares» (Carrillo Salcedo, J. A., op. cit., 167). En este momento ya se ha puesto en conexión el principio de libertad de los mares con la posición geográfica de los Estados. Ante este principio fundamental los Estados pretenden ponerse en igualdad de condiciones: ya que el mar es un espacio libre, todos los Estados deben tener las mismas posibilidades para acceder a él. Como veremos más adelante, dicha pretensión no ha tenido oportunidad de prosperar y los países sin litoral no han superado su desventaja geográfica.

Al concepto de desventaja geográfica, circunscrito todavía a la carencia de litoral, se incorpora un nuevo factor: el nivel de desarrollo económico. Diversas resoluciones de la Asamblea de Naciones Unidas a partir de 1969 señalan la necesidad de tener en cuenta la situación de los Estados sin litoral en vías de desarrollo en relación con su acceso al mar. Un informe del Secretario General de Naciones Unidas de 1970, alude ya al acceso al mar de los países sin litoral «(...) con respecto a la exploración y explotación de los recursos de los fondos marinos y oceánicos (...)» (Carrillo Salcedo, J. A., op. cit., 162)<sup>5</sup>.

Entre el 20 y 22 de marzo de 1974 tiene lugar en Kampala la *Conferencia de Estados en vías de desarrollo sin litoral y otros Estados geográficamente desaventajados* (Nations Unies: Doc. A/CONF. 62/63). Como resultado de esta Conferencia se emite un documento, la Declaración de Kampala, en él aparecen asociadas un conjunto de circunstancias que completan y definen, al mismo tiempo que se introduce un

mayor grado de complejidad, la noción de *desventaja geográfica*.

En primer lugar, y tal como aparece en la denominación de la Conferencia, junto a la expresión *Estados en vías de desarrollo sin litoral* se agrega la de *otros Estados geográficamente desaventajados*. Dos observaciones a realizar en este punto: 1) Se parte ahora de una situación económica (Estados en vías de desarrollo) a la que se califica por una característica geográfica (sin litoral); ello viene influido por la comprobación de que en el conjunto de los países subdesarrollados, los que carecen de litoral se encuentran, a su vez, en los niveles más bajos de desarrollo; 2) desventaja geográfica no se asocia exclusivamente a la carencia de litoral. A partir de ahora ciertos países ribereños se consideran igualmente en desventaja geográfica en relación con el mar.

En segundo término, el texto de la Declaración de Kampala rebasa el contenido clásico de las reclamaciones de los Estados sin litoral, esto es, las relacionadas con el libre acceso al mar y desde el mar con fines comerciales; los puntos 4, 7, 8 y 9 de la Declaración aluden expresamente a la exploración y explotación de los fondos marinos y su subsuelo y a las zonas contiguas al mar territorial. La Declaración termina proclamando la igualdad de todos los Estados en cuanto al *ejercicio de la jurisdicción* sobre los recursos marinos situados más allá del mar territorial.

Si bien estos principios han sido admitidos por la comunidad internacional e incluso formulados en resoluciones de la Asamblea General de Naciones Unidas (Resolución 2.749 (XXV) de 1970 declarando el fondo de los mares y su subsuelo y los recursos contenidos, patrimonio común de la humanidad), la forma en la que los Estados han procedido en la práctica mediante creación de zonas marinas progresivamente más amplias sometidas a jurisdicción, ha tenido un doble efecto: por un lado, ha hecho impracticable el acceso efectivo al mar de los Estados sin litoral y, en segundo lugar, ha reducido considerablemente los espacios no privatizados.

En cuanto a la posibilidad de acceder los Estados sin litoral a la apropiación de la plataforma continental y la ZEE, el sistema que se ha impuesto (tomando como línea de base la costa de cada país) impide cualquier posibilidad de proceder a un reparto equitativo entre todos los Estados.

De una lista de 146 Estados (Lucchini, L., op. cit., 73)<sup>6</sup>, 29 carecen de litoral, el resto, 117 son

los que tienen opción a extender su soberanía y jurisdicción sobre las áreas marinas adyacentes. Sin embargo el resultado final para cada país resta mucho de ser equilibrado. Efectivamente, las disparidades son profundas, revelándose además en dichos resultados finales una correlación entre la magnitud de las áreas apropiadas y el nivel de desarrollo económico.

Así, teniendo en cuenta la extensión de la ZEE de 200 millas, el primer lugar lo ocupa Estados Unidos con 2.222.000 millas marinas cuadradas, y el último Singapur con 100 millas marinas cuadradas. Tomando como término de comparación la superficie de la plataforma continental (isóbata de 200 metros), el primer lugar lo ocupa Canadá con 846.500 millas marinas cuadradas y el último Barbados con 100 (Lucchini, L., op. cit., 61-65). Aunque el sistema de la isóbata de 200 millas ha sido sustituido por el del margen continental, las disparidades entre países siguen subsistiendo, alterándose únicamente el orden entre ellos. Según el criterio del margen continental el primer lugar lo volvería a ocupar Estados Unidos y el último nuevamente Singapur (Yates, G. T., and Young, J. H., op. cit., 160.-164).

Las razones por las cuales se establecen diferencias tan acusadas entre los países ribereños son debidas a: longitud de la costa, anchura de la plataforma y posición relativa de cada Estado. La combinación de estos tres elementos determina las condiciones más o menos favorables de cada uno de los Estados. Dos países con similar longitud de costa obtienen, por ejemplo, diferentes ZEE dependiendo de su posición: un país situado en un mar cerrado o semicerrado, tiene que repartir su ZEE con los adyacentes y/o opuestos, mientras que los situados en una fachada marítima abierta no encuentran obstáculos para alcanzar los límites máximos acordados. Este sería el caso, entre otros, de Perú y Arabia Saudí.

Esta casuística derivada de las combinaciones posibles entre los tres elementos citados, condujo a Holanda a elaborar un informe en 1974 titulado *Qui sont les Etats géographiquement désavantagés?* (cit. por Lucchini, L., 72-74). En dicho informe se procedió a una clasificación de los Estados en cuatro categorías: desaventajados (68), desaventajados sin litoral (29), aventajados (34) y ni aventajados ni desaventajados (15). El procedimiento utilizado para su elaboración consiste en lo siguiente: primero se considera un modelo teórico de cada Estado situándolo aislado en el océano como si fuera una isla,

se calcula la superficie de la ZEE que le correspondería en esa situación y se compara con la real. Teniendo en cuenta que la suma total de las superficies de las ZEE reales representan el 47% de las teóricas, se determina que un Estado es aventajado si la superficie real de su ZEE es superior al 47% de la teórica.

Hasta ahora este es el único método cuantificado para determinar la desventaja geográfica. Sin embargo, sólo aporta el valor de una primera aproximación, ya que los parámetros utilizados hacen referencia únicamente a la extensión de la ZEE, sin ponderar otros elementos básicos, como pueden ser los recursos contenidos en la ZEE, la capacidad tecnológica para su exploración y explotación, el grado de dependencia con relación a tales recursos, y en definitiva el nivel de desarrollo económico de cada Estado. Así, si se examina la lista de los sesenta y ocho Estados desaventajados encontramos que en ella se encuentran países como Francia, Holanda, Suecia, Dinamarca, Finlandia, Alemania y Bélgica, junto a otros como Ghana, Tanzania, Zaire, Etiopía, o Gambia. Habrá que convenir en que las desventajas geográficas tienen unas repercusiones distintas en los países industrializados que en los que se encuentran en vías de desarrollo.

La definición que aporta el Texto del Proyecto de Convención de 1980 —y que se mantiene en el texto final— contiene novedades destacables. En primer lugar, introduce una nueva terminología y sustituye la expresión *Estados geográficamente desaventajados* por la de *Estados con características geográficas especiales*; la sustitución no sólo no ayuda a clarificar el complejo problema planteado, sino que aumenta la confusión ya que las *características geográficas especiales* pueden tener tanto un sesgo positivo como negativo. No parece, pues, justificado el empleo de una expresión tan neutra como a la que se ha recurrido. En todo caso debe entenderse como un intento de transacción entre las reclamaciones de los Estados subdesarrollados y la resistencia de los países desarrollados con amplias posibilidades de explotar los recursos oceánicos.

Esta última interpretación creemos viene corroborada analizando el contenido del artículo 70 del citado Texto donde se desarrolla la definición que reproducimos:

«(...) Se entienden los Estados ribereños incluidos los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados, cuya situación geográfica les hace depender de la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de

otros Estados de la subregión o región para el adecuado abastecimiento de pesca a fin de satisfacer las necesidades en materia de nutrición de su población o parte de ella, así como los Estados ribereños que no puedan reivindicar zonas económicas exclusivas propias».

En primer lugar, la definición se circunscribe a los Estados ribereños; por tanto, en un sentido estricto, los países sin litoral (sin duda los más desaventajados), pasan a integrar otro grupo bien definido geográficamente. En cuanto a los parámetros que permiten adscribir un país a la categoría del enunciado, recogen la dualidad económica y geográfica. Por un lado, se recurre a indicadores nutritivos, aspectos sin duda de vital interés para muchas comunidades, pero con la salvedad de que la dependencia a la que se alude se produzca o afecte a los Estados vecinos (así creemos debe interpretarse los términos subregión o región).

Esta matización la juzgamos en principio oportuna pues la pesca desarrollada en áreas lejanas implica contar con medios económicos y técnicos propios de países que han superado el subdesarrollo. La definición se completa con un indicador geográfico poco explícito y en relación con el anterior, poco desarrollado. Si bien en la segunda parte de la definición caben otros aspectos no relacionados con los recursos vivos, no se hace ninguna referencia explícita a ellos. Teniendo en cuenta que la redacción de cada uno de los artículos se realiza midiendo cada una de las palabras —lo que no indica precisión y sí ambigüedad para no comprometerse— el resultado final de la definición posee un cierto carácter «limosnario», en cuanto que se recogen sustancialmente necesidades muy perentorias como la alimentación, pero reducen el problema a un aspecto parcial. De esta forma no se incluyen temas tan importantes como los recursos energéticos o minerales en los que los países subdesarrollados también han mostrado un gran interés, incluso superior al de la pesca.

La referencia a «los Estados ribereños que no pueden reivindicar zonas económicas exclusivas propias», adolece de una notable imprecisión. Tomada tal expresión al pie de la letra debe aludir a los Estados sin litoral, que son los que tienen tal impedimento en un sentido absoluto. En el caso que nos ocupa, si son Estados ribereños, al menos tienen ciertas posibilidades, aunque desde luego muy mermadas, y por tanto debe referirse a los Estados con *plataforma enclavada*, es decir, aquellos países que por su situación relativa deben repartir con los Estados adyacentes

y opuestos la plataforma y la ZEE, y que componen una lista de diecinueve países: Bahrain, Bélgica, Camboya, Dinamarca, Finlandia, República Democrática Alemana, República Federal Alemana, Irak, Jordania, Kuwait, Mónaco, Holanda, Polonia, Qatar, Singapur, Togo, Emiratos Arabes Unidos y Vietnam del Norte (Ross, D. A., op. cit., 58).

Del resultado final del reparto de la ZEE, es necesario destacar la correlación entre las superficies ganadas y el nivel de desarrollo. Así el 40,44% del total de la ZEE se lo reparten seis Estados (Estados Unidos, Australia, Indonesia, Nueva Zelanda, Canadá y Unión Soviética); de esos seis países, cuatro se encuentran entre los diez con un PNB más elevado. Los diez Estados con mayor PNB acceden al 36,5% del total de la ZEE, mientras los diez últimos poseen el 1,8% de dicho total (Lucchini, L., et Voelckel, M., op. cit., 77). De esta correlación no debe sacarse la conclusión de que a mayor ZEE, mayor desarrollo económico, ya que tales recursos en gran medida están por explotar. No obstante como la superficie de la ZEE a su vez depende de la longitud de litoral, éste sí supone ya un indicativo en la medida en que una mayor longitud implica, generalmente (a excepción de los archipiélagos), una mayor superficie terrestre.

De los seis primeros países en longitud de litoral (Unión Soviética, Indonesia, Australia, Estados Unidos, Canadá y Filipinas), dos (Unión Soviética y Estados Unidos) poseen el PNB más elevado, y Canadá y Australia se encuentran entre los catorce primeros (Lucchini, L., et Voelckel, M., op. cit., 56). Las consecuencias más importantes de estas correlaciones surtirán efectos a posteriori, en la medida en que las diferencias entre países desarrollados y subdesarrollados tenderán a incrementarse debido a la desigual oportunidad de desarrollo en función de los recursos marinos: un grupo parte de una situación favorable, mientras que otro ve cerrada las puertas a nuevas fuentes de desarrollo económico.

Como anunciábamos al inicio de este epígrafe, el movimiento de países sin litoral y geográficamente desaventajados en vías de desarrollo, apenas si ha obtenido en la III Conferencia del Mar sino el reconocimiento de su situación. El articulado de la Convención sólo da pie a que los Estados ribereños poseedores de las ZEE muestren su buena voluntad con respecto a los Estados vecinos en situación desventajosa; aún así esto supondría para algunos países ribereños con escasa ZEE y con Estados próximos sin lito-

ral, una nueva servidumbre al tener que repartir entre ellos los escasos recursos de sus exiguas ZEE.

De todas formas el acceso de los Estados sin litoral y geográficamente desaventajados sólo se regula en cuanto a la explotación de los recursos vivos, siendo el Estado ribereño con soberanía sobre tales recursos quien determina, en el caso de que posea excedentes, los cupos de capturas, las especies y demás condiciones.

En este sentido las reivindicaciones de los Estados sin litoral y con características geográficas especiales no generan repercusiones especiales en cuanto a la creación de las nuevas áreas marítimas, quedándoles como única oportunidad su participación en la Zona y en la alta mar en iguales condiciones que el resto de los Estados, recordando que la adopción de la ZEE de 200 millas supone la privatización del 35.86% de los fondos oceánicos (Yates, G. T., and Young, J. H., op. cit.).

En cuanto a los Estados localizados en mares cerrados o semicerrados ya hemos visto que el Texto de la Convención los incluye en el apartado de Estados con características geográficas especiales, y define en el artículo 122 el concepto de *mar cerrado o semicerrado*: «Un golfo, cuenca o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con el mar abierto por una salida estrecha, o compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños».

Para los países que se encuentren en estas condiciones geográficas, el Proyecto de Convención sólo establece la posibilidad de cooperación entre ellos en relación con la conservación del medio marino y la explotación de sus recursos vivos.

Los episodios geográficos a los que acabamos de hacer referencia han generado por parte de los países en ellos implicados actitudes en busca de soluciones para superar lo que se percibe como una desventaja geográfica; en lo que a continuación se aborda podrá apreciarse el propósito —en buena parte conseguido— de optimizar y aprovechar hasta los últimos extremos determinadas formas y composiciones geográficas (islas, archipiélagos) que con el nuevo ordenamiento jurídico han adquirido un valor insospechado.

### 1.7. Archipiélagos, Estados Archipelágicos e Islas.

La III Conferencia del Mar en relación con la determinación de los espacios marítimos *mar te-*

*rritorial, plataforma continental y zona económica exclusiva*, en las islas y grupo de islas, distingue tres conceptos: Archipiélagos, Estados Archipelágicos e Islas.

El archipiélago se define como «un grupo de islas incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal» (Art. 46, b).

Por islas se entiende «una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar» (Art. 121,1).

Para la determinación del mar territorial, la plataforma continental y la ZEE de las islas y archipiélagos se sigue el mismo sistema que para las tierras continentales, con la única excepción de que «las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental» (art. 121, 3). De este texto cabe deducir que tales rocas sí pueden tener mar territorial propio.

En conexión con los dos conceptos examinados, la III Conferencia aporta un tercero de contenido jurídico y político: el *Estado Archipelágico*, que es aquel Estado «constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas» (Art. 46, a). Es en relación con este último concepto con el que se introducen aspectos específicos de contenido espacial para las islas que constituyen el único territorio de un Estado. (Véase también 4.4.).

El haber procedido a la distinción entre archipiélago y Estado archipelágico con las diferentes consecuencias que conlleva para la delimitación de los diferentes espacios marítimos, es el resultado, en primer lugar, de la complejidad en el tratamiento de las islas, y en segundo término de la existencia de un grupo de Estados —como Indonesia, Filipinas, Fidji y Bahamas, entre los más importantes— con unos intereses específicos derivados de su carácter insular (Indonesia agrupa 13.700 islas y Filipinas 7.100).

En principio las islas gozan de las condiciones más favorables para conseguir amplias zonas marítimas aplicando el criterio de las 200 millas, pero el alto número de situaciones «anómalas» en las que entran en juego importantes intereses, inclinó a elaborar un amplio catálogo de criterios para determinar en qué casos debería una isla poseer su propia ZEE. Así, el caso de Grecia con un importante número de islas frente a la costa turca (contencioso aún por resolver),

las diferencias entre Rumanía y Unión Soviética en el Mar Negro, las islas francesas del Canal de Mozambique, los atolones polinesios y caledonios, y un largo etcétera (Martray, J., op. cit., 105-106).

Las tesis defendidas por varios países africanos en Caracas implicaban tener en cuenta una amplia gama de situaciones particulares para cada caso. Ello no prosperó debido a la oposición de los viejos Estados coloniales que todavía mantenían (y mantienen) restos de los antiguos imperios en territorios insulares desperdigados por los distintos océanos (Francia, Inglaterra, Estados Unidos y Holanda, por ejemplo, se encuentran en esta situación). La posición que ha prosperado es que las islas pueden generar tanto su mar territorial propio como la ZEE y la plataforma continental, con la excepción de las *rocas* que no puedan mantener vida económica propia, siendo esta circunstancia lo suficientemente ambigua para que continúe planteándose problemas entre los Estados.

Un ejemplo ilustrativo de en qué medida puede un Estado salir favorecido con estas condiciones, es el caso de Francia que pasa de tener una ZEE de 340.000 Km<sup>2</sup> en el continente a 9.616.396 Km<sup>2</sup> incluyendo los territorios de ultramar (Lucchini, L., Voelckel, M., 71-72).

La solución dada a los Estados cuyos territorios están compuestos íntegramente por islas, recoge las aspiraciones y necesidades específicas de tales Estados, en la medida en que se acepta la idea de la unidad territorial compuesta por la tierra firme y el espacio marítimo que, a su vez, integra y cohesionan a las distintas islas. En palabras de M. Djalal, delegado indonesio la supervivencia del Estado de Indonesia depende de la unión de tres elementos: el territorio, las aguas y el pueblo (Cit. por Martray, J., op. cit., 108).

El artículo 47.1 del Proyecto de Convención establece que los Estados archipelágicos podrán trazar «líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, a condición de que dentro de tales líneas de base queden comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1».

Las aguas encerradas por tales líneas de base recta se denomina *aguas archipelágicas* y sobre ellas, así como sobre su espacio aéreo, ejerce soberanía el Estado archipelágico. Sin embargo el estatuto jurídico de las aguas archi-

pelágicas no es asimilable al de las aguas interiores, ya que están sometidas a la servidumbre del paso inocente y del paso en tránsito (Sánchez, L. I., 1981,4). Por otro lado, el mismo Texto de la Convención establece que dentro de las mismas aguas archipelágicas podrán trazarse líneas de cierre para la delimitación de las aguas interiores (Art. 50).

Para el trazado de las líneas de base archipelágicas rectas, la única limitación es que tales líneas no puede exceder 100 millas de longitud, aunque un 3% de dichas líneas podrán hacerlo hasta un máximo de 125 millas (Art. 47,2).

En relación con las aguas archipelágicas y los Estados archipelágicos, el tema conflictivo se plantea con aquellos Estados cuyo territorio está repartido entre el continente y las islas. Para estos casos no es de aplicación el estatuto archipelágico a tales conjuntos de islas, aunque paradójicamente se ajuste a la definición de archipiélago contenido en el artículo 46, b. Esta situación afecta de lleno a España en que los archipiélagos canario y balear cumplen con los condicionamientos establecidos en el artículo antes citado, en la medida en que tales islas «forman una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal».

Tendremos ocasión de plantear este tema con mayor detenimiento y profundidad —en lo que toca al caso español— en el capítulo cuatro; en el que nos encontramos ahora lo concluimos analizando una cuestión —en relación con las características geográficas— que, como ya se ha indicado, se constituyó desde el inicio de la III CNUDM en uno de los pivotes sobre los que ha basculado el amplio temario de la Convención: los estrechos. El resultado de su tratamiento en el texto final (este tema no ha sufrido modificaciones en el texto votado a fines de abril de 1982) ha motivado la abstención de España en su votación.

### 1.8. Los Estrechos.

El tema de los estrechos utilizados para la navegación es, sin duda, uno de los que mayor trascendencia ha tenido en la puesta en marcha de la III Conferencia sobre el Derecho del Mar. Su regulación ha sido instrumentada por las potencias navales para condicionar otros aspectos de vital importancia para la mayoría de la comunidad internacional.

Por tanto, una cuestión previa que hay que plantear es de dónde proviene la importancia de

los estrechos y cuál es su función en la utilización del mar. Una vez examinadas estas cuestiones pasaremos a exponer los resultados que se han derivado de la reglamentación de estas vías en la III Conferencia del Mar, y en qué modo se ha alterado la situación preexistente.

Los estrechos en relación con los usos del mar están asociados fundamentalmente a la navegación, o mejor dicho, son conocidos ante todo por esa asociación a la navegación, porque en otros aspectos como la comunicación de mares semicerrados y desde el punto de vista oceanográfico tales «contracciones» del mar tienen igualmente una importancia crucial. Pero en definitiva, y a los efectos que aquí interesan, es la movilidad de los navíos tanto en superficie como en inmersión, es decir el océano como medio de circulación, lo que ha otorgado a los estrechos el papel vital que desempeñan.

En la medida en que los estrechos constituyen un estrangulamiento de los flujos comerciales, han recibido secularmente una especial atención tanto por los países ribereños como de los usuarios de tales pasos. No obstante, la situación que conecta más directamente con los problemas planteados en la actualidad tiene su origen en el siglo XIX cuando Inglaterra orienta decididamente su política colonial hacia la India, una vez que ha perdido su gran colonia americana (Larsonneur, B., 1955, 65-66).

Cuando en 1914 entra en funcionamiento el canal de Panamá, queda establecido un circuito que transcurre por Gibraltar, Suez, Bab-el Mandeb y los estrechos del Sudeste asiático. A este circuito se le denominó ecuador económico; el tráfico mundial se desarrollaba —y en gran medida se sigue desarrollando— a través de él. De su importancia es un buen reflejo el hecho de que todos estos pasos estaban integrados en territorios colonizados. En la actualidad todavía dos de ellos, Panamá y Gibraltar, se encuentran bajo estatuto colonial.

Sin embargo, la navegación comercial no ha generado conflictos importantes en el uso de los estrechos. El fuerte incremento del transporte marítimo a partir de la segunda guerra mundial no altera el régimen de paso por los estrechos que sigue ateniéndose a la fórmula de «paso inocente» (González Campos, J. D., 1974, 1.ª parte, 290). Es el despliegue naval militar el que ha introducido las transformaciones más significativas en el uso de los estrechos y el que tradicionalmente ha producido mayores debates en el Derecho del Mar (O'Connell, D. P., op. cit., 98).

En 1967 la Unión Soviética sugiere a Estados Unidos la celebración de una conferencia del mar con los siguientes temas: doce millas de mar territorial y zonas exclusivas de pesca. Estados Unidos condiciona esta propuesta al apoyo de la Unión Soviética al libre tránsito por los estrechos. En 1968 Estados Unidos, la Unión Soviética y sus respectivos aliados llegan al acuerdo de convocar una conferencia reducida a tres puntos: 1) anchura uniforme de doce millas para el mar territorial; 2) libertad de navegación y sobrevuelo por los estrechos; 3) reconocimiento a los Estados ribereños de zonas exclusivas de pesca (Ministerios de Asuntos Exteriores español, op. cit., 13). Con este acuerdo la cuestión de los estrechos quedaba indefectiblemente politizada, y ya en las fases previas a la III CNUDM, se condicionaba el éxito de ésta a la aceptación del libre tránsito por los estrechos (González Campos, J. D., op. cit., 291, 293). Con la actitud de Estados Unidos y Unión Soviética quedaba además meridianamente claro que el libre tránsito por los estrechos se exigía por razones estratégicas y de seguridad, es decir, facilitar la máxima movilidad a las flotas de guerra.

En el proceso, ya descrito, de ampliación del mar territorial, las potencias marítimas veían con extrema preocupación cómo los estrechos utilizados para la navegación internacional de gran importancia estratégica, pasaban a integrarse en las aguas territoriales de los países ribereños. A esta circunstancia había que añadir que el acceso a la independencia política iba colocando bajo la soberanía de las respectivas naciones a la mayoría de los estrechos y canales.

Un primer documento fruto de la preocupación antes mencionada es el informe que preparó el Capitán de Fragata R. H. Kennedy para Naciones Unidas en 1957 titulado *Breve estudio geográfico e hidrográfico de los estrechos que son ruta de navegación internacional*<sup>7</sup>. En 1958 el Departamento de Estado USA edita una carta también como documentación para la I CNUDM con el título bien expresivo de *World straits affected by a twelve mille territorial sea*. En dicha carta consta que son 121 los estrechos cuyas aguas pasarían a estar bajo soberanía de los diferentes Estados. Sin embargo no existe una cifra exacta de los estrechos que quedarían cubiertos por las doce millas de mar territorial, sobre todo por que el criterio de estrecho internacional no es de una total precisión. Así dicha cifra oscila entre los 121 ya citados, los 94 del documento *Sovereignty of the sea*<sup>8</sup>, o los 116 facilitados por el jefe de la Delegación de Esta-

dos Unidos en la Conferencia de Mar (Lucchini, L., op. cit. 90).

El problema de precisar el concepto de *estrecho internacional* enlaza con otro aspecto previo, el de la misma definición de estrecho. Para llegar a una definición lo más completa y amplia posible, seguimos la desarrollada por González Campos<sup>9</sup> por estimar que se ajusta a tal exigencia.

La noción de estrecho está asociada a tres elementos: el geográfico, el funcional y el jurídico. Desde el punto de vista geográfico se requiere según Bruel<sup>10</sup> que sea un paso natural, es decir, no se incluyen canales artificiales; que se produzca una contracción del mar, que dicha contracción separe dos espacios terrestres, y por último que se unan dos áreas del mar. Otra definición geográfica de estrecho —singularmente debida a otro jurista, Gide<sup>11</sup>— indica que consiste en un paso marítimo estrechado entre dos tierras, sean cuales sean estas tierras, su anchura y el nombre con que se le designe.

La noción geográfica por sí sola es de una gran imprecisión, ya que no se especifica si es indiferente la anchura de la «contracción» producida, y este aspecto es fundamental, pues, ello combinado con la anchura del mar territorial, determinará el estatuto jurídico de las aguas del estrecho. Por otra parte, el punto de vista geográfico se remite únicamente al aspecto superficial del estrecho; por ejemplo no existen indicaciones que tengan en cuenta la profundidad. En otros casos se ofrece una clasificación en función de la existencia de rutas alternativas (tal como la que desarrolla J. R. V. Prescott, op. cit., 107-109). Aún así tal clasificación está sometida a la coyuntura internacional, pues afirmar como hace Prescott que existen tres estrechos «muy importantes» sin ruta alternativa (Dardanelos/Bósforo, Bab-el Mandeb y Ormuz) y otros seis no importantes con rutas alternativas (Magallanes, Zanzíbar, Hai-nan, Palk, Boca del Dragón y Boca de la Serpiente) está en buena medida en relación con el valor asignado a las materias primas y a los flujos de transporte que no son inalterables.

Estas consideraciones enlazan con el elemento funcional de la noción de estrecho, interpretándose en el sentido de que tales pasos deben constituir derrotas utilizadas para la navegación internacional. Este criterio es quizá el que presenta más dificultades para su aceptación unívoca ya que existen estrechos que no son paso obligado y su utilización por la navegación

internacional puede ser distinta en diferentes épocas históricas en función de motivaciones económicas, políticas o tecnológicas.

Dónde está situado el umbral para definir si un estrecho es internacional, constituye otro problema para el que se han aportado, en determinadas situaciones, soluciones nada clarificadoras. Así el argumento esgrimido por Albania en el «Asunto del Estrecho de Corfú»<sup>12</sup> donde se asocia *estrecho internacional* con *vía de comunicación principal*, estableciéndose en consecuencia dos categorías de estrechos: los que son un paso obligado (es decir sin rutas alternativas) y los secundarios. Esta tesis ha sido sostenida posteriormente por Estados Unidos y Unión Soviética, y en definitiva tiende a diferenciar la mayor o menor importancia estratégica que para tales potencias tienen los estrechos en función de la situación política dominante. Como estas situaciones son cambiantes, los criterios utilizados introducen una gran ambigüedad en las definiciones y en el estatuto jurídico de estos pasos, ambigüedad que en último término interesa a las grandes potencias (O'Connell, D. P., op. cit. 99).

En efecto, el último elemento de la noción de estrecho, el jurídico, indica que sus aguas formen parte del mar territorial de uno o más Estados. Este requisito siguiendo al autor arriba mencionado —González Campos— aparecía implícito en la definición de estrecho aportada en el artículo 16, 4.º del Convenio de Ginebra (1958) pues dicho artículo forma parte de las disposiciones relativas al mar territorial<sup>13</sup>, pero no así en el texto de la Convención de 1982 como veremos más adelante.

En definitiva, para que exista jurídicamente un estrecho es necesario que no lo atraviese una ruta de alta mar o zona económica exclusiva, pues en dicho caso no son de aplicación las normas de paso inocente o paso en tránsito. En último término la legislación (I y III CNUDM) no ha entrado en definir qué es un estrecho o qué modalidades o tipologías se dan, sino que se ha limitado a regular el paso de los mismos, teniendo que deducir de ahí lo que se entiende por estrecho. De este enfoque se deriva toda la ambigüedad existente y a la que hacía referencia D. P. O'Connell en 1975.

*Regulación del paso por los estrechos:* El Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Ginebra, 1958) en la sección III, regula el derecho de paso inocente por el mar territorial, incluyéndose en dicho apartado la navegación por los estrechos, con lo que se asimilan ambas si-

tuciones, esto es, la navegación por el mar territorial y el paso por los estrechos. La fórmula es, por tanto, la de paso inocente a la que ya nos hemos referido. Esta fórmula de amplia tradición y aceptación en el Derecho internacional es la que se ha visto modificada en la nueva ordenación del Derecho del mar.

Recordamos que el *paso inocente* se define como paso que no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. Con esta fórmula tales Estados pueden regular la navegación de los buques de guerra, tanto en la superficie como sumergibles, y teniendo éstos la obligación de navegar en superficie y enarbolar el pabellón. En cuanto al sobrevuelo la norma existente consistía en la necesidad de autorización por parte del Estado con soberanía sobre el espacio aéreo; es decir que para las aeronaves no se aplica el concepto de paso inocente.

En 1967 cuando se formulan las proposiciones de Estados Unidos y la Unión Soviética para una nueva conferencia del mar, surge un nuevo concepto «(...) desconocido por el Derecho en vigor»<sup>14</sup> y que en los textos posteriores de la III Conferencia se denomina *paso en tránsito*, definiéndose como «(...) el ejercicio, de conformidad con esta parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho (...)» (art. 32.2 de la Convención, 1982).

El paso en tránsito se aplica según el artículo 37 a «los estrechos que sean utilizados para la navegación internacional entre un área de alta mar o zona económica exclusiva y otra área de alta mar o zona económica exclusiva», lo que significa que las aguas que forman el estrecho están sometidas en su totalidad a la plena soberanía de uno o más Estados, esto es, forman parte del mar territorial. Admitiendo una anchura máxima de doce millas para el mar territorial, la fórmula de paso en tránsito rige en los estrechos con una anchura igual o inferior a las veinticuatro millas, siendo éste uno de los cinco tipos de estrechos que pueden originarse combinando los diferentes estatutos jurídicos de las aguas que unen, con sus respectivas anchuras, y que a continuación pasamos a exponer (Gráfico n.º 1.6.).

En el *primer tipo* (Gráfico n.º 1.6, a), el estrecho une un área de alta mar o ZEE con otra de alta mar o ZEE, y a su vez por el citado estrecho pasa una ruta de alta mar o una ruta que atraviesa una ZEE. Para que se den tales características es necesario que el estrecho tenga una anchura superior a la veinticuatro millas (tomando doce millas como anchura admitida internacional-

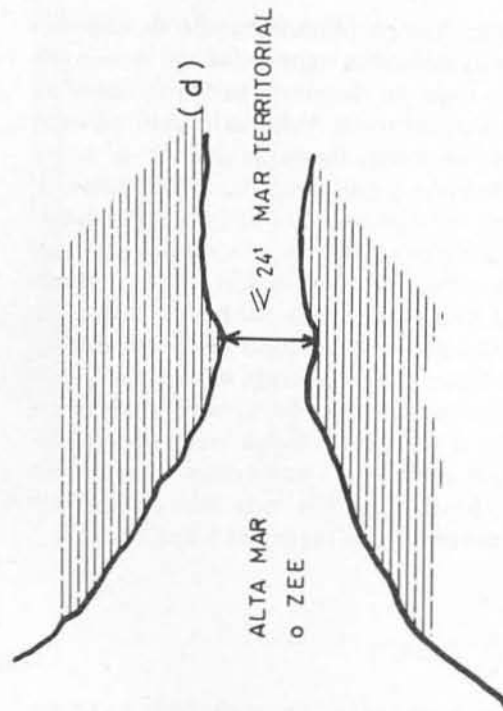
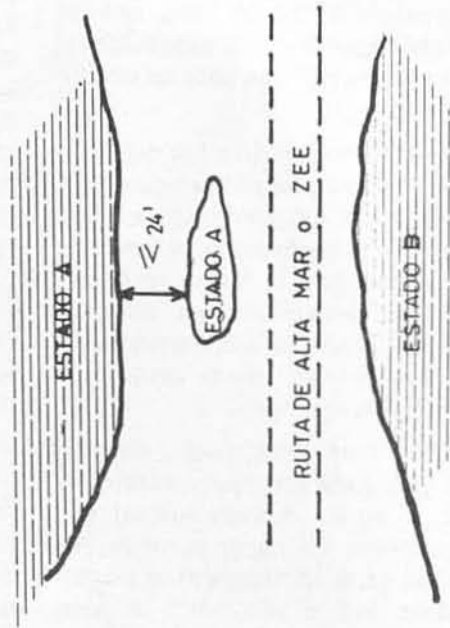
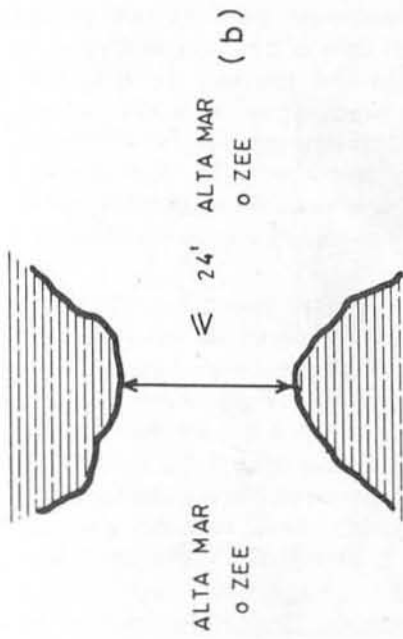
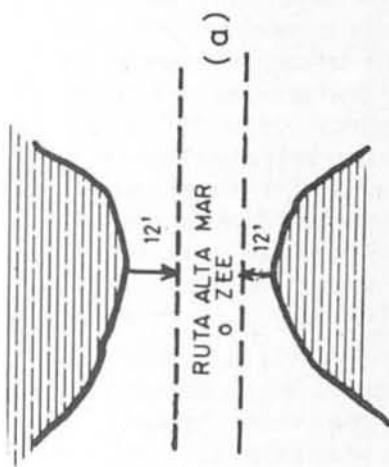
mente para el mar territorial), ya que más allá de las doce millas de mar territorial por cada una de las márgenes, las aguas tienen el carácter jurídico de ZEE o alta mar. En este caso estamos ante un estrecho utilizado para la navegación internacional pero cuyo paso no está regulado jurídicamente ya que sus aguas no están bajo soberanía de ningún Estado (art. 36).

*El segundo tipo* (Gráfico n.º 1.6. b) corresponde a la situación más conflictiva y es la que se encuentra regulada por la fórmula de paso en tránsito a la que ya nos hemos referido.

*El tercer tipo* (Gráfico n.º 1.6. c) el estrecho está formado «por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla existe una ruta de alta mar o una ruta que atraviesa una zona económica exclusiva» (art. 38.1.). En este caso, la navegación se regula por la fórmula tradicional de paso inocente debido a la existencia de una ruta alternativa cuyas aguas además no están sometidas a soberanía de los Estados ribereños. Como puede apreciarse la regulación del paso por este tipo de estrechos sigue la tesis anteriormente expuesta de diferenciar estrechos con ruta o sin ruta alternativa.

*El cuarto tipo* (Gráfico n.º 1.6. d) de estrecho conecta «un área de alta mar o una zona económica exclusiva y el mar territorial de un Estado extranjero» (art. 45). Esta definición se ha interpretado según aparece en el gráfico, como una ruta de alta mar o ZEE que al llegar al estrecho desaparece por existir una anchura igual o inferior a veinticuatro millas, prolongándose dicha anchura dentro de un área perteneciente a un Estado extranjero.

*El quinto y último tipo* de estrecho lo constituirían los que conectan aguas archipelágicas (O'Connell, D. P., op. cit., 100) que no se contempla explícitamente en el articulado del Proyecto de Convención, pero al que se aplicaría, bien el derecho de paso inocente previsto en el artículo 52 para navegar por aguas archipelágicas o lo estipulado en el artículo 53 «Derecho de paso por rutas marítimas archipelágicas», fórmula jurídica similar a la de paso en tránsito (Sánchez, L. I., 1981,5). De todas formas este último caso, que sería la situación de los estrechos del Sudeste asiático, puede contar con otras variantes como la conexión de aguas archipelágicas con alta mar o ZEE, o con mar territorial, pero que permanecen en una situación de ambigüedad propicia para ser manipulada según las diferentes circunstancias, como ya se ha indicado anteriormente.



1.6. Estrechos. Tipologías.

Finalmente debe hacerse referencia al caso de los estrechos turcos –Bósforo y Dardanelos– cuyo paso se encuentra regulado por la Convención de Montreaux<sup>15</sup>.

Hasta aquí hemos tenido ocasión de exponer tanto las implicaciones espaciales del nuevo ordenamiento legal de los mares como su desarrollo histórico y funcional. Esbozado este panorama estamos en condiciones de abordar el análisis de la situación y características españolas en relación con este importante proceso de ocupación y toma de posesión de la totalidad del planeta, cuyo componente acuático representa los dos tercios de su superficie. Antes de entrar en la materia del próximo capítulo pasamos a efectuar una recapitulación de todo lo expuesto, con ello pretendemos ordenar de forma sintética una información diversa y extensa pero indudablemente interrelacionada, así como retener los conceptos fundamentales que nos sirven de base para desarrollar el resto del trabajo.

#### RECAPITULACION.

El desarrollo de este primer capítulo se ha estructurado en torno a dos líneas directrices, entre las cuales se establecen conexiones: una es la que genera lo que podríamos denominar el catálogo de zonas marítimas y que comprende: mar territorial y zona contigua, alta mar, plataforma continental, zona económica exclusiva, aguas archipelágicas, y la Zona; cada una de ellas posee un estatuto jurídico y, a excepción de la alta mar y la Zona, una norma para su delimitación.

La segunda línea de desarrollo es la que concierne a las características geográficas que en el proceso de codificación del Derecho del Mar han sido consideradas relevantes, o se han manifestado como tal debido a la forma en la que se ha procedido para estructurar los distintos espacios marítimos. Dichas características geográficas son: estrechos, islas, mares cerrados o semicerrados, y Estados sin litoral.

De las seis zonas marítimas, cuatro de ellas (el mar territorial y la zona contigua, plataforma continental, ZEE, y aguas archipelágicas) son instrumentos al servicio del expansionismo, de la incorporación del espacio marítimo al territorio estatal; los otros dos, la alta mar y la zona, pueden definirse como espacios residuales en la medida en que su definición se efectúa por exclusión: son alta mar y Zona (aguas, lecho y subsuelo) todo lo que no está bajo jurisdicción na-

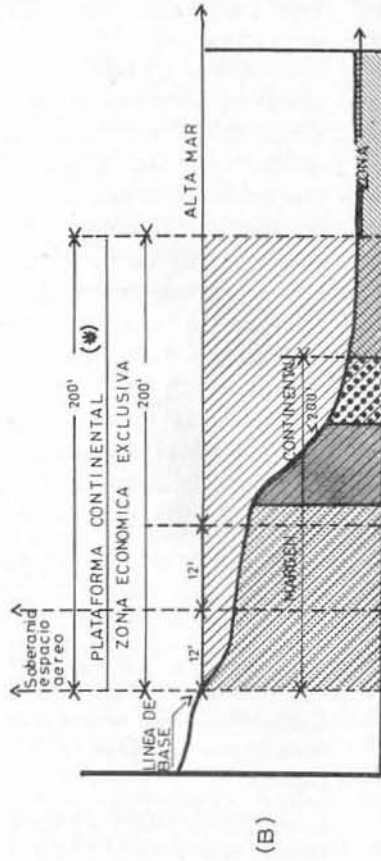
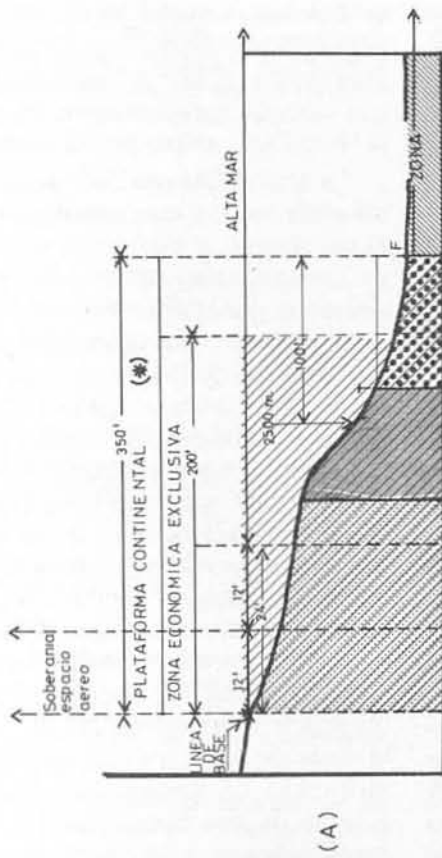
cional (como es sabido la definición jurídica es distinta para cada espacio: la alta mar es libre para todos los Estados, mientras que la Zona es patrimonio común de toda la humanidad).

El carácter marcadamente expansionista y ampliacionista de esas cuatro zonas en detrimento de los dos espacios que permanecen al margen del proceso privatizador del mar se pone especialmente de relieve en la función redundante que poseen las distintas zonas, al reforzar una a otra la capacidad ampliacionista. Este es el caso de la plataforma continental y la ZEE, y la superposición de éstas con el mar territorial.

En efecto, sobre las doce primeras millas contadas a partir de las líneas de base, recae una aplastante carga legal ya que la soberanía en todas sus direcciones y sobre todos los aspectos se ejercita a través de tres categorías jurídicas (ver gráfico 1.7.): 1) mar territorial, donde el Estado tiene plena soberanía sobre las aguas, el espacio aéreo, el lecho y el subsuelo de ese mar; 2) plataforma continental, donde se ejerce jurisdicción sobre los recursos, su exploración y explotación; 3) ZEE que incluye tanto las aguas como el lecho y el subsuelo.

Fuera de los límites del mar territorial, la ZEE funciona como un espacio envolvente que refuerza la jurisdicción de la plataforma continental. El gráfico 1.7. presenta las dos posibilidades de combinación entre la plataforma y la ZEE. En el primer caso, el borde exterior del margen continental supera las 200 millas, y el Estado ribereño ejerce su jurisdicción en relación con los recursos vivos y no vivos sobre la columna de agua, lecho y subsuelo en esas 200 millas. Desde el límite de la ZEE y hasta las 350 millas su jurisdicción se reduce al lecho y subsuelo, quedando por tanto una columna de agua de 150 millas de anchura que pertenecen a la alta mar. En la segunda posibilidad –en la que la legislación crea una falsa plataforma al establecer su límite en las 200 millas aunque la plataforma no las alcance– el concepto de plataforma continental resulta inoperante pues la ZEE incluye todos los estratos sobre los cuales se puede ejercer jurisdicción, a excepción del espacio aéreo.

El problema de la superposición de la plataforma y la ZEE se agudiza en los casos de delimitación de estos espacios entre Estados opuestos y adyacentes, pues como acabamos de exponer, los límites de la plataforma y la ZEE pueden no coincidir, existiendo por tanto la posibilidad de solapamiento entre ambos espacios, y como resultado la multiplicidad de fronteras entre los Estados. (Véase epígrafes 2.3. y 2.4.).



(\*) Denominación jurídica, incluye la plataforma, el talud y la pendiente

Elaboración propia

1.7. Zonas marítimas. Convención 1982.

V. Prescott (1980) da una lista de cuarenta y cinco Estados (entre los que se encuentra España) que podrían reclamar un margen continental de anchura superior a las 200 millas, lo que supone el 38% de los 118 Estados con litoral. El sistema de la ZEE implica la privatización del 35,86% del lecho oceánico (Yates, G. T. op. cit., 157) a lo que habría que añadir la superficie del margen continental de aquellos países que pueden extender esta zona hasta el máximo de 350 millas que autoriza la Convención.

Estas dos zonas a las que nos hemos estado refiriendo —la plataforma y la ZEE— tienen como objetivo fundamental el control y la apropiación de los recursos ya que jurídicamente no se ejerce en ellos plena soberanía sino *derechos de soberanía* (Meseguer, J. L., 1981,2), esto es, no suponen en un sentido estricto una dilatación del territorio estatal. Sin embargo sí representa un paso significativo en el proceso de puesta en producción del espacio marino, en el que si bien no se ejecuta una apropiación integral de tal espacio asimilándolo al territorio terrestre —que representa el paradigma del ejercicio de la soberanía por parte del Estado—, se procede a privatizar lo que contiene: los recursos vivos y no vivos.

El mecanismo mediante el cual el Estado incorpora el espacio marítimo al espacio territorial (indudablemente la tendencia es a identificar el espacio territorial con el espacio sobre el que el Estado ejerce algún tipo de jurisdicción y explota económicamente) es pues doble:

a) Mediante un proceso que denominaremos de identificación y delimitación se aíslan partes del medio marino (la plataforma, aguas, lecho, etc.) generándose la nomenclatura —*plataforma* es el vocablo con el que se designa el margen continental—, y por último se establecen las normas para su acotación-delimitación.

b) El segundo mecanismo consiste en la apropiación directa de los mismos recursos mediante los instrumentos legales pertinentes. En la historia de la ocupación del planeta —y estamos en su última fase— quizá sea este un fenómeno inédito: hasta ahora lo habitual era tomar posesión de un territorio lo que daba títulos para explotar sus recursos. En la actualidad se sigue un camino inverso aunque el resultado final probablemente sea el mismo, esto es, territorializar los espacios puestos en producción. Esta tendencia si bien a corto plazo no parece viable, sí que parece inevitable por la forma en que se han puesto en marcha los mecanismos de incorporación del espacio marino: mediante la contigüidad o adyacencia, a las que nos referimos más adelante.

Aunque la plataforma y la ZEE, como hemos examinado, no tienen como objetivo inmediato la apropiación del espacio, sí lo poseen el mar territorial y las aguas archipelágicas. La determinación y unificación de la anchura del mar territorial se ha constituido en el tema central en la revisión del Derecho del Mar, siendo la tendencia en las últimas décadas la de su constante ampliación. Este tema es el que primero ha dividido en dos bloques a la comunidad internacional, entre los territorialistas que proponían una anchura de 200 millas y las potencias marítimas que observaban como el mayor peligro para la movilidad de sus flotas las continuas ampliaciones de este espacio marítimo. La anchura del mar territorial vinculada al tema de los estrechos es el pivote sobre el que ha basculado la transformación del régimen legal de los mares.

La cuestión de las aguas archipelágicas ha servido para poner de manifiesto dos aspectos de indudable trascendencia: a) el arraigo de las tendencias territorialistas y la capacidad para crear instrumentos legales de apropiación; b) la transformación del concepto de territorio con una tendencia progresiva a la visión integral del medio.

El estatuto jurídico de las aguas archipelágicas se asimila al del mar territorial en el sentido en que la soberanía del Estado archipelágico se extiende sobre tales aguas, el espacio aéreo suprayacente, el lecho, y el subsuelo marinos, aunque con las servidumbres de paso inherentes a la fórmula de «paso en tránsito».

La III CNUDM planteó un tema clave al afrontar globalmente el nuevo orden legal del océano: el del acceso al mar y sus recursos de todos los países en iguales condiciones y sea cual fuere su situación geográfica. Ello equivalía, por supuesto, al reparto y posterior apropiación de los mares, pero se trataba de un reparto equitativo, con todos los Estados en iguales condiciones de partida y sin condicionamientos geográficos ni de ningún otro tipo. Esta proposición junto con el proyecto de crear un nuevo orden económico destinando los beneficios de la explotación de los recursos minerales del lecho y subsuelo del mar a los pueblos sumidos en el subdesarrollo, constituían ciertamente iniciativas que se situaban históricamente fuera del comportamiento habitual de las sociedades. El texto que ha elaborado la Conferencia así como el resultado de la votación en el mes de abril de 1982 suponen el fracaso de ambas propuestas, y con ello la quiebra de una oportunidad histórica: la de culminar el proceso de ocupación del planeta sobre la base de la cooperación e igualdad entre los

pueblos. Un propósito utópico teniendo en cuenta que los intereses dominantes seguían inalterables.

Y en efecto, tal y como se han proyectado los mecanismos de acceso a los distintos espacios marítimos se consolidan las situaciones de desventaja, al tener como origen todos ellos la franja litoral. La adyacencia o contigüidad significa la consideración del territorio estatal como la base territorial a la que se incorporan el espa-

cio marítimo, de manera que, espacialmente, el Estado se amplía al mismo tiempo que sigue cohesionado. La tesis que considera a la plataforma continental como «prolongación natural» del territorio del Estado ribereño, abunda en esta concepción que vincula estrechamente el Estado con su base territorial asociando los fundamentos políticos a los iconográficos. Sobre esta cuestión volveremos más adelante (ver epígrafe 4.1.).

## NOTAS DEL CAPITULO PRIMERO

1. Para el análisis de los aspectos espaciales del nuevo régimen legal de los mares se han utilizado los siguientes documentos: 1) Convenios de Ginebra de 1958 (I CNUDM); 2) Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación (DOC, A/CONF. 62/WP. 10 de julio de 1977). Este es el primer texto con carácter de anteproyecto de Convenio surgido de la III CNUDM que se inicia sin ningún documento base; 3) Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar (Texto Oficioso) (DOC, A/CONF. 62/WP. 10/Rev. 3/add. 1 de 28 de agosto de 1980). Este documento es resultado de la revisión del texto anterior efectuada en el noveno período de sesiones. El texto definitivo de la III CNUDM (A/CONF. 62/122, 7 de octubre de 1982) votado en abril de 1982 presenta algunas modificaciones del Proyecto de Convención, pero que no atañen a los aspectos aquí analizados.

2. Parte II. El mar territorial y la zona contigua.

Parte III. Estrechos utilizados para la navegación internacional.

Parte IV. Estado Archipelágicos.

Parte V. Zona Económica Exclusiva.

Parte VI. Plataforma Continental.

Parte VII. Alta Mar.

Parte VIII. Régimen de las Islas.

Parte IX. Mares cerrados o semicerrados.

Parte X. Derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito.

Parte XI. La Zona.

3. En el anexo 1. III se reproducen los artículos que hacen referencia a lo tratado en el capítulo 1.

4. Profesor de Geología de la Universidad de Princeton. El método por él propuesto y su opinión sobre lo adoptado en la III CNUDM está recogido en los artículos siguientes: *Ocean boundaries and petroleum resources*, «Science», vol. 191, 1976. 1009-1018; *Ocean floor boundaries*, «Science», vol. 204, 1979, 135-144.

5. Las relaciones entre los diferentes usos del mar, así como la explotación de sus recursos con el nivel de desarrollo de los Estados, es un aspecto que no ha sido desarrollado por la geografía realizada en las últimas décadas. Como indi-

cación ilustrativa de este comportamiento puede citarse a Yves Lacoste, uno de los geógrafos que mayor atención ha prestado a los problemas del subdesarrollo pero poniendo el mayor énfasis en la explicación socio-económica y restando importancia a los hechos físicos; actitud explicable por evitar el riesgo de caer en un determinismo que oculte los importantes factores políticos y económicos.

6. Aquí utilizamos la lista incluida en el texto de Lucchini, L., et Voelckel, M. (1978). El número de Estados sin litoral varía según la fecha de edición de los textos y el criterio adoptado con respecto a ciertos Estados como Bielorrusia o Andorra. Así el texto de Yates and Young (1974) no incluye ni Ucrania ni Bielorrusia, al igual que el de Ross (1978), en el que sin embargo aparecen Andorra y Rodesia.

7. Naciones Unidas: DOC. A/CONF. 13/6 y Add. 1, 23.10.1957.

8. U. S. Department of State. Geographic Bulletin n.º 3 (cit. por Lucchini, L. y Voelckel, M., op. cit., 89).

9. González Campos, J. D.: *Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos*, en POCH, A.: op. cit., I, 1.ª p., 285-398.

10. Cit. por González Campos, J. D., op. cit., 299.

11. GIDEL: *Le droit international public de la mer*, 1934. Cit. por Lucchini, L., op. cit., 85.

12. Ver González Campos, J. D.: op. cit.

13. El artículo 16. 4.º establece: El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de alta mar y otra parte de alta mar, o el mar territorial de un Estado extranjero.

14. González Campos, J. D.: op. cit., 291.

15. Firmado el 20 de julio de 1936 y con entrada en vigor el 9.11.36. Al primero de enero de 1978 los Estados partes son: Australia, Bulgaria, Chipre, Francia, Grecia, Italia, Japón, Rumanía, Reino Unido, Turquía, Unión Soviética y Yugoslavia (Quéneudec, J. P.: *Conventions Maritimes Internationales*, París, Pedone, 1979, 63).



## ANEXO 1. I. CRONOLOGIA.

1923. Convención de Ginebra sobre el régimen internacional de los puertos marítimos.
1930. Conferencia de Codificación de La Haya. En el orden del día aparecen el régimen jurídico del mar territorial.
1945. 29.9. Proclamación Truman sobre la plataforma continental.
1947. Naciones Unidas crea la Comisión de Derecho Internacional por resolución 174 (XXIV), de 21.11.
1947. 23.6. Chile y Perú (1.º agosto) fijan sus aguas territoriales en 200 millas náuticas.
1948. Convención de Washington sobre pesquerías del Atlántico NW.
1952. 9.5. Convención de Tokio sobre pesquerías del Pacífico N.
1957. Creación del SCOR (Comité Científico de Investigaciones Oceánicas) por el CIUC (Consejo Internacional de Uniones Científicas, órgano no gubernamental apoyado por UNESCO).
1958. (\*) Ginebra, Convención sobre MAR TERRITORIAL y ZONA CONTIGUA (vigor: 10.9.64). España se adhiere 25.2.71.
1958. (\*) Ginebra, 29.4. Convención sobre PLATAFORMA CONTINENTAL (vigor: 10.9.64). España lo ratificó el 25.3.71.
1958. (\*) Ginebra, 29.4. Convención sobre ALTA MAR (vigor: 30.9.62). España se adhiere 25.2.71.
1958. (\*) Ginebra, 29.4. Convención sobre PESCA Y CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE LA ALTA MAR (vigor 20.3.66). España se adhiere 25.2.71.
1959. Convención de Londres sobre las pesquerías del Atlántico NE.
1960. II Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 17.3/26.4: fracasa.
1960. Creación dentro de UNESCO del COI (Comisión Oceanográfica Intergubernamental).
1962. 17.12. Resolución 1803 (XVII) de la Asamblea General de N. U., proclama: «El derecho de soberanía permanente de los pueblos y de los hombres sobre sus riquezas y sus recursos naturales se debe ejercer en interés del desarrollo nacional y del bienestar de la población interesada».
1964. Convención Europea de Pesca. España es signataria.
1965. Estados Unidos extiende a doce millas sus límites de pesca.
1967. 1.º noviembre. ARVID PARDO en la Asamblea General de N. U. se pronuncia sobre el carácter de patrimonio común de la humanidad, del fondo y el lecho del océano más allá de la jurisdicción. La Asamblea General en su resolución 2340 (XXII) lo aprueba.
1967. Unión Soviética sugiere a Estados Unidos y otros Estados la celebración de una Conferencia del Mar, incluyendo: 12 millas de mar territorial, zona exclusiva de pesca. Estados Unidos la condiciona al libre paso y navegación aérea por los estrechos internacionales.
1967. Convención de Londres (1.º junio) sobre el ejercicio de la pesca en el Atlántico N.
1967. Francia extiende a 12 millas su zona de pesca exclusiva.
1968. Creación de la Comisión sobre utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Asamblea General de N. U., Resolución 2467(XXIII).
1969. Estados Unidos, Unión Soviética y aliados OTAN y Pacto de Varsovia, llegan al acuerdo de celebración de una Conferencia reducida a: 12 millas mar territorial; consagración libertad de navegación y sobrevuelo de estrechos internacionales; reconocimiento al Estado ribereño de derechos preferentes de pesca en aguas adyacentes al mar territorial (ver 1970).
1969. 9.6. Acuerdo de Bonn entre países ribereños del Mar del Norte para el control de la polución.

(\*) Las cuatro Convenciones forman parte de la I Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

1969. Creación del ICSPRO (Comité Interinstitucional de Programas Científicos relacionados con la Oceanografía) (dentro de N. U.).
1970. Estados Unidos da carácter oficial a la propuesta Unión Soviética/Estados Unidos/Aliados. Varios países socialistas presentan a la Asamblea General de N. U. un proyecto de resolución por el que se convoca una Conferencia del Mar con el contenido: mar territorial, estrechos y derechos preferentes de pesca.
1970. El Secretario General de N. U. informa que la mayoría de los miembros de la Organización se habían pronunciado por celebrar una conferencia con amplio temario, quedando en minoría la tesis ruso-americana.
1970. En XXV sesión la Asamblea General adopta dos resoluciones: 2749 (XXV) «Declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional».
1970. (XXV) Se convoca para 1973 la III Conferencia de N. U. sobre el Derecho del Mar, que se ocuparía del tema de los fondos marinos y otras cuestiones conexas.
1970. 8.5. Declaración de Montevideo: Chile, Ecuador, Perú, Panamá, Salvador, Argentina, Brasil, Nicaragua y Uruguay.
1970. 8.8. Declaración de Lima: a los países anteriores se suman Méjico, Colombia, Honduras, Guatemala, República Dominicana.
1970. En la declaración de Montevideo se reconoce a los Estados signatarios el derecho de «delimitar su soberanía y su competencia marítima en armonía con los factores que condicionan la existencia de los recursos marítimos y la necesidad de la explotación nacional» (Lucchini, L., 336).
1971. 24.12. Francia fija en 12 millas su mar territorial.
1971. Comisión preparatoria de la Conferencia del Mar (Ginebra y New York). Tres subcomisiones I) Fondos Marinos; II) Alta mar, plataforma continental, mar territorial, estrechos, zona contigua, pesca y conservación de recursos; III) Preservación del medio marino e investigación científica.
1972. 7.6. Declaración de Santo Domingo. Los países sudamericanos exponen el concepto de mar patrimonial (precedente de la ZEE).
1972. Conferencia de Estocolmo sobre el medio ambiente.
1972. 15.2. Convención de Oslo para la prevención de la polución marina.
1973. Julio. Proyecto de 15 Estados africanos sobre el mar patrimonial.
1973. 2.9. Convención de Londres para la prevención de la polución por hidrocarburos.
1973. 3/15.12. Nueva York, I sesión de la III Conferencia del Mar (1.ª sesión de carácter procesal).
1974. 20.6/29.8. Caracas, II sesión de la III Conferencia del Mar.
1974. 4.1. Convención de París sobre la polución de origen telúrico.
1974. Julio. Proyecto presentado por Nigeria sobre la ZEE (Doc. A/CONF. 62/L. 21/Rev. 1.).
1974. Agosto. Proyecto de 17 Estados africanos sobre ZEE (Doc. A/CONF. 62/C. 2/L. 82).
1975. 17.3/9.5. Ginebra, III sesión, III Conferencia del Mar.
1975. 9.7. (BOE) Convenio de 29.1.74, delimitación de las plataformas continentales entre España y Francia en el Golfo de Vizcaya.
1975. 4.7. (BOE) Convenio de 29.1.74 entre España y Francia sobre delimitación de mar territorial y de la zona contigua en el Golfo de Vizcaya.
1976. 12.2. Firma del Convenio con Portugal sobre delimitación del mar territorial y de la zona contigua.
1976. 12.2. Firma del Convenio con Portugal sobre delimitación de la plataforma continental. (Ninguno de los dos convenios ha entrado en vigor).
1976. 15.3/7.5. Nueva York, IV sesión, III Conferencia del Mar.
1976. 2.8/15.9. Nueva York, V sesión, III Conferencia del Mar.
1976. 1.º agosto. Méjico adopta la zona económica.
1976. 16.2. Protocolo de Barcelona relativo a la prevención de la polución en el Mediterráneo.
1977. 23.5/15.7. Nueva York, VI sesión, III Conferencia del Mar.
1977. 1.º enero, Canadá adopta una zona de pesca.
1977. 1.º marzo, Estados Unidos adopta una zona de pesca.
1977. 1.º enero, la CEE adopta una zona de pesca de 200 millas.
1977. 1.º enero, Noruega adopta la ZEE.
1977. 15 enero, India y Sri-lanka adoptan la ZEE.
1977. Francia adopta la ZEE.
1977. 4.1. España fija el mar territorial en 12 millas.
1978. 20.2. España adopta la ZEE en el Atlántico.
1978. 16.9. Convenio entre España e Italia sobre delimitación de la plataforma continental.
1978. 28.3. Ginebra, IX sesión, III Conferencia del Mar.
1980. 28.7/29.8. Ginebra, IX sesión, III Conferencia del Mar.
1981. Marzo, X sesión.
1982. 30 abril, en XI sesión, votación del Texto de la Convención. Votaron en contra Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela. Se abstienen: Bélgica, Bulgaria, Bielorrusia, Checoslovaquia, República Democrática Alemana, República Federal Alemana, Hungría, Italia, Luxemburgo, Mongolia, Países Bajos, Polonia, España, Tailandia, Ucrania, Unión Soviética, Reino Unido.
1982. 6 diciembre, firma en Montego Bay (Jamaica) de la Convención.

### CRONOLOGIA ESPAÑA (\*)

1760. Real Cédula del Consejo de Hacienda de 17 de diciembre. La Administración española considera esta Real Cédula como el primer documento donde se establece una anchura de *seis millas de mar territorial*.
1967. A efectos de pesca se establece una extensión de *doce millas* de las *aguas jurisdiccionales* española (sic.), mediante la ley 20/1967 de 8 de abril (BOE. 11.4.67).
1969. Ley sobre Costas Marítimas (Ley 28/69 de 26 de abril). Pretende regular y uniformar las distintas disposiciones. En esta ley (art. 1.º 4) se indica como límite de la plataforma continental «hasta donde sea posible la explotación de sus recursos naturales».
1977. Ley de 4 de enero, n.º 10/77. Se extiende a *doce millas* la anchura del *mar territorial*.
1977. Determinación de las líneas de Base Recta en la Península e Islas, mediante R. Decreto 2510/77 de 5 de agosto.
1978. Se establece una Zona Económica Exclusiva de 200 millas en las costas atlánticas peninsulares e insulares. Ley 20 de febrero, n.º 15/78.

(\*) (No se incluyen los Convenio internacionales, que aparecen en la relación anterior).



## ANEXO 1. II. TERMINOLOGIA BASICA.

**Mar territorial:** Franja de mar adyacente al territorio y aguas interiores del Estado ribereño, donde el Estado ejerce plena soberanía, tanto sobre las aguas superficiales como sobre el espacio aéreo suprayacente, el lecho y el subsuelo de ese mar. El límite máximo del mar territorial es de doce millas.

**Líneas de Base:** *Normal*, es la línea a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial. Su trazado corresponde con la línea de bajamar a lo largo de la costa.

*Recta*, es la línea recta que sigue sensiblemente la línea de bajamar. Se obtiene uniendo los puntos más afuera de la costa y no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa.

**Aguas Interiores:** Aguas situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial.

**Zona Contigua:** Franja de mar adyacente al mar territorial donde el Estado ribereño puede tomar medidas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias. Su anchura no puede exceder de 24 millas a partir de las cuales se mide el mar territorial.

**Zona Económica Exclusiva:** Área marítima más allá del mar territorial y adyacente a éste donde el Estado ribereño ejerce derecho de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales vivos y no vivos, del lecho, el subsuelo

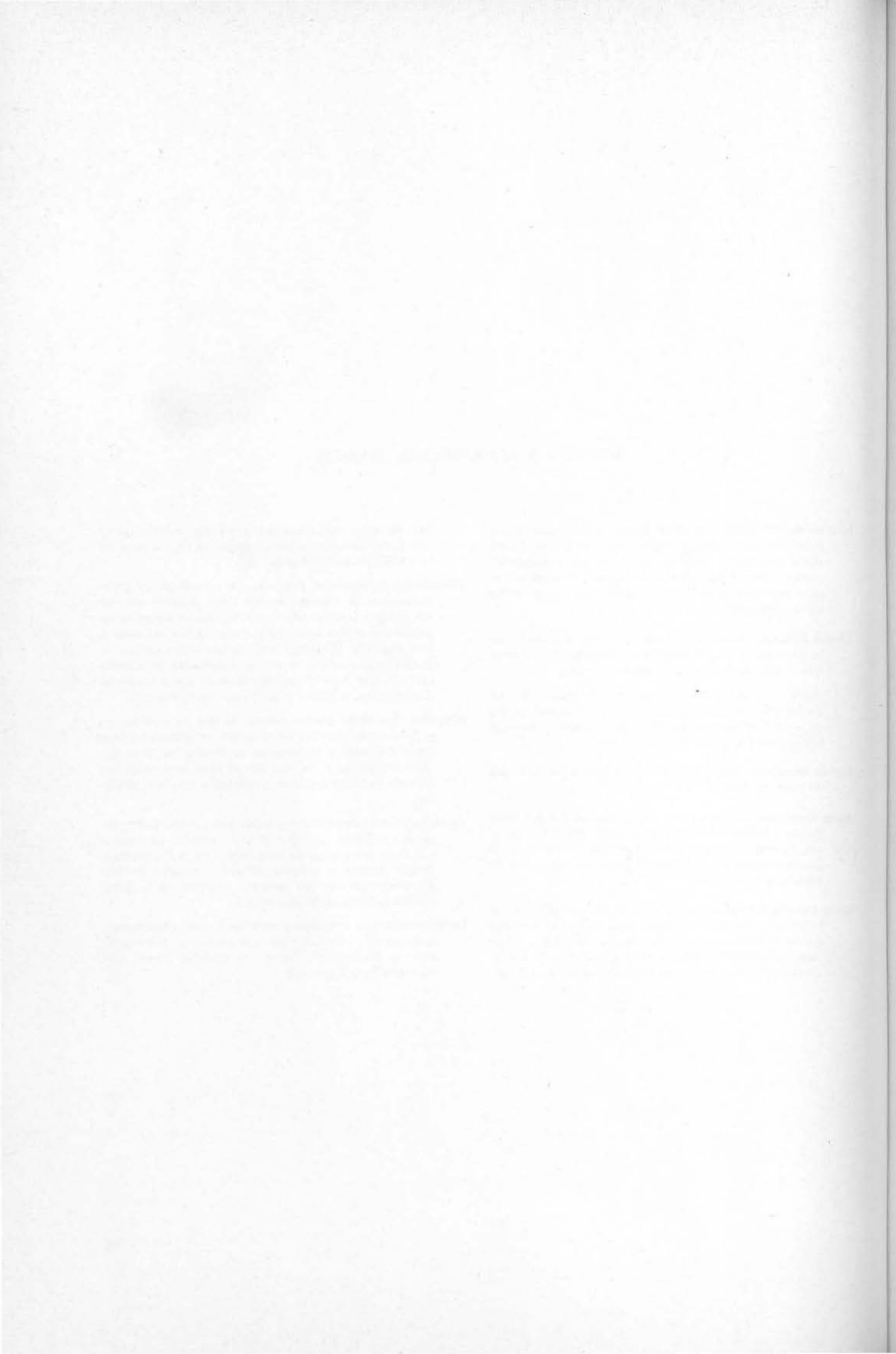
del mar y las *aguas suprayacentes*. Su anchura es de 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial.

**Plataforma Continental:** Prolongación natural de las áreas *submarinas* del Estado ribereño hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de doscientas millas si el margen continental no llega a esta distancia. *El margen continental* comprende la prolongación *sumergida* de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el *lecho*, y el *subsuelo* de la *plataforma*, el *talud* y la *pendiente precontinental*.

**Alta Mar:** Son todas aquellas partes del mar no incluidas en la Zona Económica Exclusiva, en el mar territorial, en las aguas interiores o en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. La alta mar es libre para todos los Estados y será utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

**Zona:** Son los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. La Zona y sus Recursos son patrimonio común de la Humanidad; ningún Estado ni persona natural o jurídica pueden apropiarse de ella. *Los recursos naturales* de la Zona, son los recursos minerales *in situ*.

**La Autoridad:** Las actividades en la zona serán organizadas, realizadas y controladas por la Autoridad en nombre de toda la Humanidad. Todos los Estados Partes son miembro de la Autoridad.



## ANEXO 1. III.

### ARTICULOS DE LA CONVENCION CITADOS EN EL CAPITULO PRIMERO

#### Artículo 1: Términos empleados.

Para los efectos de esta Convención:

1. Por «Zona» se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

2. Por «Autoridad» se entiende la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

3. Por «actividades en la Zona» se entiende todas las actividades de exploración y explotación de los recursos de la Zona.

4. Por «contaminación del medio marino» se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino (incluidos los estuarios) cuando produzca o pueda producir efectos nocivos tales como: daños a los recursos vivos y a la vida marina; peligros para la salud humana; obstaculación de las actividades marítimas; incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar; deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización; y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

#### Artículo 17: Derecho de paso inocente.

Con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

#### Artículo 18: Significado de paso.

1. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores.

b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella.

2. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyen incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

#### Artículo 19: Significado de paso inocente.

1. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

2. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación:

a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase.

c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño.

d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño.

e) El lanzamiento, aterrizaje o recepción de aeronaves a bordo.

f) El lanzamiento, aterrizaje o recepción de dispositivos militares a bordo.

g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contra de los reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño.

h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención.

i) Cualesquiera actividad de pesca.

j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos.

k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño.

l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

#### Artículo 20: Submarinos y otros vehículos sumergibles.

En el mar territorial, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

**Artículo 21:** Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente.

1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo.
- b) La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones.
- c) La protección de cables y tuberías.
- d) La conservación de los recursos vivos del mar.
- e) La prevención de infracciones de sus reglamentos de pesca.
- f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación del mismo.
- g) La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos.
- h) La prevención de las infracciones de sus reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios.

2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas.

3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos.

4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

**Artículo 22:** Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial.

1. El Estado ribereño podrá, cuando sea necesario, habida cuenta de la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a través de su mar territorial utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que ese Estado haya designado o prescrito para la regulación del paso de los buques.

2. En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso a esas vías marítimas.

3. Al designar vías marítimas y al prescribir dispositivos de separación del tráfico con arreglo a este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta:

- a) Las recomendaciones de la organización internacional competente.
- b) Cualesquiera canales que se utilicen habitualmente para la navegación internacional.
- c) Las características especiales de determinados buques y canales.
- d) La densidad del tráfico.

4. El Estado ribereño indicará claramente tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en cartas a las que dará la debida publicidad.

**Artículo 33:** Zona contigua.

1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Prevenir las infracciones de sus reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en su territorio o en su mar territorial.

b) Sancionar las infracciones de esos reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

**Artículo 36:** Rutas de alta mar o rutas que atraviesen una zona económica exclusiva que pasen a través de un estrecho utilizado para la navegación internacional.

Esta parte no se aplicará a un estrecho utilizado para la navegación internacional cuando por ese estrecho pase una ruta de alta mar o una ruta que atravesase una zona económica exclusiva que sean igualmente convenientes en lo que respecta a características hidrográficas y de navegación.

**Artículo 37:** Alcance de esta sección.

Esta sección se aplica a los estrechos que sean utilizados para la navegación internacional entre un área de alta mar y zona económica exclusiva.

**Artículo 38:** Derecho de paso en tránsito.

1. En los estrechos a que se refiere el artículo 37 todos los buques y aeronaves gozan del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o una ruta que atravesase una zona económica exclusiva, que sean igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación.

2. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre un área de alta mar o zona económica exclusiva y otra área de alta mar o zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada en ese Estado.

3. Toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables de esta Convención.

**Artículo 45:** Paso inocente.

1. El régimen de paso inocente, de conformidad con la sección 3 de la parte II, se aplicará en los estrechos utilizados para la navegación internacional:

a) Excluidos, en virtud del párrafo 1 del artículo 38, de la aplicación del régimen de paso en tránsito.

b) Situados entre un área de alta mar o una zona económica exclusiva y el mar territorial de un Estado extranjero.

2. No habrá ninguna suspensión del paso inocente a través de tales estrechos.

**Artículo 46:** Términos empleados.

Para los efectos de esta Convención:

a) Se entiende por «Estado archipelágico» un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas.

b) Se entiende por «archipiélago» un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros

elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

#### **Artículo 47:** Líneas de base archipelágicas.

1. Todo Estado archipelágico podrá trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, a condición de que dentro de tales líneas de base queden comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1.

2. La longitud de tales líneas de base no excederá de 100 millas marinas; no obstante, hasta un 3% del número total de líneas de base que encierran un archipiélago podrá exceder de esa longitud, hasta un máximo de 125 millas marinas.

3. El trazado de tales líneas de base no se desviará apreciablemente de la configuración general del archipiélago.

4. Tales líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emerjan en bajamar, ni a partir de éstas, a menos que se hayan construido en ellas faros o instalaciones análogas que estén permanentemente sobre el nivel del mar, o cuando la elevación que emerge en bajamar esté situada total o parcialmente a una distancia de la isla más próxima que no exceda de la anchura del mar territorial.

5. El Estado archipelágico no aplicará el sistema de tales líneas de base de forma que aisle de la alta mar o de la zona económica exclusiva el mar territorial de otro Estado.

6. El Estado archipelágico indicará claramente tales líneas de base en cartas a escala o escalas adecuadas para su determinación. El Estado archipelágico dará la debida publicidad a dichas cartas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

7. Si una parte de las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico está situada entre dos partes de un Estado vecino inmediatamente adyacente, se mantendrán y respetarán los derechos existentes y cualesquiera otros intereses legítimos que este último Estado haya ejercido tradicionalmente en tales aguas y todos los derechos estipulados en virtud de un acuerdo entre ambos Estados.

8. A los efectos de calcular la relación entre agua y tierra a que se refiere el párrafo 1, las superficies terrestres podrán incluir aguas situadas en el interior de las cadenas de arrecifes de islas y atolones, incluida la parte acantilada de una plataforma oceánica que esté encerrada o casi encerrada por una cadena de islas calcáreas y de arrecifes emergentes situados en el perímetro de la plataforma.

#### **Artículo 50:** Delimitación de las aguas interiores.

Dentro de sus aguas archipelágicas, el Estado archipelágico podrá trazar líneas de cierre para la delimitación de las aguas interiores de conformidad con los artículos, 9, 10 y 11.

#### **Artículo 52:** Derecho de paso inocente.

1. Con sujeción a las disposiciones del artículo 53, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 50, los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas, de conformidad con la sección 3 de la parte II.

2. El Estado archipelágico podrá, sin discriminación de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas, el paso inocente de buques extranjeros, si dicha sus-

pensión es indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.

#### **Artículo 53:** Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas.

1. Todo Estado archipelágico podrá designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente.

2. Todos los buques y aeronaves gozan del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, en tales vías marítimas y rutas aéreas.

3. El paso por vías marítimas y archipelágicas es el ejercicio, de conformidad con esta Convención, de los derechos de navegación y de sobrevuelo en el modo normal exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

4. Tales vías marítimas y rutas aéreas atravesarán las aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente e incluirán todas las rutas normales de paso utilizadas como tales en la navegación o sobrevuelo internacional a través de las aguas archipelágicas y, dentro de tales rutas, en lo que se refiere a los buques, todos los canales normales de navegación, con la salvedad de que no será necesaria la duplicación de rutas de conveniencia similar entre los mismos puntos de entrada y salida.

5. Tales vías marítimas serán definidas mediante una serie de líneas ejes continuas desde los puntos de entrada de las rutas de paso hasta los puntos de salida. En su paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques y las aeronaves no se apartarán más de 25 millas marinas hacia uno u otro lado de tales líneas ejes, con la salvedad de que los buques y aeronaves no navegarán a una distancia de la costa inferior al 10% de la distancia entre los puntos más cercanos situados en islas que bordean la vía marítima.

6. Todo Estado archipelágico que designe vías marítimas con arreglo a este artículo podrá también establecer dispositivos de separación del tráfico para el paso seguro de buques por canales estrechos en tales vías marítimas.

7. Todo Estado archipelágico podrá, cuando lo requieran las circunstancias, y después de haber dado la debida publicidad, sustituir por otras vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico cualesquiera vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico que haya designado o establecido previamente.

8. Tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico se ajustarán a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

9. Al designar o sustituir vías marítimas o establecer o sustituir dispositivos de separación del tráfico, el Estado archipelágico someterá las propuestas a la organización internacional competente para su adopción. La organización sólo podrá adoptar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico convenidos con el Estado archipelágico, después de lo cual el Estado archipelágico podrá designarlos, establecerlos o sustituirlos.

10. El Estado archipelágico indicará claramente los ejes de las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico designados o establecidos por él en cartas a las que se dará la debida publicidad.

11. Los buques en tránsito respetarán las vías y los dispositivos de separación del tráfico, establecido de conformidad con este artículo.

12. Si un Estado archipelágico no designa vías marítimas o rutas aéreas, el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas podrá ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

**Artículo 56:** Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva.

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

a) Derecho de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.

b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto:

i) Al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.

ii) A la investigación científica marina.

iii) A la protección y preservación del medio marino.

c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.

2. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.

3. Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercerán de conformidad con la parte VI.

**Artículo 61:** Conservación de los recursos vivos.

1. El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva.

2. El Estado ribereño, teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga, asegurará, mediante las medidas adecuadas de conservación y ordenación, que la preservación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda, cooperarán con este fin.

3. Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otras normas mínimas subregionales, regionales o mundiales generalmente recomendadas.

4. Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

5. Periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las

organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda, y con la participación de todos los Estados interesados incluidos aquellos cuyos nacionales están autorizados a pescar en la zona económica exclusiva.

**Artículo 62.** Utilización de los recursos vivos.

1. El Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, sin perjuicio del artículo 61.

2. El Estado ribereño determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Cuando el Estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos u otros arreglos y de conformidad con las modalidades, condiciones y reglamentos a que se refiere el párrafo 4., teniendo especialmente en cuenta las disposiciones de los artículos 69 y 70, sobre todo en relación con los Estados en desarrollo que en ellos se mencionan.

3. Al dar a otros Estados acceso a su zona económica exclusiva en virtud de este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos, entre otros, la importancia de los recursos vivos de la zona para la economía del Estado ribereño interesado y para sus demás intereses nacionales, las disposiciones de los artículos 69 y 70, las necesidades de los Estados en desarrollo de la subregión o región con respecto a la captura de parte de los excedentes, y la necesidad de reducir al mínimo la perturbación económica de los Estados cuyos nacionales han pescado habitualmente en la zona o han hecho esfuerzos sustanciales de investigación e identificación de las poblaciones.

4. Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en los reglamentos del Estado ribereño. Estos reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras, a las siguientes cuestiones:

a) La concesión de licencias a pescadores, buques y equipo de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera.

b) La determinación de las especies que puedan capturarse y la fijación de las cuotas de capturas, ya sea en relación con determinadas poblaciones o grupos de poblaciones, con la captura por buques durante un período de tiempo o con la captura por nacionales de cualquier Estado durante un período determinado.

c) La reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y el número tamaño y tipos de buques pesqueros que puedan utilizarse.

d) La fijación de la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que puedan capturarse.

e) La determinación de la información que deban proporcionar los buques pesqueros, incluidas estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca e informes sobre la posición de los buques.

f) La exigencia de que, bajo la autorización y control del Estado ribereño se realicen determinados programas de investigación pesquera y la reglamentación de la realización de tales investigaciones, incluidos el muestreo de las capturas, el destino de las muestras y la comunicación de los datos científicos conexos.

g) El embarco en tales buques por el Estado ribereño de observadores o personal en formación.

h) La descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño.

i) Las modalidades y condiciones relativas a las empresas conjuntas o a otros arreglos de cooperación.

j) Las necesidades en cuanto a la formación de personal y la transmisión de tecnología pesquera, incluido el aumento de la capacidad del Estado ribereño para emprender investigaciones pesqueras.

k) Los procedimientos de ejecución.

5. Los Estados ribereños darán a conocer debidamente los reglamentos en materia de conservación y ordenación.

**Artículo 63:** Poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella.

1. Cuando en las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños se encuentren las mismas poblaciones o poblaciones de especies asociadas estos Estados procurarán directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y el desarrollo de dichas poblaciones, sin perjuicio de las demás disposiciones de esta parte.

2. Cuando tanto en la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella se encuentren las mismas poblaciones o poblaciones de especies asociadas, el Estado ribereño y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente.

**Artículo 64:** Especies altamente migratorias.

1. El Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias enumeradas en el anexo I cooperarán directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, con miras a asegurar la conservación y promover el objetivo de la utilización óptima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la zona económica exclusiva. En las regiones donde no exista una organización internacional apropiada, el Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales capturen esas especies en la región cooperarán para establecer una organización de este tipo y participar en sus trabajos.

2. Las disposiciones del párrafo 1 se aplican junto con las demás disposiciones de esta parte.

**Artículo 65:** Mamíferos marinos.

Ninguna de las disposiciones de esta parte menoscabará el derecho de un Estado ribereño a prohibir, limitar o reglamentar la explotación de los mamíferos marinos en forma más estricta que la establecida en esta parte o, cuando proceda, la competencia de una organización internacional para hacer lo propio. Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, ordenación y estudio.

**Artículo 66:** Poblaciones anádromas.

1. Los Estados en cuyos ríos se originen poblaciones anádromas tendrán el interés y la responsabilidad primordiales por tales poblaciones.

2. El Estado de origen de las poblaciones anádromas asegurará su conservación mediante la adopción de medidas regulatorias apropiadas tanto para la pesca en todas las aguas en dirección a tierra a partir del límite exterior de su zona económica exclusiva, como para la pesca a que se refiere el apartado b) del párrafo 3. El Estado de origen podrá, previa consulta con otros Estados mencionados en los párrafos 3 y 4 que pesquen esas poblaciones, fijar las capturas totales permisibles de las poblaciones originarias de sus ríos.

3. a) La pesca de especies anádromas se realizará únicamente en las aguas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas, excepto en los casos en que esta disposición pueda acarrear una perturbación económica a un Estado distinto del Estado de origen. Con respecto a dicha pesca más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva, los Estados interesados celebrarán consultas con miras a llegar a un acuerdo acerca de las modalidades y condiciones de dicha pesca, teniendo debidamente en cuenta las exigencias de la conservación de estas poblaciones y las necesidades del Estado de origen con relación a estas especies.

b) El Estado de origen cooperará para reducir al mínimo la perturbación económica causada en aquellos otros Estados que pesquen esas poblaciones, teniendo en cuenta la captura normal, la forma en que realicen sus actividades esos Estados y todas las áreas en que se ha llevado a cabo esa pesca.

c) Los Estados a que se refiere el apartado b) que por acuerdo con el Estado de origen, participen en las medidas para renovar poblaciones anádromas en particular mediante desembolsos hechos con ese fin, recibirán especial consideración del Estado de origen en relación con la captura de poblaciones originarias de sus ríos.

d) La ejecución de los reglamentos relativos a las poblaciones anádromas más allá de la zona económica exclusiva se llevará a cabo por acuerdo entre el Estado de origen y los demás Estados interesados.

4. Cuando las poblaciones anádromas migren hacia aguas situadas en dirección a tierra a partir del límite exterior de la zona económica exclusiva de un Estado distinto del Estado de origen, o a través de ellas, dicho Estado cooperará con el Estado de origen en lo que se refiera a la conservación y ordenación de tales poblaciones.

5. El Estado de origen de las poblaciones anádromas y los otros Estados que pesquen esas poblaciones harán arreglos para la aplicación de las disposiciones de este artículo, cuando corresponda, por conducto de organizaciones regionales.

**Artículo 67:** Especies catádromas.

1. El Estado ribereño en cuyas aguas las especies catádromas pasan la mayor parte de su ciclo vital será responsable de la ordenación de esas especies y asegurará la entrada y la salida de los peces migratorios.

2. La captura de las especies catádromas se realizará únicamente en las aguas situadas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas. Cuando dicha captura se realice en zonas económicas exclusivas, estará sujeta a lo dispuesto en este artículo y en otras disposiciones de esta Convención relativas a la pesca en esas zonas.

3. Cuando los peces catádromos migren, bien en la fase juvenil o bien en la maduración, a través de la zona económica exclusiva de otro Estado o Estados, la ordenación de dichos peces, incluida la captura, se reglamentará por acuerdo entre el Estado mencionado en el párrafo 1 y el Estado o los

Estados interesados. Tal acuerdo asegurará la ordenación racional de las especies y tendrá en cuenta las responsabilidades del Estado mencionado en el párrafo 1 en cuanto a la conservación de esas especies.

**Artículo 68:** Especies sedentarias.

Esta parte no se aplica a las especies sedentarias definidas en el párrafo 4 del artículo 77.

**Artículo 70:** Derecho de los Estados con características geográficas especiales.

1. Los Estados con características geográficas especiales tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

2. Para los efectos de esta Convención, por «Estados con características geográficas especiales» se entiende los Estados ribereños, incluidos los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados, cuya situación geográfica les haga depender de la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados de la subregión o región para el adecuado abastecimiento de pescado a fin de satisfacer las necesidades en materia de nutrición de su población o de parte de ella, así como los Estados ribereños que no puedan reivindicar zonas económicas exclusivas propias.

3. Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esa participación mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras:

a) La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño.

b) La medida en que el Estado con características geográficas especiales, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste.

d) Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.

4. Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre una base bilateral, subregional o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo con características geográficas especiales de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región, en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición se tendrán también en cuenta los factores mencionados en el párrafo 3.

5. Los Estados desarrollados con características geográficas especiales tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región, tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de

su zona económica exclusiva, haya tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

6. Las disposiciones que anteceden no afectan los arreglos concertados en subregiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados con características geográficas especiales de la misma subregión o región derechos iguales o preferentes para la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas.

**Artículo 76:** Definición de la plataforma continental.

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

2. La plataforma continental de un Estado ribereño no se extenderá más allá de los límites previstos en los párrafos 4 a 6.

3. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la pendiente precontinental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

4. a) Para los efectos de esta Convención, el Estado ribereño establecerá el borde exterior del margen continental, dondequiera que el margen se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante:

i) Una línea trazada, de conformidad con el párrafo 7, en relación con los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental.

ii) Una línea trazada de conformidad con el párrafo 7, en relación con puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental.

b) Salvo prueba en contrario, el pie del talud continental se determinará como el punto de máximo cambio de gradiente en su base.

5. Los puntos fijos que constituyen la línea de los límites exteriores de la plataforma continental en el lecho del mar, trazada de conformidad con los incisos i) y ii) del apartado a) del párrafo 4, deberán estar situados a una distancia que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial o de 100 millas marinas contadas desde la isóbata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros.

6. No obstante las disposiciones del párrafo 5, en las crestas submarinas el límite exterior de la plataforma continental no excederá de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Este párrafo no se aplica a elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como las mesetas, pendientes precontinentales, cimas, bancos y espolones de dicho margen.

7. El Estado ribereño trazará el límite de su plataforma continental más adentrado en el mar, cuando esa plataforma se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde

las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, mediante líneas de base rectas cuya longitud no excedan de 60 millas marinas que unan puntos fijos que serán definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud.

8. El Estado ribereño presentará información sobre los límites de la plataforma continental más allá de la zona económica exclusiva de 200 millas marinas a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida de conformidad con el anexo II sobre la base de una representación geográfica equitativa. La Comisión hará recomendaciones a los Estados ribereños sobre las cuestiones relacionadas con la determinación de los límites exteriores de su plataforma continental. Los límites de la plataforma que determine un Estado ribereño tomando como base tales recomendaciones serán definitivos y obligatorios.

9. El Estado ribereño depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la debida publicidad.

10. Las disposiciones de este artículo no prejuzgan la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

**Artículo 77:** Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental.

1. El Estado ribereño ejerce derecho de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su conservación y de la explotación de sus recursos naturales.

2. Los derechos a que se refiere el párrafo 1, son exclusivos en el sentido de que si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado.

3. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

4. Los recursos naturales mencionados en esta parte son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo.

**Artículo 78.** Condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo suprayacente y derechos y libertades de otros Estados.

1. Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.

2. El ejercicio de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no deberá afectar la navegación y otros derechos y libertades de los demás Estados, previstos en esta Convención, ni tener como resultado una injerencia injustificada en ellos.

**Artículo 81:** Perforaciones en la plataforma continental.

El Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo a autorizar y regular las perforaciones que con cualquier fin se realicen en la plataforma continental.

**Artículo 87:** Libertad de la alta mar.

1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en

las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación.
- b) La libertad de sobrevuelo.
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinas, con sujeción a las disposiciones de la parte VI.
- d) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones autorizadas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la parte VI.
- e) La libertad de pesca con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2.
- f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las partes VI y XIII.

2. 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.

**Artículo 90:** Derecho de navegación.

Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

1. En particular, todo Estado:

a) Mantendrá un registro de los nombres y características de los buques que enarbolan su pabellón excepto de aquellos buques que por su tamaño reducido estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y

b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques.

b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables.

c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación.

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque.

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para garantizar su observancia.

6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que se han ejercido la jurisdicción y el control apropiado en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificada en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales o de otro Estado o se hayan ocasionados graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

**Artículo 117:** Deber de los Estados de tomar medidas para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en relación con sus nacionales.

Todos los Estados tienen el deber de tomar o de cooperar con otros Estados en la toma de medidas que en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar.

**Artículo 119:** Conservación de los recursos vivos de la alta mar.

1. Al determinar la captura permisible y establecer otras medidas de conservación para los recursos vivos en la alta mar, los Estados:

a) Tomarán, sobre la base de los datos científicos más fidedignos de que dispongan los Estados interesados, medidas con miras a mantener o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes incluidas las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otras normas mínimas subregionales, regionales o mundiales generalmente recomendadas.

b) Tendrán en cuenta los efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes por encima de los niveles en los que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

2. Periódicamente se aportarán e intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cuando proceda, y con la participación de todos los Estados interesados.

3. Los Estados interesados garantizarán que en las medidas de conservación y en la aplicación de las mismas no se discriminará de hecho o de derecho contra los pescadores de ningún Estado.

**Artículo 121:** Régimen de las islas.

1. Una isla es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres.

3. Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental.

**Artículo 122:** Mares cerrados o semicerrados. Definición.

Para los efectos de esta Convención se entiende por «mar cerrado o semicerrado» un golfo, cuenca o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con el mar abierto por una salida estrecha, o compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños.

**Artículo 136:** Patrimonio común de la humanidad.

La Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad.

**Artículo 137:** Condición jurídica de la Zona y sus recursos.

1. Ningún Estado podrá reivindicar o ejercer soberanía o derechos soberanos sobre parte alguna de la Zona o sus recursos, y ningún Estado o persona natural o jurídica podrá apropiarse de parte alguna de aquélla. No se reconocerá tal reivindicación o ejercicio de soberanía o derecho soberano, ni tal apropiación.

2. Todos los derechos sobre los recursos de la Zona pertenecen a toda la humanidad en cuyo nombre actuará la Autoridad. Estos recursos son inalienables. No obstante, los minerales extraídos de la Zona sólo podrán enajenarse con arreglo a esta parte y a las normas y reglamentos que se dicten de conformidad con ella.

3. Ningún Estado o persona natural o jurídica reivindicará o ejercerá derechos respecto de los minerales de la Zona, salvo de conformidad con lo dispuesto en esta parte. De otro modo, no se reconocerá tal reivindicación, adquisición o ejercicios de derecho.

**Artículo 141:** Utilización de la Zona exclusivamente con fines pacíficos.

La Zona estará abierta a la utilización exclusivamente con fines pacíficos por todos los Estados, ya sean ribereños o sin litoral, sin discriminación y sin perjuicio de las demás disposiciones de esta parte.

**Artículo 145:** Protección del medio marino.

Con respecto a las actividades en la Zona, se adoptarán, las medidas necesarias de conformidad con la parte XII, a fin de asegurar la eficaz protección del medio marino contra los efectos nocivos que puedan resultar de tales actividades. Con tal objeto, la Autoridad establecerá las normas, reglamentos y procedimientos apropiados para, entre otras cosas:

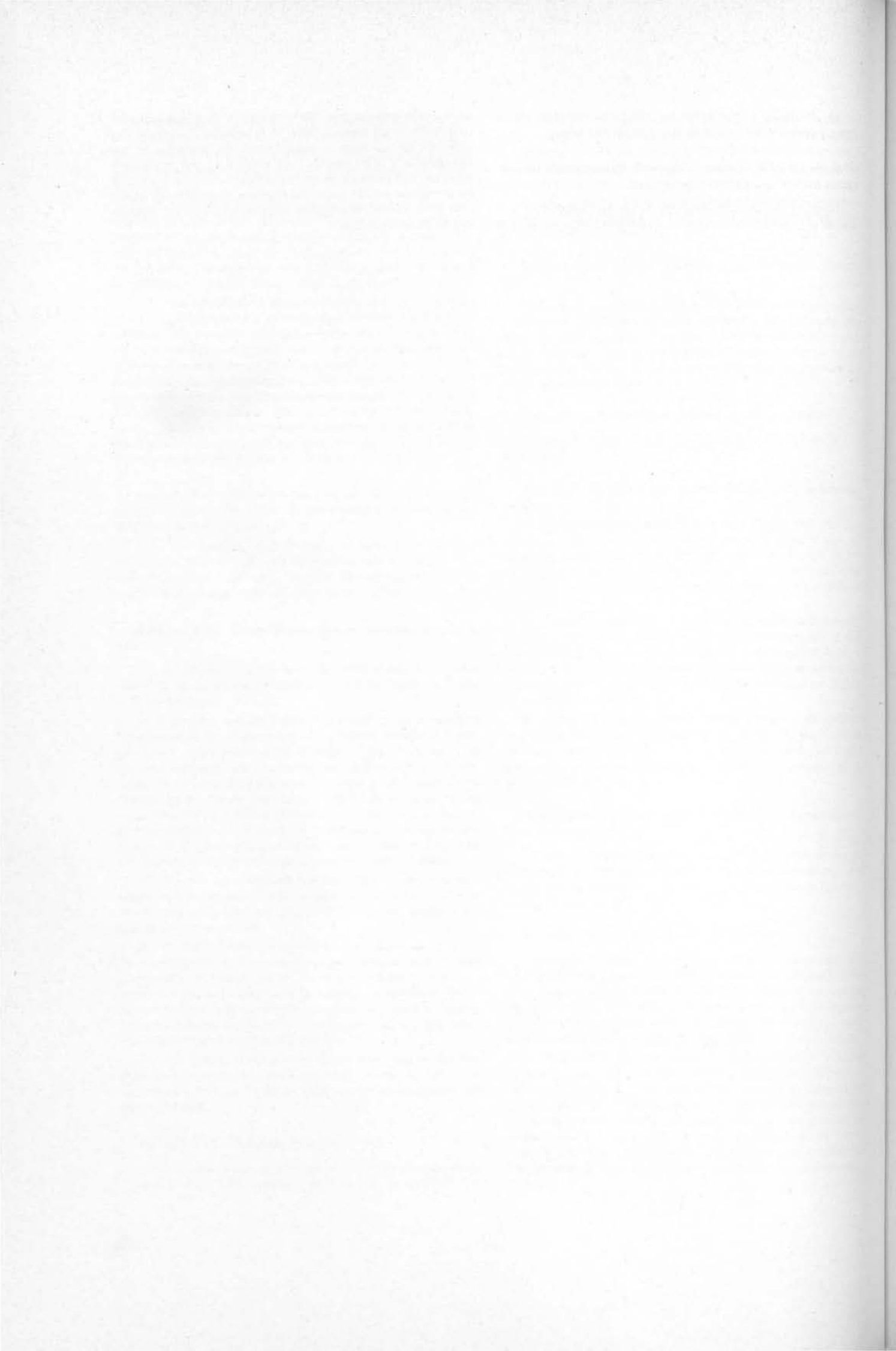
a) Prevenir la contaminación, la impurificación y otros riesgos para el medio marino, incluidas las costas y la perturbación del equilibrio ecológico del medio marino, prestando especial atención a la necesidad de protección contra las consecuencias de actividades tales como la perforación, el dragado, la excavación, la evacuación de desechos, la construcción y el funcionamiento o mantenimiento de instalaciones, tuberías y otros artefactos relacionados con tales actividades.

b) Proteger y conservar los recursos naturales de la Zona y prevenir daños a la flora y la fauna marinas.

**Artículo 233:** Garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional.

Ninguna de las disposiciones de las secciones 5, 6 y 7 afecta al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la

navegación internacional. Sin embargo, si un buque extranjero distinto de los mencionados en la sección 10 comete una violación de las leyes y reglamentos mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42 que produzca o amenace con producir daños importantes al medio marino de los estrechos podrán tomar las medidas apropiadas de ejecución y, de ser así, respetarán, *mutatis mutandis*, las disposiciones de esta sección.



**ANEXO 1. IV.**  
**Estadística poder naval (\*)**

**STOCK MUNDIAL DE NAVIOS PORTAERONAVES (POR PAISES).**

	1950	1955	1960	1965	1970	1976	1978	1980
<b>TOTAL MUNDIAL</b>								
Ataque .....	44	43	30	29	25	21	21	22
Otros .....	75	83	42	43	30	18	20	21
<b>U.S.A.</b>								
Ataque .....	27	19	14	16	15	15	15	16
Otros .....	75	83	40	39	24	13	14	14
<b>U.R.S.S.</b>								
Otros .....						1	2	3
<b>REINO UNIDO</b>								
Ataque .....	12	16	8	5	4	1	1	1
Otros .....			1	2	2	2	2	2
<b>FRANCIA</b>								
Ataque .....	2	4	3	3	2	2	2	2
Otros .....					1	1		
<b>AUSTRALIA</b>								
Ataque .....	1	2	2	1	1	1	1	1
Otros .....				1	1			
<b>CANADA</b>								
Ataque .....	1	1	1	1				
<b>HOLANDA</b>								
Ataque .....	1	1	1	1				
<b>ESPAÑA</b>								
Otros .....					1	1	1	1
<b>ARGENTINA</b>								
Ataque .....			1	1	2	1	1	1
<b>BRASIL</b>								
Otros .....			1	1	1	1	1	1
<b>INDIA</b>								
Ataque .....				1	1	1	1	1

(\*) Datos procedentes de Ocean Yearbook 3, (1982).

Fuente: Ocean Yearbook 3, (1982).

**STOCK MUNDIAL DE FUERZAS NAVALES LIGERAS (a) POR GRUPOS DE PAISES).**

	1950	1955	1960	1965	1970	1976	1978	1980
<b>TOTAL MUNDIAL</b>								
Misiles .....			5	141	281	529	691	822
Convencional .....	987	1380	1849	2092	2457	2729	3410	3696
<b>PAISES DESARROLLADOS</b>								
Misiles .....			5	112	188	244	299	368
Convencional .....	822	1142	1422	1340	1290	1082	1167	1145
<b>U.S.A.</b>								
Misiles .....					1	1	1	1
Convencional .....	147	120	35	18	35	24	26	21
<b>OTROS PAISES OTAN</b>								
Misiles .....					1	74	92	106
Convencional .....	190	267	230	233	241	198	231	249
<b>TOTAL OTAN</b>								
Misiles .....					2	75	93	107
Convencional .....	337	387	265	251	276	222	257	270
<b>U.R.S.S.</b>								
Misiles .....			5	110	150	120	140	183
Convencional .....	395	516	769	653	600	424	512	422
<b>OTROS PAISES PACTO VARSOVIA</b>								
Misiles .....				2	28	32	37	37
Convencional .....	16	54	141	191	164	188	145	183
<b>TOTAL PACTO VARSOVIA</b>								
Misiles .....			5	112	178	152	177	220
Convencional .....	411	570	910	844	764	612	657	605
<b>OTROS PAISES EUROPA</b>								
Misiles .....					8	16	26	34
Convencional .....	60	117	180	194	198	196	184	212
<b>OTROS PAISES DESARROLLADOS</b>								
Misiles .....							3	7
Convencional .....	14	68	67	51	54	50	69	58
<b>TOTAL PAISES EN DESARROLLO</b>								
Misiles .....				29	93	285	392	454
Convencional .....	156	238	427	752	1141	1647	2243	2556
<b>ORIENTE MEDIO</b>								
Misiles .....				32	32	58	62	105
Convencional .....	11	17	77	86	140	133	144	325
<b>ASIA MERIDIONAL</b>								
Misiles .....						8	20	20
Convencional .....			1	9	7	34	60	52
<b>ASIA DEL ESTE Y SURESTE (Excl. China)</b>								
Misiles .....				12	12	52	63	61
Convencional .....	55	120	149	260	403	423	726	717
<b>AFRICA SUBSAHARIANA</b>								
Misiles .....						5	5	15
Convencional .....			5	20	54	106	179	228
<b>AFRICA NORTE</b>								
Misiles .....					16	13	25	31
Convencional .....			2	2	45	48	73	67
<b>AMERICA CENTRAL</b>								
Misiles .....				12	18	23	26	26
Convencional .....	16	16	18	49	72	106	166	191
<b>SUDAMERICA</b>								
Misiles .....						6	6	15
Convencional .....	42	32	26	47	38	87	125	209
<b>CHINA</b>								
Misiles .....				2	15	120	160	181
Convencional .....			150	279	408	720	770	762

(a) Incluye corbetas, lanchas rápidas, torpederos, patrulleros (armados con cañones). Las corbetas no están incluidas para los años 1950-1976.  
Fuente: Ocean Yearbook 3, (1982).

**STOCK MUNDIAL DE SUBMARINOS (a) ESTRATEGICOS (POR GRUPOS DE PAISES).**

	1955	1960	1965	1970	1976	1978	1980
<b>TOTAL MUNDIAL</b>							
Nuclear .....		7	42	70	104	121	124
Convencional.....		10	32	26	24	23	20
<b>U.S.A.</b>							
Nuclear .....		3	33	41	41	41	41
Convencional.....							
<b>OTROS PAISES OTAN</b>							
Nuclear .....				5	8	8	9
Convencional.....				1	1	1	1
<b>TOTAL OTAN</b>							
Nuclear .....		3	33	46	49	49	50
Convencional.....				1	1	1	1
<b>U.R.S.S.</b>							
Nuclear .....		4	9	24	55	72 <sup>(b)</sup>	74 <sup>(b)</sup>
Convencional.....		10	32	25	23	22	19
<b>OTROS PAISES PACTO VARSOVIA</b>							
Nuclear .....							
Convencional.....							
<b>TOTAL PACTO VARSOVIA</b>							
Nuclear .....		4	9	24	55	72 <sup>(b)</sup>	74 <sup>(b)</sup>
Convencional.....		10	32	25	23	22	19

(a) Equipados con misiles balísticos de alcance medio o largo.

(b) Tres de estos submarinos no son operacionales, ocho son de viejo diseño y no se han incluido en las SALT I.

Fuente: Ocean Yearbook 3, (1982).

**STOCK MUNDIAL DE SUBMARINOS COSTEROS (a) (POR GRUPOS DE PAISES).**

	1950	1955	1960	1965	1970	1976	1978	1980
<b>TOTAL MUNDIAL</b> .....	313	317	179	93	72	73	79	76
<b>PAISES DESARROLLADOS</b> .....	299	295	162	85	64	73	69	60
<b>PAISES EN DESARROLLO</b> .....	14	22	17	8	8		10	16
<b>U.S.A.</b>								
<b>OTROS OTAN</b> .....		3	20	33	34	53	46	37
<b>TOTAL OTAN</b> .....		3	20	33	34	53	46	37
<b>U.R.S.S.</b> .....	273	269	127	40	22	17	20	20
<b>OTROS PACTO VARSOVIA</b>								
<b>TOTAL PACTO VARSOVIA</b> .....	273	269	127	40	22	17	20	20
<b>OTROS PAISES EUROPA</b> .....	26	23	15	12	8	3		
<b>OTROS PAISES DESARROLLADOS</b> .....							3	

(a) Submarinos que desplazan menos de 700 toneladas; todos de propulsión convencional.

Fuente: Ocean Yearbook 3, (1982).

**STOCK MUNDIAL DE SUBMARINOS DE PATRULLA (a) (POR GRUPO DE PAISES).**

	1950	1955	1960	1965	1970	1976	1978	1980
<b>TOTAL MUNDIAL</b>								
Nuclear.....		1	15	48	108	157	167	180
Convencional.....	355	532	535	576	535	489	500	495
<b>PAISES DESARROLLADOS</b>								
Nuclear.....		1	15	48	108	157	167	180
Convencional.....	351	527	502	516	459	365	346	326
<b>U.S.A.</b>								
Nuclear.....		1	11	22	46	68	70	81
Convencional.....	194	190	158	139	52	11	9	6
<b>OTROS PAISES OTAN</b>								
Nuclear.....					4	9	10	12
Convencional.....	105	109	89	78	75	74	97	82
<b>TOTAL OTAN</b>								
Nuclear.....		1	11	22	50	77	80	93
Convencional.....	299	299	247	217	127	85	106	88
<b>U.R.S.S.</b>								
Nuclear.....			4	26	58	80	87	96
Convencional.....	46	215	238	274	283	215	176	155
<b>OTROS PAISES PACTO VARSOVIA</b>								
Nuclear.....								
Convencional.....					7	8	6	6
<b>TOTAL PACTO VARSOVIA</b>								
Nuclear.....			4	26	58	80	87	96
Convencional.....	46	215	238	274	290	223	182	161
<b>OTROS PAISES EUROPA</b>								
Nuclear.....								
Convencional.....	3	9	12	18	27	34	32	32
<b>OTROS PAISES DESARROLLADOS</b>								
Nuclear.....								
Convencional.....	3	4	5	7	15	23	26	24
<b>TOTAL PAISES EN DESARROLLO; (b) ....</b>								
	4	5	33	60	76	133	154	169
<b>ORIENTE MEDIO</b>								
			10	12	16	16	17	12
<b>ASIA MERIDIONAL</b>								
				1	8	11	12	13
<b>ASIA DEL ESTE Y SURESTE</b>								
(excl. China).....			2	12	14	18	18	20
<b>AFRICA SUBSAHARIANA</b>								
<b>AFRICA NORTE</b>								
							2	6
<b>AMERICA CENTRAL</b>								
								2
<b>SUDAMERICA</b>								
	4	5	9	13	11	28	29	33
<b>CHINA</b>								
			12	22	27	60	76	83

(a) Con posteridad a la segunda guerra mundial, desplazan 700 Tons. o más.

(b) Todos con propulsión convencional.

## STOCK MUNDIAL DE GRANDES BUQUES DE GUERRA DE SUPERFICIE (a) (POR GRUPOS DE PAISES).

	1950	1955	1960	1965	1970	1976	1978	1980
TOTAL MUNDIAL								
(a) Misiles .....		2	18	111	191	383	512	563
(b) Convencional .....	1783	2042	1789	1650	1414	823	553	498
PAISES DESARROLLADOS								
Misiles .....		2	18	111	189	347	445	480
Convencional .....	1600	1811	1520	1374	1128	555	373	335
U.S.A.								
Misiles .....		2	15	58	77	122	141	148
Convencional .....	817	835	704	654	478	84	81	67
OTROS PAISES OTAN								
Misiles .....				19	57	113	154	160
Convencional .....	520	582	402	330	294	185	109	105
TOTAL OTAN								
Misiles .....		2	15	77	134	235	295	308
Convencional .....	1337	1417	1106	984	772	269	190	172
U.R.S.S.								
Misiles .....			1	23	39	87	94	107
Convencional .....	150	256	260	228	206	187	97	86
OTROS PAISES PACTO VARSOVIA								
Misiles .....					1	1	1	3
Convencional .....	5	7	14	14	9	4	3	2
OTROS PAISES EUROPA								
Misiles .....			2	6	6	12	15	16
Convencional .....	67	70	75	69	71	34	27	23
OTROS PAISES DESARROLLADOS								
Misiles .....				5	9	12	40	46
Convencional .....	41	61	63	73	64	61	58	52
TOTAL PAISES EN DESARROLLO								
Misiles .....					2	36	67	83
Convencional .....	183	231	269	276	286	268	180	163
ORIENTE MEDIO								
Misiles .....					1	7	7	11
Convencional .....	18	20	15	18	21	14	10	6
ASIA MERIDIONAL								
Misiles .....						4	7	8
Convencional .....	16	18	26	27	32	34	31	27
ASIA DEL ESTE Y SURESTE (excl. China)								
Misiles .....					1	5	2	6
Convencional .....	50	53	71	76	109	92	50	48
AFRICA SUBSAHARIANA								
Misiles .....								1
Convencional .....				1	1	2	2	2
AFRICA NORTE								
Misiles .....						1	1	1
Convencional .....				2	2	1	1	1
AMERICA CENTRAL								
Misiles .....								
Convencional .....	30	30	29	29	22	34	29	31
SUDAMERICA								
Misiles .....						9	32	34
Convencional .....	65	94	105	91	78	75	52	42
CHINA								
Misiles .....						13	18	22
Convencional .....	4	16	23	22	21	13	5	6

(a) Cruceros, destructores, fragatas y escoltas (más de mil toneladas de desplazamiento).

(b) Misiles SSM y SAM; convencional: armamento convencional.

**STOCK MUNDIAL DE SUBMARINOS DE ATAQUE DE PROPULSION NUCLEAR (POR PAISES).**

	1950	1955	1960	1965	1970	1976	1978	1980
TOTAL MUNDIAL .....		1	15	48	108	157	167	189
U.S.A. ....		1	11	22	46	68	70	81
REINO UNIDO .....					4	9	10	12
U.R.S.S. ....			4	26	58	80	87	96

Fuente: Ocean Yearbook 3, (1982).

## CAPITULO SEGUNDO

### LAS BASES DE UNA NUEVA TERRITORIALIDAD EN ESPAÑA

Este capítulo inicia el tratamiento de las consecuencias espaciales en España derivadas del nuevo orden oceánico. Dos advertencias previas deben efectuarse:

1. El proceso de codificación del Derecho del Mar no está totalmente concluido; no obstante, las decisiones adoptadas por los Estados en lo concerniente a la anchura de su mar territorial, el establecimiento de ZEE o la fijación de los límites de la plataforma continental, se realizan por medio de actas unilaterales que no requieren acuerdo o convenio con otros Estados u organismos internacionales. Sin embargo, tales decisiones en virtud del proceso negociador iniciado en 1973 generalmente se ajustan a lo hasta ahora consensuado (doce millas de mar territorial, doscientas millas de ZEE, etc.).

Cuando se pase a la fase siguiente de la III CNUDM (signación, ratificación, adhesión) los Estados partes deberán comunicar al organismo pertinente de Naciones Unidas los límites precisos de sus diferentes espacios marítimos y, obviamente, haberlos delimitado con arreglo a las normas establecidas en la Convención.

2. España ha adoptado ya (mediante leyes y convenios internacionales) decisiones que atañen a la fijación de límites y establecimiento de ZEE, pero tales iniciativas no constituyen un cuerpo de disposiciones cerrado, cohesionado o desarrollado hasta sus últimos extremos: hay leyes por desarrollar, límites por definir, y convenios por concluir. En unos casos debido a dificultades por alcanzar acuerdos con terceros paí-

ses, en otros, a problemas técnicos todavía por resolver, también —y en no pocas ocasiones— a una falta de decisión e incluso escasa preocupación por la problemática derivada de los usos del mar. Por tales razones en unos casos podremos apoyarnos en hechos documentados mientras que en otros se manejan hipótesis establecidas a partir de situaciones análogas o elaboradas siguiendo normas y principios de amplia aceptación.

El título del capítulo no ofrece dudas acerca de la proposición que podría enunciarse en términos tales como: el establecimiento, adopción, y fijación de determinados límites sobre el medio marino constituyen en su conjunto el mecanismo por medio del cual se está definiendo un territorio. En consecuencia, cada uno de los espacios, fronteras, o establecimiento de zonas efectuados sobre dicho medio son elementos funcionales que permiten sentar los fundamentos de una nueva estructura territorial.

El primer apartado del capítulo está destinado a la presentación y análisis de las normas legales inspiradas en el nuevo ordenamiento jurídico que tienen por finalidad la reforma y/o creación de espacios marítimos. Así las leyes referentes al mar territorial fundamentalmente tienen como objetivo ampliar la extensión de un espacio ya existente, mientras que la legislación sobre ZEE establece este espacio en la contigüidad de las costas españolas, espacio inexistente hasta ese momento.

En el segundo apartado se procede a transcribir en los mapas las leyes y convenios some-

tiéndolos a un examen crítico. Esta labor se realiza detalladamente teniendo en cuenta la legislación existente, y trabajando sobre hipótesis cuando dicha legislación está por desarrollar. Este sería el caso de la ZEE que está establecida por ley pero que queda fijar su delimitación por parte de la Administración.

En lo que se refiere a la plataforma continental, no existe ninguna disposición específica que fije sus dimensiones y límites (hasta ahora sólo se ha procedido a su delimitación con terceros países en dos zonas), por tanto no puede entrar-se en un análisis detallado, análisis que sin embargo no se aborda hasta el siguiente capítulo por entender que este espacio debe tratarse como un factor explicativo, de manera que casi todo lo referente a ella —en la medida en que este trabajo concierne con aspectos políticos y estratégicos del uso del mar, prescindimos por razones de competencia científica de un estudio geológico y geomorfológico— se aporta como soporte a los argumentos desarrollados en el próximo capítulo.

#### A. LEGISLACION Y CONVENIOS.

La legislación española relacionada con los diferentes usos del mar es abundante, y en buena medida, puede tenerse acceso a ella de forma sistematizada<sup>1</sup>. Este epígrafe, sin embargo, no tiene como objetivo dar a conocer tal legislación, sino únicamente presentar y analizar aquellos textos legales y convenios suscritos por España que están inspirados en la revisión del Derecho del Mar y que implica la modificación y/o creación de zonas marítimas y su delimitación con los Estados limítrofes. En este sentido nos concretamos a la legislación referente al mar territorial, plataforma continental, zona económica exclusiva y Convenios de límites.

##### a) *Mar territorial y líneas de base.*

Desde el siglo XVIII (Reales Ordenanzas de 17 de diciembre de 1760 y 1 de mayo de 1775) la anchura de las «aguas jurisdiccionales» españolas (no se utiliza el concepto de mar territorial) a efectos aduaneros se había establecido en seis millas<sup>2</sup>. Aunque, por otro lado, distintas disposiciones normativas referentes al derecho de presas y neutralidad surgidas en los siglos XVII, XVIII y XIX establecen como anchura de tales aguas el alcance del tiro de cañón o se alude expresamente a las tres millas<sup>3</sup>. Lo cierto es que la posición oficial española en los organismos in-

ternacionales sostiene la regla de las seis millas con origen en el siglo XVIII, tal como acabamos de citar<sup>4</sup>, y remitiéndonos a lo ya expuesto en 1.3.1.

La modificación del estatuto jurídico de las aguas jurisdiccionales españolas se realiza mediante dos leyes. La primera —Ley 20/1967 de 8 de abril (BOE n.º 86/11.4.67)— extiende las aguas jurisdiccionales a efectos de pesca a una distancia de doce millas. Esta ley, a su vez, es el origen del establecimiento de las líneas de base rectas a las que aludimos más adelante.

Diez años después la Ley 10/1977 de 4 de enero (BOE 8.1.77) viene a cubrir dos objetivos: a) definir el concepto de mar territorial; b) establecer su anchura en doce millas. Como se expone en el preámbulo de la Ley, hasta entonces las distintas disposiciones legislativas utilizaban varios términos que se aplicaban a la materia específica para que se legislaba: desde «aguas jurisdiccionales» a «zona marítima española» o «mar litoral nacional», entre otras denominaciones. Por tanto la ley para llevar a cabo tal definición se acoge a la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial a la que España se adhirió el 25 de febrero de 1971.

La nueva extensión del mar territorial se justifica en función de su adopción por la mayoría de la comunidad internacional (en esas fechas 52 países habían adoptado las 12 millas, 40 tenían una anchura superior a las doce millas, y veinte países estaban por debajo de tal anchura<sup>5</sup>, aunque España con anterioridad a la fecha de la Ley era partidaria de esa ampliación<sup>6</sup>).

La fijación de los límites interiores y exteriores del mar territorial se contempla, respectivamente, en los artículos segundo y tercero. El artículo segundo indica: «El límite interior del mar territorial viene determinado por las líneas de la bajamar escorada y, en su caso, por las líneas de base rectas que sean establecidas por el Gobierno». El contenido de este artículo se completa con la Disposición Transitoria en la que se expresa: «Las líneas de base rectas establecidas por el Decreto que desarrolla la Ley veinte/mil novecientos sesenta y siete, de ocho de abril, constituirán el límite interior del mar territorial, conforme al artículo segundo de la presente ley, en tanto el Gobierno no haga uso de la facultad que le confiere dicho artículo».

En efecto la Ley 20/1967 de 8 de abril en la que se establecen las doce millas de aguas jurisdiccionales a efectos de pesca, indicaba que el «El Gobierno podrá acordar, para aquellos lugares en que lo estime oportuno, el trazado de lí-

neas de base rectas (...); el Gobierno, primero mediante el Decreto de 5 de Agosto de 1977<sup>7</sup> estimó oportuno que tales líneas debían establecerse para todo el litoral peninsular e islas<sup>8</sup>. No obstante, el articulado de la Ley de 1977 que estamos comentando sigue haciendo referencia a la bajamar escorada. La explicación a la posibilidad de utilizar un sistema mixto de líneas de base (normal y recto) —sistema que no puede calificarse de común, ya que el de líneas de base recta, además de ser más simple es más ventajoso— hay que buscarla en el Convenio sobre Mar Territorial y Zona Contigua (1958) en el que se establece como línea de base «normal» la bajamar (art. 3.º) y en las costas con «profundas aberturas y escotaduras» (art. 4.º 1) podrán trazarse líneas de base rectas. Este último sistema aparece en el texto de Ginebra de 1958 como excepcional, y con tal carácter lo recoge la legislación española no sólo en la ley de 1967 sino en la de 1977 sobre mar territorial.

Para el límite exterior se especifica que estará determinado por una línea trazada a doce millas de la línea de base a que se refiere el artículo segundo.

La ley, por otro lado, se acoge al principio de equidistancia para los casos de delimitación con los países limítrofes. Por último mediante la Disposición Final Primera se alude al problema de Gibraltar, no reconociendo otros derechos que los comprendidos en el Tratado de Utrech. La inclusión de esta Disposición Transitoria es debido a que el contencioso gibraltareño tiene importantes consecuencias para la determinación jurídica de las aguas de la Bahía de Algeciras. En síntesis el problema consiste en discernir si la colonia británica debe tener sus aguas territoriales propias. En caso afirmativo se debería proceder al reparto de las aguas de la Bahía entre los dos Estados ribereños; esta posibilidad es negada por España que no reconoce a Inglaterra derechos de *soberanía* ni sobre el Peñón ni sobre las *aguas adyacentes*, de ahí que se invoque el artículo X del Tratado de Utrech en el que se explicita que España cede la *propiedad* de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su *puerto*. Dicha propiedad se cede sin *jurisdicción* alguna<sup>9</sup>.

La cesión del puerto con sus *aguas interiores* ha sido el origen de las reclamaciones británicas y de su expansionismo en la Bahía. En efecto, al no detallarse en el Tratado los límites precisos de las propiedades cedidas, la Corona británica ha procedido lógicamente a realizar su delimitación de la forma más favorable. Así, se conoce por «puerto Canning» la delimitación que efec-

tuó en 1826 el Secretario de Estado británico del mismo nombre, y según la cual el límite natural del puerto de Gibraltar estaría en la curvatura de la costa que termina en Punta Mala al NW de La Línea, y uniendo tal sitio con el muelle viejo de Gibraltar (Azcárraga, J. L., 1970, 615).

A la actitud expansionista británica —ocupación de la «zona neutral» en el año 1908 y la construcción de un aeropuerto, parte del cual sobre las aguas de la Bahía (1938)— se le han unido desaciertos españoles inexplicables como el Real Decreto de 1876 en el que a efectos fiscales se delimitaban unas *aguas inglesas* alrededor del Peñón (Azcárraga, J. L., op. cit., 619). Y en este caso tiene poco valor aducir que tal delimitación se realizó únicamente con fines fiscales, pues en documentos oficiales españoles se argumenta la anchura de seis millas de mar territorial español a partir de disposiciones legales con objetivos aduaneros<sup>10</sup>. El Decreto de 1876 estuvo vigente hasta 1967 en que fue derogado por otro del Ministerio de Obras Públicas (Decreto n.º 2.671 de 19 de octubre) en el que se determinan las aguas del puerto de Algeciras-La Línea<sup>11</sup>. A pesar de este Decreto y de la Orden de Presidencia de Gobierno de 11 de abril de 1967 sobre zonas de seguridad y restringidas al vuelo en la Bahía de Algeciras, el status jurídico de sus aguas no está perfectamente aclarado, ya que de lo contrario, no tendría explicación el que al trazar las líneas de base recta para todo el litoral peninsular, se haya dejado sin cerrar la Bahía<sup>12</sup>, y por tanto la totalidad de dichas aguas no pueden considerarse como aguas interiores.

#### b) Zona Económica Exclusiva.

Un año después de la Ley sobre mar territorial, el 20 de febrero, mediante la Ley 15/1978 (BOE, 23.2.78), se procede al establecimiento de la zona económica exclusiva de doscientas millas. España actuaba en este caso ante situaciones consolidadas en otros países y siendo consciente de que, a efectos pesqueros, contravenía a sus intereses<sup>13</sup>. En esta ley nos interesa destacar dos aspectos: 1) la líneas de base aplicadas a los archipiélagos; 2) el ámbito de aplicación de la ley.

Para la medición de la anchura de las doscientas millas en la costa peninsular, el artículo primero de la ley 15/1978 indica que se contará desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Esto es, aunque el texto no hace ninguna referencia expresa, se supone que se remite a la ley 10/1977 de 4 de enero sobre mar territorial.

La novedad introducida en la ley que analizamos se refiere a las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura de la ZEE en los archipiélagos para lo cual se determina que «En el caso de los archipiélagos, el límite exterior de la zona económica exclusiva se medirá a partir de las líneas de base recta que unan los puntos extremos de las islas o islotes que respectivamente las componen, de manera que el perímetro resultante siga la configuración general de cada archipiélago» (artículo primero. uno). Así pues para el caso de la ZEE se aplica a las islas el estatuto archipelágico, integrándolas por medio de líneas de base archipelágicas; la adopción de este sistema para la ZEE plantea diversos problemas a los que se aludirá en el epígrafe 4.5. No obstante, debemos señalar aquí que el trazado de las líneas de base archipelágicas para la determinación de la ZEE, todavía no se ha llevado a efecto, por lo que con carácter legal sólo cuentan las establecidas en el Decreto de 5 de agosto de 1977.

Por último la Disposición Final primera de la ley sobre ZEE indica que «La aplicación de las disposiciones de la presente Ley se limitará a las costas españolas del Océano Atlántico, incluido el Mar Cantábrico, peninsulares e insulares, y se faculta al Gobierno para acordar su extensión a otras costas españolas».

Teniendo en cuenta que no se ha procedido todavía a la delimitación de la ZEE con los países adyacentes y opuestos (aunque parcialmente tales delimitaciones se han realizado al delimitar la plataforma continental y el mar territorial) no se encuentra una explicación satisfactoria al hecho de que el Mediterráneo quede, en principio, excluido de esta ley. Las razones que pueden aducirse para justificar el distinto tratamiento a las aguas atlánticas y mediterráneas podrían sin embargo cifrarse en las siguientes:

a) En la medida en que la región atlántica a efectos pesqueros presenta una mayor conflictividad, la declaración de ZEE —aún sin delimitar totalmente— supone un instrumento de salvaguardia para los intereses españoles.

b) El Mediterráneo es un espacio más complejo a efectos de delimitación de la ZEE: en ninguna zona se pueden alcanzar las doscientas millas, siendo necesario el reparto con los países limítrofes. No obstante este problema también se presenta en el Atlántico (ver epígrafe siguiente) donde es necesaria la negociación con Francia y Marruecos.

A efectos de delimitación con otros países de la ZEE, la ley se acoge al principio de la equi-

distancia, salvo acuerdo, al igual que ya quedaba señalado en la ley sobre mar territorial.

### c) *Convenios de límites.*

Después de la Convención de Ginebra sobre mar territorial y plataforma continental, se han suscrito y ratificado tres convenios de delimitación de espacios marítimos.

1. Convenio entre España y Francia sobre delimitación del Mar Territorial y de la Zona Contigua en el Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña). Firma: 29 de enero de 1974; ratificación: 25 de agosto de 1974; entrada en vigor: 14 de abril de 1975; B.O.E. n.º 159 de 4 de julio de 1975.

2. Convenio entre España y Francia sobre delimitación de las plataformas continentales en el Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña). Firma: 29 de enero de 1974; ratificación: 25 de agosto de 1974; entrada en vigor: 14 de abril de 1975; B.O.E. n.º 163 de 9 de julio de 1975.

3. Convenio entre España e Italia sobre delimitación de la plataforma continental. Firma: 19 de febrero de 1974; ratificación: 25 de agosto de 1974; entrada en vigor: 16 de noviembre de 1978; B.O.E. n.º 290 de 5 de diciembre de 1978.

Al firmarse con Francia el Convenio sobre mar territorial y zona contigua, España tenía fijada una anchura de seis millas de mar territorial y doce millas a efectos fiscales<sup>14</sup> y de pesca. Francia había establecido una anchura de doce millas para el mar territorial en 1971. Así pues el Convenio delimitaba el mar territorial y zona contigua española, y el mar territorial francés, aunque en la actualidad las doce millas españolas corresponden al concepto de mar territorial. La delimitación se efectuó según el principio de la equidistancia, no presentando más problemas su contenido.

Por el contrario, el Convenio sobre delimitación de las plataformas continentales en el Golfo de Vizcaya se presentaba conflictivo aún antes de entrar en su negociación, y terminó por resultar insatisfactorio para los intereses españoles.

En efecto, Francia al adherirse a la Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental en 1965, realizó una declaración relacionada con el artículo 1.º y una reserva —este es el punto más importante— al apartado 2 del artículo 6.º<sup>15</sup>. España, a su vez, expresó sus reservas a las mencionadas declaración y reserva francesa al adherirse a la Convención sobre la Plataforma Continental en 1971<sup>16</sup>, y especialmente en lo

que concernía al criterio de la equidistancia en el Golfo de Vizcaya. En síntesis, esto suponía el enfrentamiento de dos posturas: Francia partidaria del criterio de la equidad y España del de la equidistancia. A pesar de las reservas españolas la tesis que prosperó en el Convenio fue la francesa.

En relación con la plataforma continental y para completar el conocimiento de las posiciones sostenidas por España, señalaremos que en la Ley de Costas de 1969, la anchura de la plataforma se ajustaba al criterio de explotabilidad —criterio que se correspondía con lo legislado en Ginebra en 1958— y volvería a argumentarse con motivo de las investigaciones del buque oceanográfico «Meteor» en 1971<sup>17</sup>. No obstante en 1971 y 1973 el Delegado español en la Comisión de Fondos Marinos aboga por el criterio de la distancia<sup>18</sup> apoyando la postura que empezaba a perfilarse como mayoritaria. Con esto no pretendemos introducir la idea de que la actitud vacilante de España reflejada en este cambio de opinión también estuviera presente en la negociación del convenio con Francia, ya que tales problemas en la mayoría de los casos presentan una gran complejidad, y por otro lado resulta bastante fácil caer en posiciones «nacionalistas». Lo que resulta evidente es que cada Estado pretende conseguir en este tipo de negociaciones las posiciones más favorables, y en el caso que nos ocupa, Francia supo imponer los criterios con los que salía netamente favorecida. Así, se ha llegado a manifestar que «(...) Francia se llevó la gran «tajada» imponiéndonos sus tesis y criterios, lo que dice muy poco de quienes negociaron por parte de España» (Bordejé Morencos, F., 1978, 18). A su vez uno de los que negociaron dicho convenio señala que el reparto de la plataforma es «(...) en apariencia injusta para nuestros intereses (...)» y que el principio de la equidistancia «(...) es uno de los criterios a tener en cuenta, pero nada más» (Azcárraga, J. L., 1974, I, 2.ª parte, 218), (sobre los sistemas y principios delimitatorios, véase epígrafe 4.2.).

Aunque el análisis detallado de las consecuencias espaciales de este convenio se aborda en el epígrafe siguiente, adelantamos dos cuestiones: la utilización de «líneas de costa artificiales» —calificadas por el *Office of the Geographer* norteamericano como *unused* (nuevo, poco usado, inusitado, insólito) (*Office of the Geographer*, 1979, 14)—, y la creación de una zona de explotación común (el denominado domo de Gascuña).

El tercer Convenio firmado con Italia no ha originado ningún problema, efectuándose con

más rapidez —dos rondas de negociaciones, frente a las seis con Francia— aplicándose para la delimitación de las plataformas de ambos países el principio de la equidistancia. La delimitación se realiza entre las islas de Menorca y Cerdeña, y deberá completarse al Norte con Francia y al Sur con Argelia.

Con Portugal los Convenios de límites son los siguientes: Tratado de 27 de marzo de 1893 por el que se establecen la línea de separación de España y Portugal en el río Miño sobre el paralelo 41° 51'57" N. Este es el Convenio vigente a la espera de que entre en vigor el firmado en Guarda el 12 de febrero de 1976 sobre delimitación del mar territorial y la zona contigua. No obstante es este último el que se aplica en la práctica<sup>19</sup>.

Para la zona de la desembocadura del Guadiana existe un primer acuerdo de 27 de septiembre de 1893, que caducó el 5 de septiembre de 1913; este acuerdo debió ser sustituido por el de la Comisión Internacional de Límites de 1969 pero que no se ha formalizado aún<sup>20</sup>. Al igual que para el río Miño, en la zona del Guadiana se aplica en la práctica lo establecido en el Convenio de 1976 ya citado y que todavía no ha entrado en vigor.

Con Portugal existe también otro Convenio de fecha 12 de febrero de 1976 sobre delimitación de la plataforma continental, aunque tampoco ha entrado en vigor<sup>21</sup>.

## B. CONSECUENCIAS ESPACIALES.

El establecimiento de líneas de base recta, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental generan una serie de espacios en torno al litoral —en este caso peninsular e insular— cuyas características jurídicas ya se han expuesto.

Interesa ahora conocer su desarrollo material que está en función de distintos factores: desde los que podríamos denominar físicos (caracteres morfológicos del litoral, amplitud de la plataforma, etc.) pasando por los posicionales (situación relativa de la península e islas que a su vez implican delimitaciones con otros países), y por último pero no lo menos importante, todo el texto y contexto jurídico condicionado al mismo tiempo por intereses y compromisos políticos (declaración de ZEE en unas áreas y en otras no, estatuto jurídico de ciertas aguas: Bahía de Algeciras, archipiélagos, etc.).

En la expresión y análisis de las consecuencias espaciales se incluye, además de las situaciones consolidadas legalmente, las que se encuentran pendientes de formalizar pero se conocen suficientes datos (sería el caso de Portugal) y el avance de otras ateniéndonos a las normas internacionales, por ejemplo, la declaración de ZEE en el Mediterráneo. Lógicamente, cada una de estas situaciones aparece claramente diferenciada.

Se harán igualmente las oportunas advertencias en relación con el grado de precisión de la cartografía elaborada, ya que en determinados casos sólo se pretende presentar unos resultados aproximados, estando fuera de la competencia de este trabajo la exactitud de las mediciones geodésicas.

### 2.1. Líneas de base recta: geometrismo y avance de la línea recta.

Las costas peninsulares e insulares están cubiertas por un total de 123 líneas de base recta, correspondiendo 77 al litoral peninsular, 17 a Baleares y 29 a Canarias.

En la península las líneas de base recta (LBR) presentan la siguiente distribución (ver mapa 1)<sup>22</sup>: entre cabo Higuer y Estaca de Bares 17 LBR, entre la Estaca y Cabo Silleiro 13; en el Atlántico meridional entre Isla Canela y Punta Acebuche 8; en el Mediterráneo hay un total de 39 de las cuales corresponden 12 al tramo Punta Carbonera -cabo de Gata, 15 entre cabo de Gata y cabo de la Nao, y 12 entre cabo la Nao-frontera francesa.

Tomando como longitud total del litoral 3.904 Km.<sup>23</sup>, se obtiene una media de 50.7 Km. por línea de base recta. Por sectores la relación Km./LBR es la siguiente: cabo Higuer-Estaca de Bares = 51, Estaca de Bares-Silleiro = 81.8, Río Guadiana-Punta Europa = 37.8, y Punta Europa-frontera = 42.8 Km./LBR.

Lógicamente la relación más alta (81.8) corresponde al tramo de costa Estaca de Bares-cabo Silleiro donde se localizan las rías, y la relación más baja (37.8) al SW peninsular en el que el arco del Golfo de Cádiz presenta escasas escotaduras.

Las LBR no superan en ningún caso las treinta millas de longitud, respetándose el principio establecido en Ginebra según el cual las líneas de base recta no deben apartarse apreciablemente de la dirección general de la costa<sup>24</sup>.

Existen cuatro tramos del litoral en los que no se han trazado líneas de base recta. Cada uno de ellos es de diferentes características, siendo varios los motivos por los cuales no se han trazado, desconociendo por nuestra parte las razones de la inexistencia de la LBR en uno de los casos. Este es el tramo comprendido entre Punta del Pescador (43° 27', 9 N, 03° 26', 20 W) y cabo Ajo (43° 30', 83 N, 03° 35', 30 W) separados por siete millas y media. En este tramo de costa no se aprecian aparentemente características especiales que lo diferencien de lo anterior y posterior, ni tampoco existen razones jurídicas que impidan proceder al trazado de la LBR.

Los segmentos de costa correspondientes a cabo Salou (41° 03', 23 N 01° 10', 24 E) - Barcelona (41° 20', 11 N 02° 10', 22 E) y Arenys de Mar (41° 34', 30 N, 02° 33', 30 E) - cabo de Bagur (41° 56', 90 N 03° 13', 96 E) carecen igualmente de las LBR, pero en este caso puede ser debido a la linealidad de la costa, sobre todo del primer tramo; sin embargo tanto en estos dos casos como en los demás, el decreto 2510/1977 no ofrece ninguna explicación a tales ausencias.

El único caso en que encontramos una razón de fundamento a la inexistencia de una LBR es al segmento de litoral comprendido entre Punta Acebuche (36° 03', 06 N 05° 27', 85 W) y Punta Carbonera (36° 14', 70 N 05° 18', 00 W), dentro del cual se encuentra la Bahía de Algeciras y el Peñón de Gibraltar, espacio sobre el que gravita un largo contencioso. Se trata en todo caso de la única bahía en la Península que no está cerrada por una LBR, quedando en consecuencia algo confuso el estatuto jurídico de las aguas de la Bahía y las que rodean el Peñón. En este problema -en sus aspectos espaciales- nos centraremos con más detenimiento en los epígrafes 2.2 y 4.4.

En síntesis el litoral peninsular se encuentra cubierto casi en su totalidad por LBR, por lo que a pesar de la inexistencia de tales líneas en los cuatro casos citados, creemos que no puede hablarse de sistema mixto de líneas de base (normal y recta).

En cuanto a las LBR de los archipiélagos Balear y Canario, nos limitaremos aquí a comentar algunos datos, ya que se volverá a tratar con más detenimiento en el ya anunciado epígrafe 4.5. En el archipiélago balear las LBR se han trazado para el conjunto de Ibiza-Formentera (6 LBR), Mallorca-Conejera-Cabrera (4 LBR) e isla de Menorca (7 LBR). En Canarias se han agrupado las islas de Lanzarote, Fuerteventura, Ale-

granza, Graciosa, Montaña Clara y Lobos por medio de nueve líneas de base que aquí habría que denominar semiarchipelágicas; el resto de las islas poseen cada una separadamente el trazado de LBR: Gran Canaria (10 LBR) Tenerife (4 LBR), Hierro (4 LBR) y Palma (2 LBR), a excepción de Gomera para la que no se han trazado tales líneas.

## 2.2. Las aguas territoriales en los ámbitos peninsular e insular.

Globalmente el resultado de la expansión de la soberanía sobre el espacio marítimo genera una franja de doce millas de anchura que bordea el litoral peninsular (ver mapa 1). Dado que la anchura del mar territorial se mide —como ya es sabido— desde las líneas de base recta, quedan definidos dos espacios a efectos jurídicos: las aguas interiores y el mar territorial.

Esta franja de aguas bajo soberanía española tiene sus extremos oriental y occidental en el Mediterráneo y El Atlántico, respectivamente, y queda interrumpida como es lógico por las aguas correspondientes al litoral portugués. Así pues hay cuatro puntos (fronteras francesas del Atlántico y del Mediterráneo y las fronteras portuguesas en las desembocaduras de los ríos Miño y Guadiana) donde es necesario proceder a la delimitación con países *adyacentes*.

En segundo término esta franja mantiene en todo su recorrido litoral la anchura de las doce millas, a excepción de la zona del Estrecho de Gibraltar que por tener menos de 24 millas es necesario delimitar con el Estado *opuesto*: Marruecos.

En los cinco casos de delimitación existentes en la península, se plantean problemas encuadrados dentro de un ámbito de normalidad sujeto a la negociación con los Estados respectivos y con unas normativas reguladas internacionalmente. Tales delimitaciones tienen carácter formal solamente en la frontera francesa del Golfo de Vizcaya, quedando pendiente de su entrada en vigor los Convenios con Portugal. Todavía no se ha procedido a la delimitación con Francia en las aguas mediterráneas y con Marruecos en el Estrecho. Existe no obstante un sexto caso —el de la Bahía de Algeciras— que presenta unos perfiles no habituales (única colonia en territorio europeo) y cuya indefinición jurídica ocasiona una nueva zona de ruptura en la franja del mar territorial.

El Convenio de delimitación del mar territorial con Francia en el Golfo de Vizcaya (ver mapa

2) establece en el artículo 1.º que la línea de separación entre el mar territorial francés y el mar territorial español y la zona contigua, está compuesta por dos líneas geodésicas. La primera parte del punto M, punto situado en la mitad de la línea que une cabo Higuer (punta Erdico) con la punta de Santa Ana o de la Tumba en Francia. Las coordenadas del punto M — que no son facilitadas en el texto del Convenio — son  $43^{\circ} 23', 13''$  N  $01^{\circ} 46', 13''$  W<sup>25</sup>. Esta línea geodésica que parte del punto M se continúa en el sentido del meridiano hacia el Norte, hasta una distancia de seis millas, definiéndose un segundo punto, el P, cuyas coordenadas son  $43^{\circ} 29', 13''$  N  $01^{\circ} 46', 13''$  W. La segunda línea geodésica es la que sigue el arco de círculo máximo desde el punto P hasta el punto Q equidistante doce millas de las líneas de base española y francesa; sus coordenadas son  $43^{\circ} 35', 43''$  N  $01^{\circ} 48', 08''$  W.

La línea de base española a que se refiere el Convenio debe entenderse que es línea de base normal, pues en la fecha en que se firmó el citado Convenio (1974) todavía no se habían establecido oficialmente las LBR. En síntesis, la línea MP que dividía el mar territorial francés (doce millas) del mar territorial español (seis millas) y su zona contigua, en la actualidad delimita los dos mares territoriales, aspecto este que se preveía en el artículo 3.º del Convenio.

Las delimitaciones con Portugal en la desembocadura de los ríos Miño y Guadiana cuentan con el correspondiente Convenio firmado el 12 de febrero de 1976, como ya se ha indicado, pero sin ratificar. Los datos que poseemos nos permiten, no obstante<sup>26</sup>, indicar lo que está previsto en el citado Convenio.

En la frontera Norte (río Miño) hay definidos dos puntos, el A cuyas coordenadas son  $41^{\circ} 51', 57''$  N  $08^{\circ} 52', 21''$  W, y el B,  $41^{\circ} 51', 57''$  N  $09^{\circ} 08', 25''$  W; entre ambos existe una distancia de doce millas y están situados sobre un mismo paralelo (ver mapa 3). Existe un tercer punto denominado punto n.º 1 en el Decreto portugués y que es resultado de la intersección de la línea externa de las doce millas con la mediana entre España y Portugal, esto es, la línea equidistante de ambas costas.

Los puntos A y B se denominan en el Decreto portugués «puntos de la línea de delimitación del mar territorial», debiéndose entender por tanto que la línea AB es la que delimita el mar territorial de ambos países.

Para la zona de la desembocadura del Guadiana el sistema es igual. Existen dos puntos —en este caso el M y N— cuyas coordenadas son res-

pectivamente  $L = 37^{\circ} 09', 55''$  N  $l = 07^{\circ} 23', 48''$  W y  $l = 36^{\circ} 57', 55''$  N  $L = 07^{\circ} 23', 48''$  W. La línea que une ambos puntos, distante doce millas, es la que delimita —en esta ocasión según la documentación del Ministerio de Asuntos Exteriores español— el mar territorial. Un tercer punto (ver mapa 4) análogo al descrito más arriba para la desembocadura del río Miño —punto n.º 13 en el Decreto portugués— resulta de la intersección de la mediana entre España y Portugal con la línea externa de las doce millas.

Como puede apreciarse, en el Convenio con Portugal no se ha aplicado la equidistancia en un sentido estricto; tanto en la frontera norte como en la sur se han utilizado respectivamente un paralelo y un meridiano que constituyen de forma aproximada la prolongación de las fronteras terrestres, pero que no son equidistantes a la línea de la costa. La línea de equidistancia sería en la frontera del Miño la A-1, y en la del Guadiana la línea que une los puntos M y 13.

La zona del Estrecho de Gibraltar es la única del litoral peninsular en que la franja de mar territorial no puede extenderse las doce millas debido a la existencia de otro Estado, Marruecos, situado a una distancia inferior a veinticuatro millas. Es por tanto la única delimitación con un Estado *opuesto*, ya que las delimitaciones con Francia y Portugal son con países adyacentes. Como se ha indicado en el epígrafe anterior no existe todavía ningún Convenio de delimitación con Marruecos, ni del mar territorial ni de la plataforma y la ZEE. No obstante a efectos orientativos exponemos lo que podría ser el reparto por equidistancia de las aguas del Estrecho entre Trafalgar-Espartel y punta Carnero-punta Leona. Para la costa de Marruecos hemos supuesto como posibles líneas de base (ver mapa 5) las siguientes: de cabo Espartel a punta Lanchones y de ésta a punta Leona.

En la zona oriental del Estrecho, tanto en la costa española como en la marroquí existen contenciosos territoriales que dificultan el que se lleve a cabo la delimitación de aguas. Por parte española la inexistencia de la línea de base recta que cierra la Bahía de Algeciras, y del lado marroquí nos encontramos con el territorio de Ceuta, presidio que se incorporó a la Corona de España en 1580.

Con relación a esta plaza, la postura oficial implica la existencia de mar territorial asociado al territorio de Ceuta<sup>27</sup>. Con estas premisas (no existencia de aguas territoriales británicas y mar territorial para la plaza de Ceuta) la entrada oriental del Estrecho estaría compuesta íntegra-

mente de aguas españolas ya que la distancia entre Punta Europa y punta Almina es de doce millas y media. Sin embargo no existe una actitud clara y rotunda en este sentido; los tratadistas de Derecho Internacional afirman la presencia de la soberanía española en ambas orillas del Estrecho, pero no se afirma explícitamente que la franja de agua entre punta Europa y Ceuta esté compuesta exclusivamente por aguas territoriales españolas<sup>28</sup>. En la práctica, el reparto de jurisdicciones en la embocadura oriental se resuelve entre España y el Reino Unido, con aguas adyacentes a las costas del litoral español (en la península desde punta Carnero, por el arco de la bahía, hasta La Línea; en el continente africano, a partir de Ceuta) y a la colonia de Gibraltar. (Sobre este problema véase también epígrafe 4.4.).

En cuanto al mar territorial generado a partir de las islas Baleares y Canarias, aquí nos limitamos a exponer la situación existente con la legislación en vigor, dejando para el epígrafe 4.5. los problemas derivados de la consideración archipelágica de tales islas.

*Baleares.* La determinación del mar territorial se efectúa teniendo en cuenta el trazado de las líneas de base recta en el archipiélago; seis de ellas agrupan a las islas de Ibiza y Formentera (ver mapa 6), las otras once se reparten entre el conjunto Mallorca, Cabrera y Dragonera (cuatro), y Menorca y el islote del Aire (siete).

En consecuencia la delimitación de las aguas territoriales debe realizarse a partir de tres conjuntos insulares que darían lugar a otras tantas franjas de mar territorial, pero al existir una distancia menor de veinticuatro millas entre Mallorca y Menorca, estas dos islas quedan agrupadas por una misma franja de mar territorial, de manera que todo el archipiélago queda dividido en dos grandes áreas de mar territorial (ver mapa 6). No obstante hay que tener presente que las aguas contenidas en el interior de las líneas de base recta, jurídicamente, son *aguas interiores*, no aguas archipelágicas. Sobre este problema se insistirá, como ha quedado indicado más arriba, en el epígrafe 4.5.

*Canarias.* En este caso el trazado previo de las líneas de base recta a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial determina, por un lado, un conjunto formado por seis islas todas ellas agrupadas por las citadas líneas de base (Fuerteventura, Lobos, Lanzarote, Graciosa, Montaña Clara y Alegranza), y el resto de las islas —cinco— por separado (Gran Canaria, Tenerife, Gomera, La Palma y Hierro) (ver mapa 8).

Al igual que en Baleares se da un solapamiento del mar territorial de dos islas –Gomera y Tenerife– por existir entre ellas una distancia inferior a las veinticuatro millas. El resultado es, en consecuencia, la existencia de cinco áreas de mar territorial de desigual extensión.

En cuanto al conjunto de islas agrupadas por líneas de base recta cabe realizar la misma observación que para Baleares: las aguas contenidas por las citadas líneas son aguas interiores. Por último destacar que no se presenta ningún problema de reparto de mar territorial con Estados del continente africano, al estar separado el archipiélago por una distancia superior a cincuenta millas.

Por último, en conexión con los territorios insulares, debe citarse a la pequeña isla de Alborán, de origen volcánico que presenta forma de triángulo isósceles de 300 metros de base y 600 de largo con una altitud de 19 metros (Instituto Hidrográfico de la Marina, 1969, 159).

El interés de este reducido islote reside en la posición que ocupa en el centro del Mar de Alborán (mapa 20) a 47 millas de la costa española y 29 de la marroquí. Al establecer la zona de mar territorial –como se indicó el tamaño de las islas no influye en el establecimiento del mar territorial según la Convención– queda definido un círculo de doce millas de radio (unas 450 millas cuadradas), con lo cual se produce una dilatación del pequeño territorio de forma que el límite exterior de la zona de mar territorial reduce las distancias a la costa española y marroquí a 35 y 17 millas respectivamente.

Queda expuesto hasta aquí los rasgos básicos en la delimitación del mar territorial en las distintas áreas que componen el territorio español, no obstante restan por considerar los microterritorios de soberanía española denominados «plazas menores» (los peñones e islas en la costa marroquí) y la plaza de Melilla; de este conjunto efectuaremos un análisis en el epígrafe 4.2. por considerar que presentan unos caracteres específicos dentro del área del Mar de Alborán.

### 2.3. La plataforma continental y sus delimitaciones.

Globalmente no existe una delimitación por parte de la administración de la plataforma continental española, ni de carácter unilateral, ni bajo los criterios establecidos en la III CNUDM a las que ya se ha hecho referencia en 1.3.2.

Así pues las únicas consecuencias espaciales derivadas de disposiciones legales y/o Convenios internacionales, son las delimitaciones efectuadas con Francia (Golfo de Vizcaya) e Italia. Como se ha puesto de manifiesto (en 2.A.C.), existe un tercer Convenio con Portugal de 12.2.76 pero que todavía no ha entrado en vigor; no obstante se especificarán los límites hipotéticos a partir de la documentación existente.

Antes de proceder al examen de tales delimitaciones, conviene precisar que este epígrafe sólo se propone exponer los resultados que se derivan de disposiciones legales, la expresión espacial de determinadas decisiones, bien unilaterales o mediante convenios; por tanto no se abordan en estas líneas los caracteres generales de la plataforma continental española, aspecto que será tratado en el próximo capítulo.

#### a) *Francia y el principio de equidad en el Golfo de Vizcaya.*

La línea divisoria que delimita la plataforma continental en el Golfo de Vizcaya entre España y Francia, está compuesta por dos segmentos, identificados como QR y RT (ver mapa 2). El límite exterior del Convenio de delimitación es la línea que une cabo Ortegal con Point du Raz; de esta forma el espacio del Golfo de Vizcaya queda dividido en dos áreas, siendo la francesa, como puede apreciarse –y más adelante especificaremos– de mayor extensión que la española.

Veamos ahora cuáles son las características de los dos segmentos aludidos (QR y RT) y el proceso por el cual se han determinado. El segmento QR es una línea determinada por catorce puntos (del punto Q al Q13) más el punto R al que ahora nos referimos; tales puntos son *equidistantes* a las líneas de base *normal* española y francesa desde el punto M (ya descrito al hablar de la delimitación del mar territorial) hasta el oeste de cabo Ajo y hacia el norte de Cap Ferret, respectivamente.

Hasta aquí el proceso de delimitación transcurre por unos cauces, digamos normales, en la medida en que el problema de delimitación aquí examinado creemos se ajusta correctamente a su resolución por el método de la equidistancia, en la consideración de que no se presentan hechos anómalos que requieran un tratamiento más elaborado.

El resto de la línea de delimitación es el segmento RT y su trazado responde ya a un criterio distinto: se abandona el principio de la equidis-

tancia y se reemplaza por el de equidad; el trazado de la recta RT responde pues a un proceso distinto que a continuación pasamos a exponer.

El primer punto del segmento RT es un punto obtenido mediante acuerdo. La pretensión francesa era cesar el método de la equidistancia en la intersección de la línea XB con la línea quebrada resultado de la equidistancia a la línea de base normal (punto K); la proposición española era continuar el método de la equidistancia hasta el punto en que el arco de círculo MB cortase a la línea de equidistancia, el denominado punto J (ver mapa 2). (Office of the Geographer, op. cit. 14; Azcárraga, J. L., 1974, 192). El punto R, solución de compromiso es un punto equidistante de J y K.

Acabamos de indicar que a partir del punto R se sustituía el principio de la equidistancia por el de equidad, lo que aplicado al caso que nos ocupa se traduce en que la plataforma se reparte proporcionalmente a la longitud de costa de cada parte. Para ello se delimitó el polígono FDBRXF cuya superficie es la que se reparte proporcionalmente a la longitud de costa de cada Estado, representadas por las líneas FX y DB que se denominan «líneas de costa artificial».

Los puntos X ( $I = 43^{\circ} 34' 35''$  N  $L = 04^{\circ} 44' 15''$  W) y B ( $I = 45^{\circ} 28' 43''$  N  $L = 01^{\circ} 09' 03''$  W) se determinan a partir del punto M, tomando la distancia  $MX = MB$ . La longitud del segmento FX es de 138,332 millas y la de DB es 213,217 millas<sup>29</sup>.

La superficie del polígono arriba citado —aproximadamente 35.670 millas cuadradas (121.991,4 Km<sup>2</sup>) es entonces repartida proporcionalmente a la longitud de cada «línea de costa artificial» en la proporción 1:1,541, resultando una superficie de 13.561 millas cuadradas (46.378,62 Km<sup>2</sup>) para la zona española y 22.109 millas cuadradas (75.612,78 Km<sup>2</sup>) para la francesa (Office of the Geographer, op. cit., 14)<sup>30</sup>.

La zona comprendida entre el fondo del Golfo y la línea XRB es repartida de la siguiente forma: unas 5.303 millas cuadradas para España y 4.354 millas cuadradas para Francia. En total la zona española alcanza una extensión de 18.864 millas cuadradas (64.514,88 Km<sup>2</sup>) y la francesa 26.463 millas cuadradas (90.503,46 Km<sup>2</sup>).

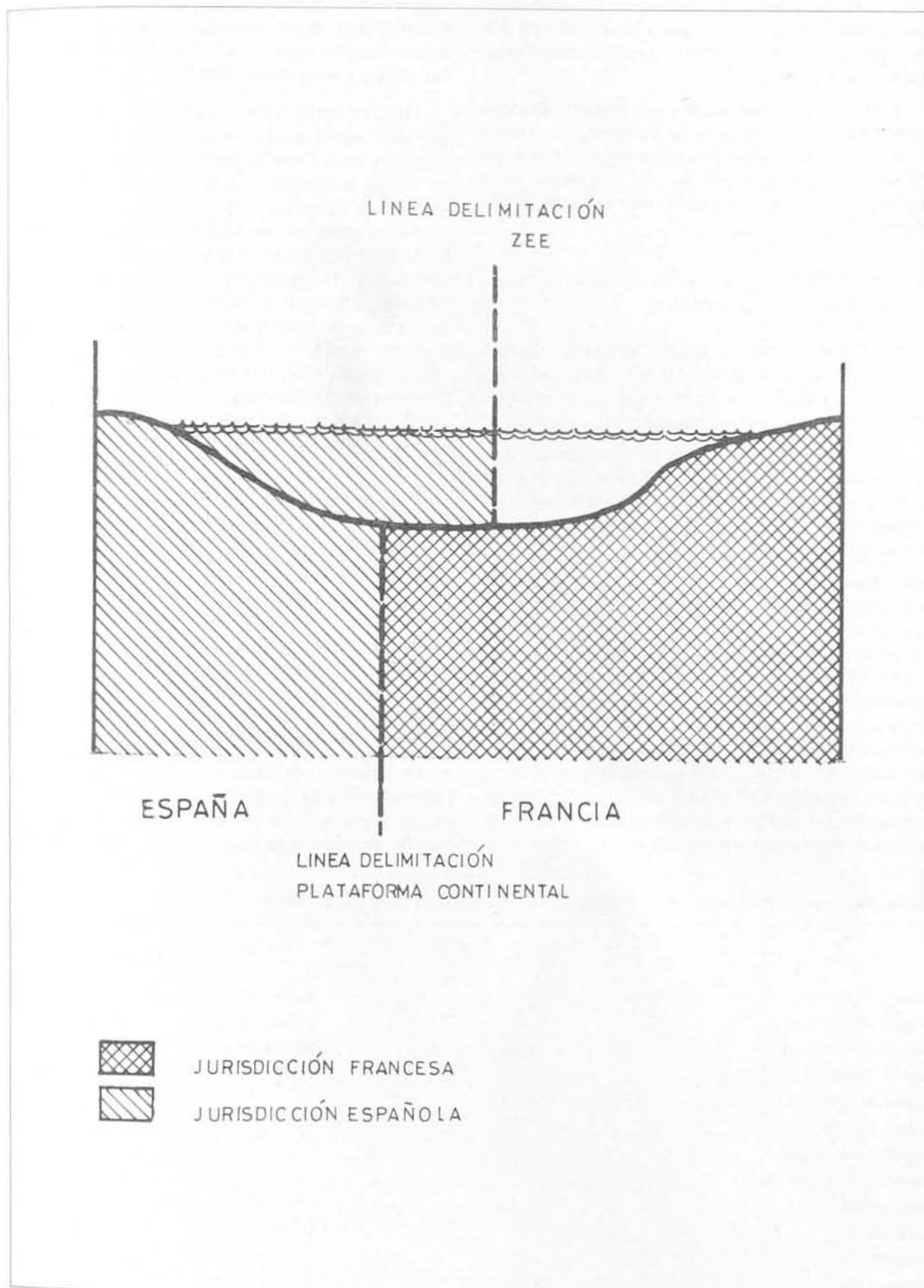
La notable diferencia en el reparto de la plataforma continental entre ambos países es justificada por parte española suscribiendo las tesis francesas que se basan fundamentalmente en dos aspectos: a) una mayor longitud del litoral

francés debido a su concavidad; b) mayor extensión de la plataforma francesa. Un breve comentario a estos dos aspectos.

El argumento de la mayor longitud del litoral francés dada su concavidad actúa favoreciendo a este país en la apropiación de espacios marinos en una doble dirección: captando *aguas interiores* y aguas de alta mar o ZEE. En efecto, la concavidad se presta al trazado de líneas de base recta más largas (las líneas de base recta no coinciden con las líneas de costa artificial) con lo que se incorpora una mayor superficie de aguas, e igualmente una mayor cantidad de lecho oceánico y subsuelo todo ello bajo el estatuto jurídico de «aguas interiores», esto es, sustraído al mar territorial. Podría entonces argüirse que la mayor longitud de litoral basada en la concavidad quedaba ya favorecida con una mayor extensión de aguas interiores y que por tanto este mismo argumento no podría esgrimirse con la misma fuerza para extender los espacios marítimos franceses hacia la costa española.

El segundo factor, mayor extensión de la plataforma continental francesa, a nuestro juicio presenta mayores irregularidades. Observando el mapa n.º 10, por muy al norte que hubiese transcurrido la delimitación trazada según el criterio de la equidistancia, la plataforma francesa (el término plataforma se utiliza en el sentido geomorfológico, no el margen continental) hubiera quedado siempre bajo su soberanía sin ser objeto de reparto. Además, dándose tales características de la plataforma (mayor extensión en el norte) igualmente en el fondo del Golfo, no se entiende por qué se comienza utilizando el método de la equidistancia para ser luego sustituido por el de equidad.

Insistiendo en el mismo factor hay que resaltar que el argumento de mayor extensión de la plataforma tiene como resultado su aplicación a otros espacios de los que componen el margen continental, fundamentalmente la pendiente continental (ver mapa 10). Esto nos lleva a plantear la cuestión del reparto de la ZEE en el sentido de si se hace necesario una nueva delimitación, ya que para la plataforma se han tenido en cuenta los caracteres muy específicos de la geomorfología de la zona, en buena lógica a la hora de repartir la ZEE —que supone un concepto más amplio que el margen continental— deberían aplicarse otros criterios. De tener en cuenta el principio de la equidistancia, la línea de delimitación de la ZEE se solaparía con la de la plataforma, creando una zona con superposición de jurisdicciones: aguas de ZEE sobre lecho y subsuelo



2.1. Superposición de jurisdicciones en el Golfo de Vizcaya.

bajo soberanía francesa (gráfico 2.1.), fenómeno que no va a constituir ninguna excepción ya que se vuelve a dar en las delimitaciones con Portugal (véase también 4.2.).

Finalmente en el Convenio hispano-francés se establece una zona de exploración común de 814 millas cuadradas a ambos lados de la línea RT (art. 3.º) que se regirá por lo dispuesto en el Anexo II del mismo Convenio (ver mapa Golfo de Vizcaya. Delimitación).

*b) La equidistancia con Italia: delimitación entre Menorca y Cerdeña.*

Con Italia, como es sabido, existe un Convenio de 1974 (en vigor en 1978) sobre delimitación de la plataforma continental en el Mediterráneo entre las islas de Menorca y Cerdeña.

El artículo 1.1. del Convenio establece que «la línea divisoria de la plataforma continental entre España e Italia queda establecida según el criterio de la equidistancia de las líneas de base respectivas».

El punto 2 del mismo artículo indica que «por el momento» los extremos norte y sur de la línea divisoria son, respectivamente, los puntos A y L. La línea divisoria consta de diez puntos (ver mapa 11) que en puridad no son exactamente equidistantes de las líneas de base, pues existen unas diferencias que en los puntos B, H y L sobrepasan la milla. No obstante, la línea de delimitación que sigue una trayectoria aproximada N-S es esencialmente una línea equidistante, transcurriendo de las respectivas islas a una distancia aproximada de entre 90 a 102 millas.

Los diez puntos citados están unidos por segmentos que son círculos máximos, siendo la distancia total entre A y L de 137,19 millas (Office of the Geographer, 1980,4).

Del Convenio italo-español hay que destacar que existiendo unas características físicas desfavorables para España, se haya utilizado un criterio —el de la equidistancia— que le favorece en el reparto, lo cual contrasta con el caso francés en el que se produce una situación inversa. En efecto, si tenemos en cuenta los factores que justifican por parte española el reparto desigual con Francia (extensión de la plataforma y longitud de la costa) en el caso que nos ocupa son manifiestamente desfavorables para España. En lo que respecta a la longitud de litoral, el de la isla de Cerdeña se extiende de N a S entre los paralelos 38° 53'N a 41° 16'N, mientras que el de Menorca tiene una amplitud de los 39° 48'N a 40° 06'N.

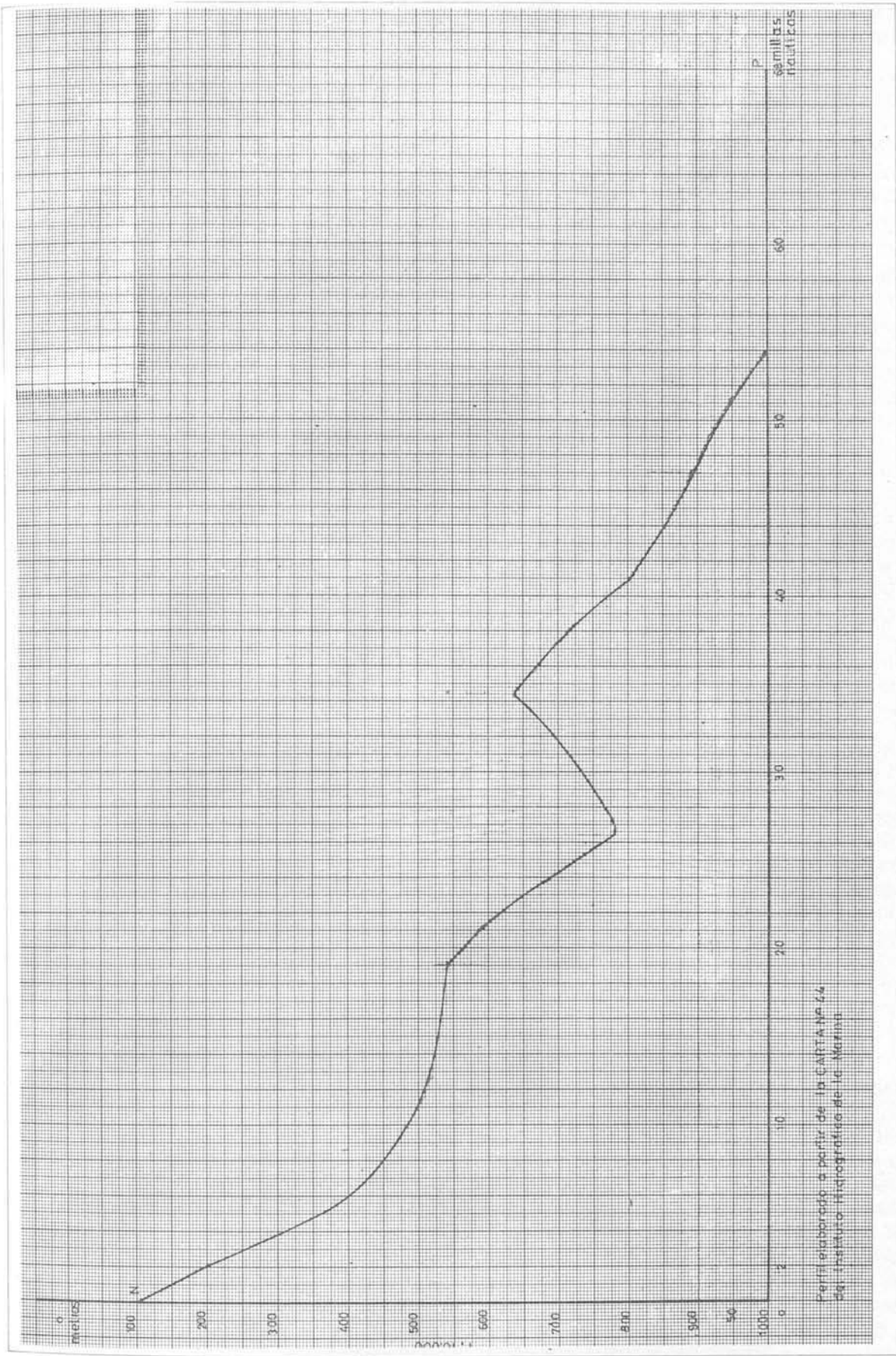
Para la plataforma, si tomamos la isóbata de dos mil metros (comprende la plataforma y la pendiente) —los fondos entre Menorca y Cerdeña no sobrepasan los tres mil metros— ésta (la isóbata de 2.000) se encuentra a una distancia media de treinta millas de la costa de Cerdeña y a unas diecisiete millas del litoral menorquín<sup>31</sup>. A la vista de estas características en la delimitación de la plataforma mediterránea, puede estimarse que los argumentos para justificar el Convenio con Francia no son pertinentes.

La delimitación italo-española debe completarse al norte del punto A y al sur del L, hasta el punto triple con Francia y Argelia, respectivamente, estimándose que el primero se encuentra

Datos relativos a la delimitación de la plataforma continental en el Golfo de Vizcaya.

	Azcárraga	Office of the Geo.
Superf. DBRXFTD .....	124.014,67 Km <sup>2</sup>	121.911,40 Km <sup>2</sup>
Superf. DBRTD (Fran.) .....	75.860,66 Km <sup>2</sup>	75.612,78 Km <sup>2</sup>
Superf. RXFTR (Esp.) .....	48.154,01 Km <sup>2</sup>	46.378,62 Km <sup>2</sup>
Superf. BMR (Fran.) .....		14.890,68 Km <sup>2</sup> (*)
Superf. XMR (Esp.) .....		18.136,26 Km <sup>2</sup> (*)
Superf. Total Francia .....		90.503,46 Km <sup>2</sup> (*)
Superf. Total España .....		64.514,88 Km <sup>2</sup> (*)
Superf. Zona Explor. común .....		2.783,88 Km <sup>2</sup> (*)
Longitud DB .....	212,99 millas	213,21 millas
Longitud FX .....	135,20 millas	138,33 millas
Longitud TF .....		114,87 millas
Longitud TD .....		173,59 millas

(\*) La cifra original se expresa en millas cuadradas.



2.2. Perfil delimitación plataforma continental entre Portugal y España. Línea NP.

a cinco millas de A y el segundo a ocho de L (Office of the Geographer, 1980,4).

c) *Portugal: convenio sin ratificar.*

*Costa SW.* El Convenio que delimita la plataforma continental con Portugal se firmó el 12.2.76; debido a posteriores discrepancias todavía no ha entrado en vigor por lo que su texto no ha sido publicado.

Según datos procedentes del Ministerio de Asuntos Exteriores español<sup>32</sup>, el artículo 3 del Convenio establece que la línea divisoria entre la Plataforma Continental de los dos países en la zona de la desembocadura del río Guadiana es la línea que une los puntos N y P situados sobre el meridiano 07° 23' 48" W. La línea divisoria de la plataforma continental es continuación de la delimitación del mar territorial, pues se encuentra sobre el mismo meridiano. El punto N (I = 36° 57' 55" N L = 07° 23' 48" W) inicio de la línea divisoria se encuentra sobre un fondo de algo más de cien metros (ver mapa 4); el punto P (I = 35° 50' 00" N L = 07° 23' 48" W) se encuentra sobre la isóbata de 1.000 metros. Entre N y P hay una distancia de 67,7 millas; las últimas catorce millas transcurren sensiblemente paralelas al veril de los mil metros (ver gráfico 2.2.).

El criterio seguido para delimitar la plataforma, al igual que con el mar territorial, no se ajusta en un sentido estricto ni al método de la equidistancia ni al de equidad, al transcurrir la línea divisoria en su totalidad por un único meridiano. No obstante, dada la configuración de la costa y el recorrido de la frontera terrestre, el resultado del reparto de la plataforma está más cercano al método de la equidad. En efecto, tal como se indicaba en la delimitación del mar territorial el trazado de las fronteras terrestres, constituye el eje de apoyo de las delimitaciones marítimas, lo que aplicado a la plataforma continental parece no ser el procedimiento adecuado al uniformizar en una sola línea divisoria conceptos diferentes.

Así, mientras es comprensible que la delimitación del mar territorial sea continuación de la frontera terrestre por delimitar en definitiva espacio de similar conceptualización, para el reparto de la plataforma continental deberían tenerse en cuenta otros factores como la configuración del litoral y los caracteres geomorfológicos de la plataforma. Lógicamente esto llevaría a la existencia de varias delimitaciones en un mismo sector con lo que se introduciría mayor complejidad. Sin embargo, tal y como están concebidos los diferentes espacios marítimos en la III

CNUDM, esta es una de las consecuencias de una aplicación rigurosa del articulado. Sobre este punto volveremos al final del epígrafe cuando se proceda a una valoración global de las delimitaciones (véase también 4.5.).

Para la zona que estamos analizando, el tipo de delimitación adoptado presenta ventajas para España, fundamentalmente en las doce primeras millas, pues aunque el segmento MN (ver mapa 4) corresponde a la delimitación del mar territorial, también incluye la parte de la plataforma hasta esa distancia. Dentro de las doce millas se encuentran los fondos más accesibles (la isóbata de 200 metros está a dos millas del punto N) y precisamente la línea divisoria de este sector está abatida hacia la costa portuguesa. De haber aplicado el método de la equidistancia la línea de delimitación debería ser la que une el punto M con el punto núm. 13 definido como «intersección de la mediana entre Portugal y España con la línea externa de las doce millas»<sup>33</sup>.

El segmento NP que transcurre por fondos de 200 a 1.000 metros está sin embargo abatido hacia la costa española.

*Costa Norte.* El Convenio de 1976 indica que la delimitación de la plataforma continental entre España y Portugal en la zona de la desembocadura del río Miño es la línea que une los puntos B y C (mapas 3 y 10), línea que discurre sobre el paralelo 41° 51' 57" N. El punto B es el correspondiente al límite exterior de la línea de delimitación del mar territorial. El punto C, cuyas coordenadas son I = 41° 51' 57" N L = 13° 20' 01" W, se sitúa a 188 millas de B; por tanto a 200 de A. Esto significa que se hace coincidir el límite exterior de la plataforma con el de la ZEE.

Teniendo en cuenta la fecha del Convenio -1976- el criterio adoptado respecto al límite exterior de la plataforma -200 millas- se ajusta a las modificaciones que se comenzaron a introducir al texto de Ginebra de 1958, en el que no se preveía un límite máximo a la anchura de la plataforma. Los textos oficiosos previos al *Texto integrado oficioso para fines de negociación* (1977), contenían ya la alternativa del borde exterior del margen continental o doscientas millas si no alcanzaba esta distancia (Ministerio de Asuntos Exteriores Español, 1978, 35-36).

Aunque el texto final de la Convención contiene, como ya se ha expuesto un complejo sistema de delimitación del límite exterior de la plataforma basado en el espesor de los sedimentos / distancia al pie del talud / distancia de la isóbata de 2.500 metros, parece poco probable que

se pueda rebasar la distancia de 200 millas en la determinación del citado límite exterior. Así, aunque los redactores del Convenio desconocían, por obvias razones cronológicas, las modificaciones que iban a introducirse en esta cuestión al final de la III CNUDM, insistimos, el límite acordado seguirá siendo válido.

Un breve examen del perfil longitudinal de la línea delimitatoria (gráficos 2.3 y 2.3.b), permite apreciar los siguientes extremos:

– La plataforma continental (en el sentido estricto geomorfológico) tiene una anchura aproximada de veinte millas.

– El talud continental alcanza una sonda de 2.750 metros<sup>34</sup> y una anchura de unas treinta millas.

– A partir de la sonda anterior comienza la pendiente continental que transcurre entre sondas de tres mil a cinco mil metros. En los cinco mil metros se produce una ruptura de pendiente con lo que se entra en la plana abisal. Este punto se encuentra a unas 140 millas del punto B, quedando consiguientemente 48 hasta las 200 millas.

Así que, aunque la delimitación del borde exterior del margen continental es necesario efectuarla con más precisión y se requiere conocer el espesor de los sedimentos, ese punto siempre se encontrará dentro de las 200 millas. En la carta *Bathymetry of the Northeast Atlantic. Sheet 3*, se aprecia claramente que el punto C se encuentra sobradamente dentro de la plana abisal, en la referida carta denominada *Iberia Abyssal Plain*. (mapa 10).

En consecuencia, creemos que dadas las características del margen continental en esta zona –y en lo que se refiere estrictamente a la línea de delimitación entre España y Portugal– el borde exterior no se extiende más allá de las 200 millas, por lo que no son de aplicación el resto de los criterios establecidos en el artículo 76 del Proyecto de Convención que permitirían ir más allá de esa distancia.

En cuanto a la plataforma continental, lo hasta aquí expuesto es lo único que está delimitado con precisión, o mejor dicho, lo único que está simplemente delimitado. La Administración tiene pues dos tareas pendientes: 1) delimitar las zonas que no necesitan reparto con otros países y que son el NW de la península entre las líneas divisorias con Portugal y Francia, y las islas Canarias en el sector occidental; 2) delimitación por medio de Convenio en las áreas en las que es preciso repartir con otros países. En este sen-

tido está pendiente la delimitación con Francia en el Golfo de León, con Argelia y Marruecos en el Mediterráneo y en el Atlántico con Marruecos y la República Árabe Saharaui.

#### 2.4. El espacio económico.

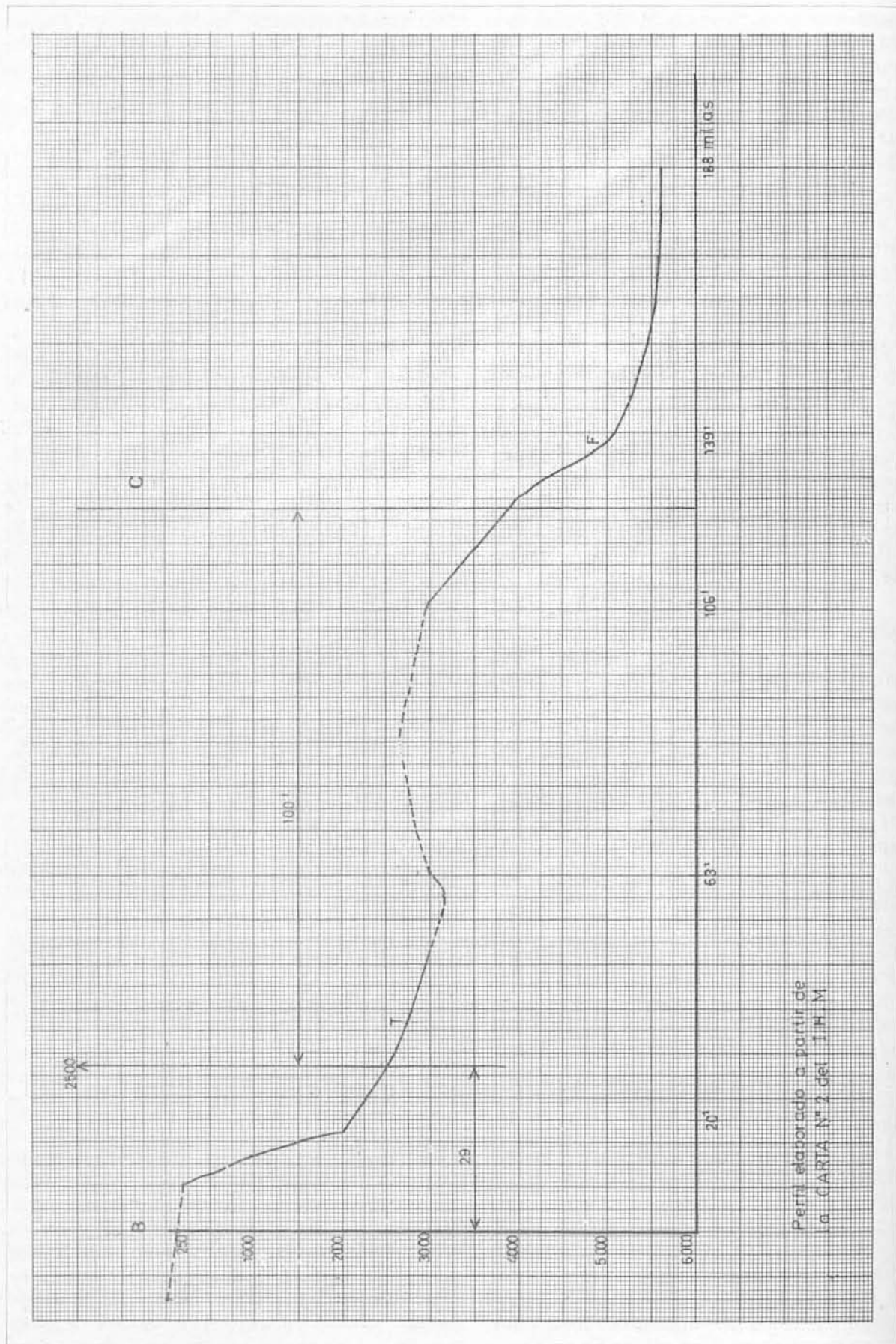
España está situada entre los primeros países del mundo por la extensión de su ZEE. Según el Departamento de Estado USA<sup>35</sup> la ZEE española tiene una superficie de 355.600 millas cuadradas (1.216.152 Km<sup>2</sup>) incluyendo Canarias, Baleares y Sahara. Esta cantidad la sitúa en el puesto 16 entre 118 Estados y significa el 15% de la superficie terrestre del Estado (Martray, J., op. cit. 360)<sup>36</sup>.

Estas cifras habría que corregirlas deduciendo la parte correspondiente al antiguo Sahara español. Al no existir datos fraccionados de las diferentes zonas, no es posible calcular lo que ello representa, aunque una estimación global teniendo en cuenta la superficie de la ZEE de los países situados por debajo de España, supondría descender tres o cuatro puestos en el rango.

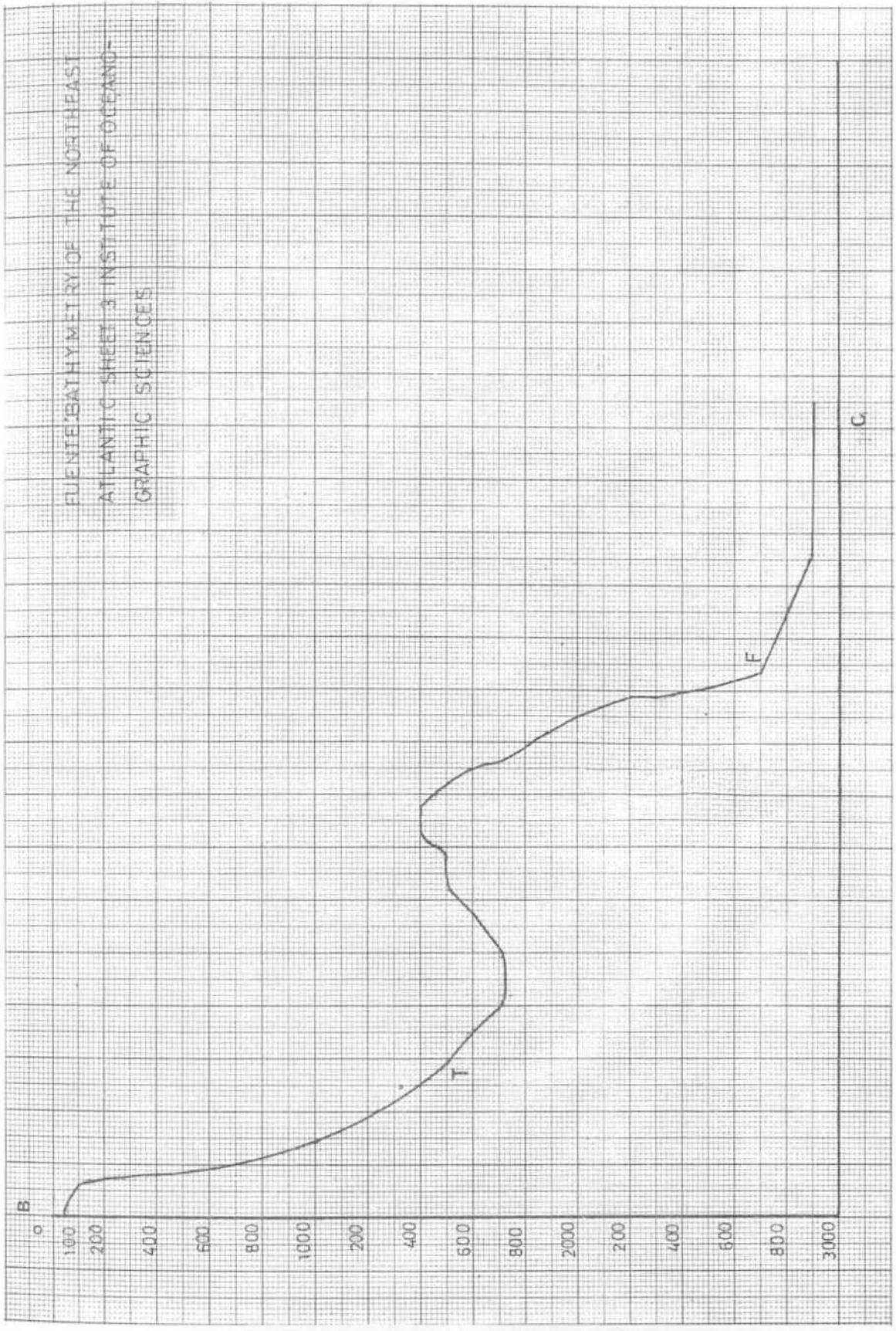
Como se ha indicado en el epígrafe 2.a.b. el establecimiento de la ZEE española se realiza por la ley 15/1978. Toda la información española referente a la delimitación de la ZEE se remite a lo contenido en la citada ley y puede concretarse –a los efectos de su cartografía– a los siguientes extremos:

1. Ambito de aplicación: aguas atlánticas.
2. Su amplitud se mide a partir de las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial.
3. En los archipiélagos (por el momento Canarias) la anchura de la ZEE se medirá a partir de las líneas de base archipelágicas; tales líneas no se encuentran establecidas todavía por la Administración.
4. Con los Estados adyacentes y opuestos se aplicará, salvo que se disponga lo contrario en los tratados, el principio de la equidistancia.

No existe ningún documento oficial donde se den a conocer las coordenadas de los puntos que sirven para su delimitación, ni se ha procedido en Convenio alguno a su reparto con países adyacentes u opuestos. El único documento que permite conocer parte de los puntos de referencia para la delimitación de la ZEE es el ya citado Decreto-Ley portugués n.º 119/78 de 1 de junio, que da a conocer las coordenadas de los dife-



FUENTE BATHYMETRY OF THE NORTHEAST  
 ATLANTIC SHEET 3 INSTITUTE OF OCEANO-  
 GRAPHIC SCIENCES



2.3.b. Perfil delimitación plataforma continental entre Portugal y España. Línea BC bis.

rentes puntos de delimitación de la zona económica portuguesa en sus diversas áreas: continente, Madeira y Azores. Las dos primeras generan frontera con España en tres zonas: costa norte peninsular, costa sur peninsular y entre las islas Canarias y las de Madeira.

Estas delimitaciones, como se especifica en el Decreto portugués, se realizan sin perjuicio de las negociaciones y acuerdos a concluir con los países limítrofes entre los que se encuentra España (el otro país con el que Portugal necesita delimitar sus aguas es Marruecos).

En el mapa n.º 12 aparecen cartografiadas las diferentes zonas económicas españolas que pasamos a analizar a continuación. En primer lugar cabe realizar una primera división que denominaremos área atlántica y área mediterránea; tal división posee una doble justificación, pues por un lado la ley ya ha procedido a efectuar esa división, y en segundo término las dos áreas presentan características diferenciadas y problemas específicos.

#### a) *Área atlántica.*

Como repetidamente se ha indicado, es por el momento la única en la que se ha establecido mediante ley la zona económica exclusiva, no obstante la Administración española todavía no ha procedido a dar a conocer, tal y como está estipulado en el artículo 75 de la Convención, la carta o listas de coordenadas geográficas de las líneas del límite exterior de la ZEE.

Dentro del área atlántica, a su vez, pueden identificarse tres subáreas que denominamos Iberia NW, Iberia SW y Canarias. La posibilidad misma de poder identificar tres subáreas indica la fragmentación de la ZEE atlántica producida, en la zona peninsular, por la existencia del Estado de Portugal cuya localización impide la conexión entre la ZEE norte y sur, y en segundo lugar por el archipiélago canario que genera a su vez una ZEE que queda igualmente desconectada de la peninsular por ser la distancia entre la península y las islas superior a 400 millas.

En las tres subáreas se hace necesario delimitar la ZEE con Estados adyacentes y/o opuestos. A continuación pasamos a desarrollar un breve comentario sobre cada una de las tres subáreas.

1. *Iberia NW:* Esta zona económica se genera a partir de las costas del litoral cantábrico y de Galicia. En el Golfo de Vizcaya debe efectuarse la delimitación con Francia y en la costa gallega con Portugal. No obstante tener que proceder al reparto con dos Estados el límite máximo

de las 200 millas se alcanza en un arco que comienza en la delimitación con Portugal —en una línea que demora hacia el 260° desde la desembocadura del Miño— y llega hasta aproximadamente la demora 334° de cabo Ortegal. El arco situado entre tales demoras, junto con el sector occidental de Canarias, son los únicos lugares de toda la ZEE española que pueden alcanzar el límite máximo de las 200 millas.

A partir de la demora 334° de cabo Ortegal se sitúa el punto medio entre los extremos de las costas española y francesa, cuya línea media transcurre al norte de la línea de delimitación de la plataforma continental (mapa 10) hasta converger en el punto R, a partir del cual el segmento RQ es, como se recordará, equidistante a las costas española y francesa.

El límite exterior de la ZEE transcurre por fondos que alcanzan los cinco mil metros en el extremo de la línea 1/1-A, disminuyen hasta los dos mil setecientos metros en su recorrido hacia el norte y vuelve a aumentar hasta los 4.700 metros en la demora 334° de Ortegal; estas sondas se mantienen en la línea media del Golfo de Vizcaya hasta llegar aproximadamente al punto R con unos 2.000 metros, disminuyendo progresivamente hacia el fondo del saco en la frontera entre Francia y España.

2. *Iberia SW:* Es la segunda subárea atlántica peninsular desarrollada a partir de litoral del Golfo de Cádiz. Tiene forma triangular y se encuentra enclavada entre las ZEE de Portugal y Marruecos. Su máxima extensión es de unas 85 millas (es la longitud del radio con centro en el punto triple Portugal, Marruecos, España, y que describe el arco del Golfo de Cádiz). Sólo tiene una delimitación conocida, la línea 12-13 según el Decreto portugués 119/78.

Esta delimitación no se ha efectuado por Convenio por lo que tiene un carácter unilateral: es el límite exterior de la ZEE portuguesa. Como se observa en el mapa 4, existen dos fronteras distintas que se entrecruzan, y que responden a tres conceptos distintos: mar territorial, plataforma continental y ZEE, (véase también 4.5.). Los fondos de esta ZEE no sobrepasan los 1.000 metros, encontrándose la mayor parte comprendida entre la isóbata de 200 y 1.000 metros (ver mapa 4).

3. *Canarias:* La subárea de Canarias junto con Iberia NW constituye el mayor aporte de ZEE del Atlántico. Al igual que con las dos subáreas anteriores es necesario su delimitación con dos Estados: Portugal, nuevamente, desde las is-

las Madeira y, con bastantes visos de probabilidad, la República Árabe Saharaui.

La única delimitación efectuada procede, al igual que en casos anteriores, de Portugal, delimitación sujeta, como se recordará, a las negociaciones y acuerdos a concluir entre las partes. Volvemos a resaltar esta circunstancia porque la delimitación entre las islas Canarias y Madeira tal como se realiza en el Decreto-Ley portugués es difícil que sea aceptada por España. Como se muestra en el mapa n.º 13, la línea divisoria —determinada por medio de diez puntos, del número 17 al 26— sufre una inflexión desde el punto 18 al 23 debido a que se utilizan las islas Selvagens como término de referencia para el reparto. El problema se plantea al considerar si procede realizar la delimitación desde las citadas islas a la luz de lo dispuesto en el artículo 121.2. de la Convención que establece que «Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental».

El *Webster's New Geographical Dictionary*<sup>37</sup> da de las islas Selvagens la siguiente información: «Grupo de pequeñas islas deshabitadas de Madeira, aproximadamente a 180 millas al SSE de Madeira». En la carta n.º 32 A del I.H.M., se indica la existencia de un faro en cada uno de los islotes, Selvagem Grande y Selvagem Pequena, distantes entre sí unas diez millas. En ninguna otra fuente hemos encontrado información que dé noticia de poblamiento de estas islas ni el desarrollo de actividad alguna.

Sin embargo el hecho de que las islas sean de pequeña dimensión, no estén habitadas ni se desarrolle actividad económica, no debe inducir a conclusiones determinantes ya que el citado artículo 121.3. expresa textualmente «Las rocas no aptas para (...)», esto es, no se refiere a la existencia de población o actividad, sino a la aptitud de las islas para mantenerlas, lo que constituye otro problema. Como puede apreciarse la redacción del artículo es lo suficientemente ambigua para que pueda llevar a conclusiones definitivas.

El resto de la ZEE canaria se encuentra sin delimitar y comprende por el oeste un sector que alcanza la extensión máxima de 200 millas (entre el punto n.º 17 que se encuentra en la demora 235° de la isla de Palma y un punto donde comienza la línea media entre el archipiélago y el continente africano, situado aproximadamente en la demora 200° de la isla de Hierro), y por el este una franja a delimitar con la costa africana (problema de soberanía Marruecos-República

Árabe Saharaui) y que transcurre —la línea de delimitación— en su mayor parte por fondos superiores a los mil metros; sólo en algún punto (ver mapa 13) llega a rozar levemente el veril de las 200 metros. La línea de delimitación culmina en el punto n.º 26 del Decreto-Ley portugués, que es el punto triple entre Madeira, Canarias y Marruecos.

#### b) *Area mediterránea.*

Indicábamos en 2.A.b) que una de las razones que podían aducirse para explicar que el Mediterráneo quedase excluido del ámbito de aplicación de la Ley 15/1978 era la complejidad que representaba su reparto. Si bien seguimos manteniendo tal criterio se hace necesario, no obstante, efectuar ciertas matizaciones. En primer lugar que la complejidad como hemos podido comprobar no está ausente del área atlántica (prueba de ello es que no se ha delimitado la ZEE y cuando se lleve a efecto habrá que buscar soluciones aceptables para el reparto del Golfo de Vizcaya y esperar que se aclare la situación en el antiguo Sahara español). En segundo término que los Convenios ya negociados —aunque algunos no estén en vigor— han podido introducir una mayor cautela a la hora de llevar a cabo en el Mediterráneo el proceso de delimitación (sin embargo debe tenerse en cuenta que la fecha de firma del Convenio con Italia es coincidente con la de los concluidos con Francia, siendo no obstante más equilibrado el italiano). De todas formas un dato significativo es que la Ley por la que se establece la ZEE es posterior en varios años (alrededor de cuatro) a la firma de los Convenios con Francia e Italia, y dos con los firmados con Portugal; es decir existía ya una experiencia previa y ciertamente importante.

Efectuadas estas precisiones, pasamos a exponer algunas consideraciones sobre las posibles consecuencias espaciales derivadas del establecimiento de la ZEE en el Mediterráneo. En el mapa n.º 12 se ha procedido a cartografiar lo que podría constituir la ZEE mediterránea basándonos en el principio de la equidistancia que es el que contempla la Ley 15/1978. Esta delimitación sólo tiene un valor indicativo, a excepción de la línea divisoria entre Baleares y Cerdeña. Efectivamente aunque tal delimitación se ha efectuado para la plataforma continental como ya hemos tenido ocasión de exponer, el hecho de que se haya aplicado el principio de la equidistancia permite considerar que esta misma frontera servirá para la ZEE.

Así, pues, casi podemos asegurar que la línea AL es la única delimitación conocida de la ZEE

mediterránea, delimitación que precisamente transcurre entre dos islas. Ello nos introduce en una cuestión de vital importancia para los objetivos que nos encontramos analizando: la posibilidad de que las islas y archipiélagos generen su ZEE. Esta cuestión que suscitó cierta inquietud (Bordejé Morencos, F., 1978, 17) está definitivamente resuelta y dada la magnitud de las islas Baleares y Canarias no presenta ningún problema; de tal forma que una de las incertidumbres que pesaban sobre este área desaparece, con lo cual se elimina igualmente gran parte de la complejidad a la que se aludía.

Para una completa delimitación de la ZEE mediterránea, España debe negociar con cuatro países: Marruecos, Argelia, Italia y Francia. Prescindiendo del caso italiano, país con el que estimamos no se plantearán problemas, quedarían por delimitar el Norte con Francia y el Sur con Marruecos y Argelia. De admitir estos países el principio de la equidistancia no deberían surgir obstáculos importantes. No obstante, ante la carencia de una información pública sobre la actitud de la Administración, pueden apuntarse, o mejor dicho aventurarse, algunos puntos susceptibles de crear divergencias entre España y los distintos países con los que debe negociar:

1. Unificar las delimitaciones de la ZEE y plataforma continental, con lo cual podría reproducirse el caso del Golfo de Vizcaya en el Golfo de León, ya que justamente a partir de la costa francesa se ensancha la plataforma continental. Estimamos que éste sería el único caso pues la plataforma continental africana es muy similar a la española en el Mar de Alborán, y a los efectos de delimitación con Argelia, las condiciones son favorables para España (ver mapa 14).

2. Los presidios de Ceuta y Melilla, y la isla de Alborán pueden ser una fuente de discordia si España pretende utilizar estas posesiones para delimitar sus espacios marítimos. El caso de la isla de Alborán no supone ninguna conjetura sin fundamento pues puede asimilarse al de las islas Selvagens. El islote de Alborán tiene una longitud de costa de dos Km y una superficie inferior a la isla Columbrete Grande (0,12 Km<sup>2</sup>) (Instituto Geográfico y Catastral, 1965).

Por último una breve observación de carácter general sobre la ZEE mediterránea. A diferencia del área atlántica, la ZEE mediterránea constituye un territorio no fragmentado (ver mapa 12); desde el estrecho de Gibraltar al Golfo de León y extendiéndose hacia el Este, se configura un importante espacio marítimo que viene a representar un tercio<sup>38</sup> del total de la ZEE española y con

la particularidad de que las aguas de la ZEE generada por el archipiélago balear quedan integradas en el conjunto de la ZEE al existir una distancia menor de 400 millas entre las islas y la Península, quedando caracterizada la ZEE mediterránea por su compacidad y cohesión.

### c) Valoración global.

La delimitación de espacios marítimos se realiza a partir de los siguientes «instrumentos» y conceptos:

*Líneas de base recta.* Las costas españolas están cubiertas por un total de 123 LBR (77 en la Península, 17 en Baleares y 29 en Canarias). No todo el litoral se encuentra cerrado por estas líneas; en los lugares en que la costa es rectilínea no existen LBR, p. e.: en el NE peninsular. Las bahías y rías se encuentran cerradas por medio de LBR, excepto la Bahía de Algeciras y la de Ceuta debido a sus especiales circunstancias. En el caso de la Bahía de Algeciras, la ausencia de LBR puede interpretarse como reconocimiento de aguas jurisdiccionales a Gibraltar.

Las aguas que quedan en el interior de las LBR, esto es, entre la costa y las citadas líneas, se denominan AGUAS INTERIORES. Jurídicamente es un espacio equivalente al territorio terrestre; no está sometido a ningún tipo de servidumbre. No existen mediciones que permitan evaluar la extensión superficial de tales aguas en la Península e Islas.

En los archipiélagos balear y canario se han utilizado las LBR para agrupar, parcialmente, varias islas, es decir, no se ha procedido a encerrar cada archipiélago con líneas archipelágicas, aunque la ley contempla esta posibilidad solamente para establecer la anchura de la ZEE.

*Mar territorial.* Su anchura actual de doce millas se estableció en la Ley 10/1977 de 4 de enero. En la Península se genera una banda de aguas de la citada anchura medidas desde las LBR, que queda interrumpida en el W por el Estado de Portugal y reduce su anchura en el Estrecho de Gibraltar por existir en él una distancia inferior a 24 millas entre las costas marroquí y española. El estatuto jurídico de parte de las aguas del Estrecho —las contenidas entre Gibraltar y Ceuta— está sometido a controversia debido a la presencia colonial británica y a la falta de claridad en el caso de la plaza de Ceuta.

Sólo existe una delimitación del mar territorial realizada mediante Convenio (firmado y ratificado): la del Golfo de Vizcaya con Francia. Que-

dan por delimitar las fronteras con Portugal (el Convenio está firmado pero no ha entrado en vigor), Marruecos, y nuevamente Francia en el Golfo de León.

Existen dos casos más de controversia, o mejor dicho de incertidumbre, en la determinación del mar territorial. De la isla de Alborán no existen referencias ni en sentido afirmativo ni negativo. La Convención de la CNUDM indica respecto de estos islotes que no pueden tener ZEE ni plataforma continental, pero no hace ninguna mención expresa a que no puedan tener mar territorial. Un segundo caso es el de Melilla, que estaría sometido a las mismas condiciones que las de Ceuta. En igual estado de indefinición se encuentran las ya aludidas plazas menores de soberanía (Peñón de Vélez de la Gomera, de Alhucemas, y las islas Chafarinas).

En los archipiélagos cada isla genera su propia franja de mar territorial, existiendo no obstante determinadas «anomalías»: 1) en los casos en los que se han agrupado varias islas por medio de LBR, y cuando entre dos islas la distancia es inferior a 24 millas; en estos casos una misma franja de mar territorial envuelve a varias islas.

*Plataforma continental.* Uno de los «conceptos» generadores de grandes espacios a pesar de que geomorfológicamente tenga escasa entidad. En España es el único de los grandes espacios que está parcialmente delimitado: en el Golfo de Vizcaya con Francia, y en el Mediterráneo (entre Menorca y Cerdeña) con Italia. No existe una delimitación íntegra de la plataforma efectuada por la Administración.

*Zona Económica Exclusiva.* Junto con la plataforma es el segundo «concepto» productor de espacio a gran escala. La Ley por medio de la cual se establece la ZEE indica como ámbito de aplicación por el momento las costas atlánticas (peninsulares e insulares). La Administración no

ha procedido a su delimitación; indirectamente, a partir de un Decreto portugués se pueden conocer las posibles delimitaciones en aquellas zonas en las que es necesario repartir este espacio con Portugal.

En la producción de este espacio juega un papel primordial los dos archipiélagos, el balear y el canario; sus ZEE representan más de la mitad del total de la ZEE española.

*Iconografía.* Se ha procedido a cartografiar las delimitaciones conocidas y, aplicando el principio de la equidistancia, el resto de la ZEE de la Península e Islas. La delimitación de la ZEE al ser la plataforma española de escasa anchura, actúa como espacio envolvente y definitorio del nuevo territorio creado con la incorporación del espacio marítimo.

La nueva iconografía del espacio territorial del Estado español está fragmentada en dos grandes áreas; la más importante abarca desde el Atlántico al Mediterráneo y contiene a la Península y Baleares. La segunda área la constituye el archipiélago canario con sus aguas de ZEE. La desconexión del área viene acentuada por el hecho de que las aguas interpuestas no son libres —alta mar— sino que forman parte del territorio de otros Estados: Portugal y Marruecos.

Para finalizar, aunque bajo el concepto de ZEE se agrupen los dos grandes espacios a los que acabamos de aludir, es sabido que existen diferentes grados de soberanía y jurisdicción según la zona marítima de que se trate: mar territorial, plataforma o ZEE, y que dan lugar a diferentes «cinturones» o «bandas» de aguas con distinta iconografía. Este punto será tratado en el epígrafe 4.1. Con la incorporación del espacio marítimo al territorio, no sólo surge una nueva iconografía territorial, sino que puede hablarse también de una nueva *textura* del territorio, sobre todo teniendo en cuenta que en la nueva configuración del espacio estatal, dos tercios de dicho espacio son «marítimos».

## NOTAS DEL CAPITULO SEGUNDO

1. La obra de A. Poch ya citada contiene dos volúmenes de Textos y Documentos seleccionados por J. A. de Yturriaga. Por otro lado, el Ministerio de Agricultura y Pesca ha editado *Pesca Marítima. Recopilación de normas*, 1981.
2. El apartado 5.º de la Real Cédula de 1760, en Poch, A., op. cit., II, 1.ª parte, 47, alude a una distancia «de una o dos leguas», siendo la legua equivalente a tres millas. Ver anexo 2.I.
3. Véase Martínez Caro, S.: *Mar territorial: naturaleza, anchura y delimitación*, en Poch, A. I, 1.ª parte, 233-283.
4. Intervención del Delegado español en la II Conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar. Ginebra, 25 de marzo de 1960, en Poch, A., op. cit., II, 2.ª parte, 388. Nota al Secretario General de la ONU sobre legislación y tratados sobre el Derecho del Mar. Noviembre 1971, en Poch, A., op. cit., II, 1.ª parte, 15.
5. Fuente: Lucchini, L., et Voelckel, M., op. cit., 237-238.
6. Intervención del Delegado español en la Comisión de Fondos Marinos. Ginebra, 16 de marzo de 1971, en Poch, A., op. cit., II, 2.ª parte, 389.
7. Por errores contenidos en el primero, se vuelve a revisar las situaciones para el trazado de las líneas de base rectas que se fijan definitivamente en el segundo Decreto.
8. Las líneas de base rectas de las islas tienen un tratamiento específico al que nos referiremos en el epígrafe 2.1.
9. Véase Azcárraga, J. L.: *Las aguas españolas de Gibraltar*, en Sela Sampil, L.: *Estudios de Derecho Internacional Público y Privado*, Universidad de Oviedo, 1970, vol. II, 593-632.
10. Nota al Secretario General de la ONU sobre legislación española y tratados sobre Derecho del Mar. Noviembre 1971, en Poch, A., op. cit., II, 1.ª parte, 15-43.
11. Véase siguiente epígrafe: Consecuencias espaciales.
12. Real Decreto 2510/1977 de 5 de agosto (BOE/30.9.77) sobre trazado de líneas de base rectas.
13. La Zona Económica Exclusiva había sido establecida por: Islandia (1975), USA (1976), URSS (1976), Canadá, Noruega, CEE (1977) y Portugal (1977).
14. Decreto n.º 3281/1968 de 26 de diciembre, por el que se modifica el artículo 33 de las Ordenanzas de Aduanas.
15. El artículo 1.º del Convenio define la plataforma continental, y el apartado 2 del artículo 6.º indica que a falta de acuerdo sobre la delimitación de la plataforma entre dos países, se aplicará el criterio de la equidistancia. Véase también Azcárraga, J. L.: *Plataforma continental: naturaleza, anchura y delimitación*, en Poch, A., op. cit., I, 2.ª parte, 189-232; Azcárraga, J. L.: *España suscribe, con Francia e Italia, dos convenios sobre delimitación de sus plataformas submarinas comunes*, «Revista Española de Derecho Internacional», 28: 131-138, 1975, n.º 1-3.
16. Declaración de España al adherirse al Convenio de Ginebra de 1958 sobre plataforma continental. Madrid, 13 de febrero de 1971 (en Poch, A., op. cit., II, 2.ª parte, 259-460).
17. La actividad investigadora del buque oceanográfico alemán «Meteor», dio lugar a una nota verbal española el 3 de mayo de 1971, en Poch, A., op. cit., II, 2.ª parte, 460-461.
18. «Intervención del Delegado español en la Comisión de Fondos Marinos (I Subcomisión)», Ginebra, 4 de agosto de 1971; «Intervención del Delegado español en la Comisión de Fondos Marinos (Grupo de Trabajo) de la III Subcomisión», Ginebra, 10 de julio de 1973, en Poch, A., op. cit., II, 2.ª parte, 461 y 461-466.
19. Ministerio de Asuntos Exteriores. Subdirección General de Cooperación Terrestre, Marítima y Aérea Internacional, 1980; la legislación portuguesa aplica también el Convenio de Guarda (Decreto-Ley n.º 119/78 de 1 de junio).
20. «Acuerdo entre España y Portugal fijando la zona marítima del Guadiana», Lisboa, 27 de septiembre de 1893, en Poch, A., op. cit., II, 1.ª parte, 258.
21. Ministerio de Asuntos Exteriores. Dirección de Tratados Internacionales 1980.
22. Dada la escala del mapa (1:500.000) el trazado de las líneas de base recta, sobre todo cuando éstas son cortas, carece de precisión. La finalidad de este mapa es ofrecer una visión de conjunto de las LBR en toda la península. Las coordenadas geográficas facilitadas en el Decreto 2510/1977 están tomadas de dieciséis cartas náuticas.
23. Fuente: I.N.E., 1981.
24. Artículo 4.º del Convenio sobre Mar Territorial y Zona Contigua, Ginebra, 1958. El artículo 7 del Proyecto de Convención de 1980 reproduce lo legislado en los artículos 3.º y 4.º del Convenio de Ginebra.
25. Las coordenadas de los puntos M y P están tomadas de Azcárraga, J. L., en Poch, A., op. cit., I, 2.ª parte, 193.
26. Decreto-Ley n.º 119/78 de 1 de junio; Ministerio de Asuntos Exteriores. El Subdirector General de Cooperación Terrestre, Marítima y Aérea Internacional.
27. En aguas próximas a Ceuta se ha ejercido el control de paso inocente al conminar a un navío de guerra británico, dedicado a realizar sondeos y levantamientos, a que abandonara dichas aguas (González Campos, J. D.: *Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos*, en Poch, A., op. cit., I, 1.ª parte, 397).
28. González Campos, J. D.: op. cit., 385.
29. Esta distancia según *Office of the Geographer*, 1979; J. L. Azcárraga (miembro de la misión española que negoció el Convenio) de las cifras de FX = 135,205 millas y DB = 212,999 millas. Las diferencias se deben a la utilización de diferentes esferoides. El informe del *Office of the Geographer* usa el de Clarke (1866).
30. Azcárraga (1974) da las cifras de 48.154,01 Km<sup>2</sup> y 75.860,66 Km<sup>2</sup>.
31. Datos medidos en la carta n.º 31 C del I.H.M. correspondiente a la serie de cartas internacionales n.º INT 301.
32. Ministerio de Asuntos Exteriores. El Subdirector General de Cooperación Terrestre, Marítima y Aérea Internacional.

33. El punto n.º 13 pertenece a una serie de puntos de referencia mediante los cuales Portugal ha delimitado su mar territorial y ZEE (Decreto-Ley n.º 119/78 de 1 de junio). El mismo Decreto define como línea mediana «entre los territorios de dos países, el lugar geométrico de los puntos sobre el mar que se encuentran a igual distancia de los puntos más próximos de las líneas de base de esos dos territorios».

34. Se han levantado dos perfiles, uno a partir de la carta n.º 2 del I.H.M. en la que la información batimétrica es muy espaciada (isóbata cada 1.000 metros a partir de los 200 metros); el segundo perfil sobre la carta *Bathymetry of the Northeast Atlantic. Sheet 3* en la que las isóbatas están a intervalos de 100 brazas.

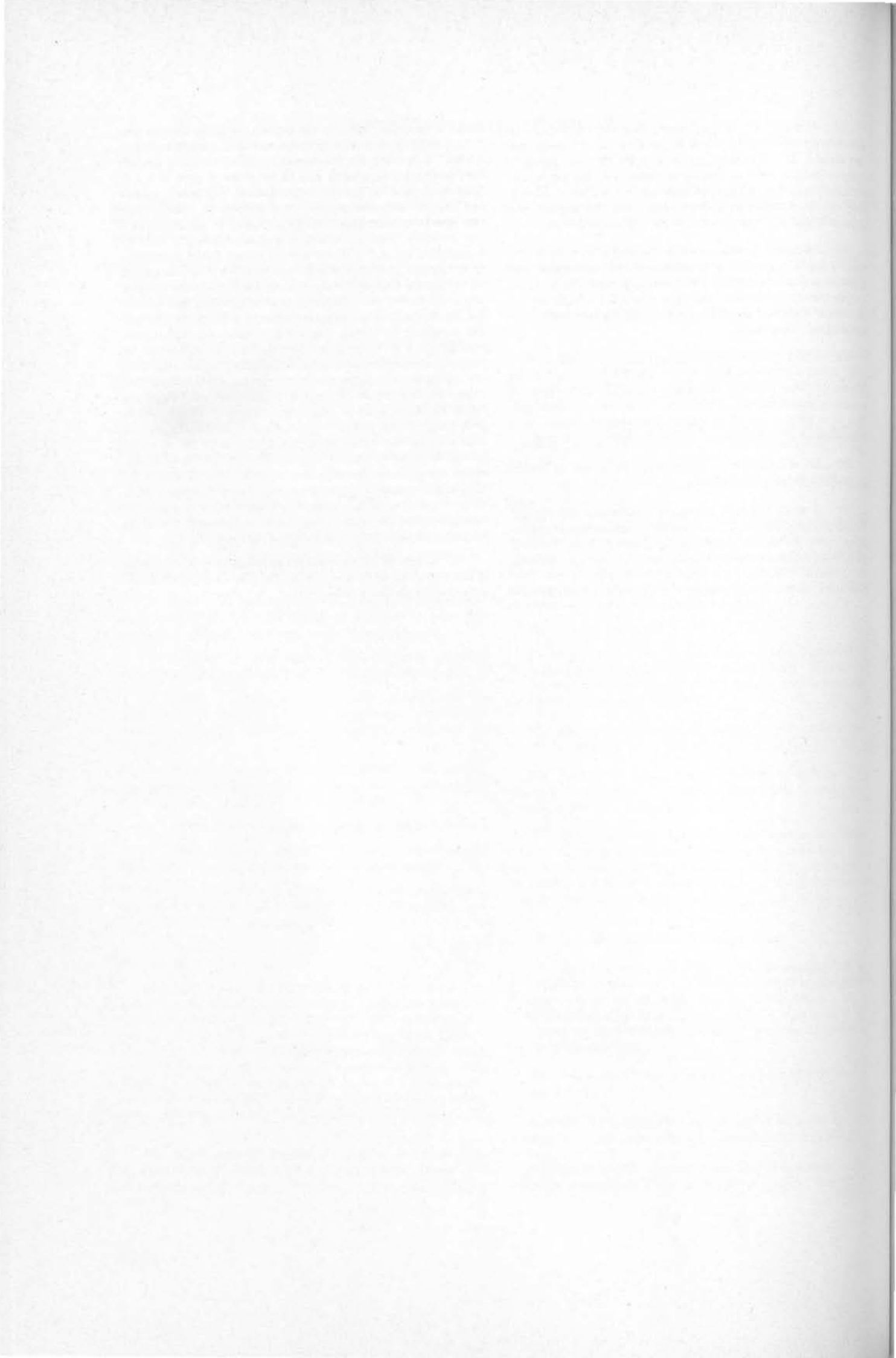
35. Los diferentes textos consultados (Lucchini, L. Martray, J.; Yates, G.; Borgese, E. M., 1980) utilizan la misma fuente (el Departamento de Estado USA). La Administración española según gestiones realizadas en el Instituto Hidrográfico de la Marina, no ha procedido a efectuar el cálculo de la superficie de ZEE, y en todo caso, es un dato no publicado.

36. En el texto de L. Lucchini(1978), ocupa el mismo rango pero entre 116 Estados.

37. G & C. Merriam Company, Publishers, Springfield, Massachusetts, 1972; El Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano, Barcelona, Montaner y Simón, 1896, T 18, p. 273, da la siguiente descripción de las Islas Salvajes: «Islotes del Océano Atlántico, sit. a unas 160 millas al SSO de Funchal entre los archip. de la Madera y Canarias. Están deshabi-

tados; el principal, llamado isla Salvaje o Salvaje Grande, tiene una milla de extensión en todos sentidos, y suele avistarse a 15 ó 18 de distancia, facilitando su reconocimiento dos alt. bien distintas y separadas, que se advierten al estar al N o al S de dicha isla. De naturaleza peñascosa, sus costas aparecen bruscamente escarpadas y muy difíciles de abordar, aún con embarcaciones menores. En su parte NO se destacan a una millá de distancia muchas piedras visibles, y algunas rompietes por el O y NE dentro del mismo límite, pudiéndose en general atracar la isla sin riesgo a 2 millas. Las costas de la Salvaje Grande son, según se ha dicho, muy tajadas, presentando muchas ensenadas profundas. En la más accesible, situada al E, se encuentran desde 13 a 65 m. de agua sobre un placer de piedra, que también tiene algunos puntos con sólo 5 a 6 m., en que rompe la mar generalmente. Se puede desembarcar con alguna dificultad en la punta SE de la isla, cubierta de malezas que brotan en los intersticios de las rocas, donde multitud de pájaros marinos van a construir sus nidos. La isla, cuando se avista tanto desde el N como desde el S, parece como dos picos, de los que el occidental, que es más alto, se llama pico Burt. Hay proyecto de construir un faro en la punta de Salvaje Grande. El grupo SO de las Salvajes se compone de dos islas denominadas Pitón Grande y Pitón Pequeño; están unidas por piedras que unas velan y otras están ahogadas. Es muy peligroso desembarcar en ellas con culaquier clase de tiempo. Hay quien ha supuesto que estas islas son las Gorgonas de la bula de Clemente VII.

38. Como se ha expuesto en el análisis introductorio de la ZEE española, se carece de medidas fraccionadas de las diversas áreas de dicha ZEE.



## ANEXO 2.I. LEGISLACION Y CONVENIOS INTERNACIONALES

### LEGISLACION GENERAL:

- Constitución Española (29 de diciembre de 1978).
- Ley sobre régimen de suelo y ordenación urbana de 9 de abril de 1976 y sus reglamentos de planeamiento, disciplina y gestión urbanística.
- Estatuto de Autonomía para Andalucía.
- Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto (Ministerio de Defensa), sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca. («B.O.E.» de 30 de septiembre de 1977).
- Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial. («B. O. E.» de 8 de enero de 1977).
- Ley 15/1978 de 20 de febrero, sobre zona económica. («B. O. E.» de 23 de febrero de 1978).

### COSTAS:

- Ley 28/1969, de 26 de abril, sobre Costas.
- Reglamento para ejecución de la Ley 28/1969, de 26 de abril sobre Costas.
- Ley 7/1980, de 10 de marzo, sobre Protección de las Costas Españolas.

### PUERTOS:

- Ley de puertos y su reglamento, de 19 de enero de 1928.
- Ley de régimen financiero de los puertos españoles, de 28 de enero de 1966.
- Ley sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, de 20 de junio de 1968.
- Reglamento de ejecución del título I de la anterior Ley (9 de abril de 1970).
- Ley sobre puertos deportivos (26 de abril de 1969).
- Reglamento para la ejecución de la Ley sobre puertos deportivos (26-9 1980).

### MEDIO AMBIENTE:

- Constitución Española y Estatutos de las Comunidades Autónomas.
- Ley de Costas de 1969 y su Reglamento de 1980.
- Ley de Protección de Costas de 1980.
- Ley de Protección del Ambiente Atmosférico de 1972.
- Ley de Montes, de 8 de junio de 1957.
- Ley de Ordenación Marisquera de 1969.
- Ley de Espacios Naturales Protegidos de 1975.
- Ley de Residuos Sólidos Urbanos de 1975.
- Ley de Sanciones a la Contaminación Marina desde Buques y Aeronaves de 1977.
- Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas de 1961.
- Reglamento de Policía de Aguas y sus Cauces de 1958, modificado en 1972.
- Reglamento de Policía Minera y Metalúrgica de 1964.
- Instrucción para el Vertido al Mar desde Tierras, de 1977.
- Ordenes Ministeriales de 1963 y 1967 sobre medidas a adoptar por las refinerías, astilleros y petroquímica.
- Ley de Espacios Naturales Protegidos.

### TURISMO:

- Ley de Centro y Zonas de Interés Turístico Nacional de 28 de diciembre de 1953 y su correspondiente Reglamento de 23 de diciembre de 1964.

### PESCA:

#### I. Disposiciones de Carácter General.

- Ley de 8 de abril de 1967 sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a efectos de pesca y Real Decreto de 5 de agosto de 1977 sobre trazado de líneas de base.

- Real Decreto de 28 de marzo de 1980 sobre ordenación de la actividad pesquera nacional.
- Ley de 30 de junio de 1969, de ordenación marisquera.
- Ley de 26 de diciembre de 1978, de desarrollo de la pesca en Canarias.
- División del litoral en Provincias y Distritos Marítimos («B. O. M.» de 9 de julio de 1977).
- Decreto de 8 de octubre de 1976 sobre Empresas Pesqueras Conjuntas.

## II. Normas de Policía.

- Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante.
- Ley de 23 de diciembre de 1961 sobre sanciones por faltas cometidas contra Leyes, Reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante.
- Ley de 31 de diciembre de 1946 sobre represión de la pesca con explosivos o sustancias venenosas o corrosivas.
- Ley de 24 de diciembre de 1962 sobre sanciones a las infracciones que en materia de pesca cometan las embarcaciones extranjeras en aguas territoriales o jurisdiccionales españolas.

## III. Comisiones Permanentes de Pesca.

- Orden de 12 de marzo de 1973 («B. O. E.» 72), por la que se crea la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo.

## IV. Disposiciones sobre Pesca Marítima de Arrastre.

- Orden de 7 de julio de 1962 («B. O. E.» 1969), por la que se aprueba el Reglamento de la Pesca con artes de arrastre remolcados por embarcaciones.
- Orden de 10 de junio de 1970, por la que se modifica parcialmente el Reglamento de la Pesca con artes de arrastres remolcados por embarcaciones.
- Orden de 13 de junio de 1966, por la que se regula la pesca de langostinos y acedías en las provincias marítimas de Sevilla y Huelva.
- Orden de 3 de octubre de 1972 sobre establecimiento de zonas de veda para la pesca de arrastre en la pesquería de Galicia (Región Noroeste).
- Orden de 30 de julio de 1975 sobre pesca de arrastre en el Mediterráneo.
- Resolución de la Dirección General de Pesca regulando el esfuerzo pesquero en el Mediterráneo de 30 de abril de 1976.
- Orden de 20 de noviembre de 1979, por la que se regula la potencia máxima de los buques dedicados a la pesca de arrastre en el Mediterráneo.
- Orden de 20 de noviembre de 1979, por la que se regula la pesca con artes de cerco en el Mediterráneo.

## V. Disposiciones sobre Pesca Marítima de Cerco.

- Orden de 29 de marzo de 1963 («B. O. E.» 84) por la que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de la pesca con artes de «Cerco».

- Resolución de 27 de septiembre de 1978 sobre limitación de la longitud de las artes de cerco de Cádiz y Algeciras.
- Orden de 20 de noviembre de 1979 por la que se regula la pesca con artes de cerco en el Mediterráneo.
- Orden de 5 de marzo de 1973 sobre el uso del arte denominado «Mosca».
- Orden de 21 de mayo de 1974 sobre regulación de la pesca de la anchoa y uso de «cebo-vivo» en la costera del «borno» en el Cantábrico.

## VI. Disposiciones sobre Pesca Marítima de Volantas.

- Orden de 15 de abril de 1969 («B. O. E.» 96) sobre regulación del ejercicio de la pesca con artes de «Volantas».

## VII. Disposiciones sobre Pesca en Zonas Reservadas al Anzuelo o «Pincho».

- Orden de 31 de agosto sobre zonas reservadas en el Cantábrico para la pesca de merluza con anzuelo.
- Orden de 7 de febrero de 1979 por la que se establece en el Cantábrico una zona de pesca delimitada entre los meridianos de «Punta los Carros» hasta el de la ría de «Tina Mayor».
- Orden de 20 de noviembre de 1979 sobre ordenación de la zona de pesca en el Cantábrico.

## VIII. Disposiciones sobre Pesca Marítima de Artes Menores.

- Orden de 20 de noviembre de 1979 por la que se dictan normas que regulan la construcción, reparación e instalación de motores y cambios de listas de embarcaciones menores de 20 TRB dedicadas a la pesca con artes menores, que no están sujetos a reglamentación específica.

## IX. Otras Disposiciones.

- Orden de 5 de enero de 1966, por la que se autoriza la compra de la sardina a flote en la región noroeste.
- Orden de 24 de septiembre de 1969 sobre normas para garantizar la calidad de la merluza congelada.

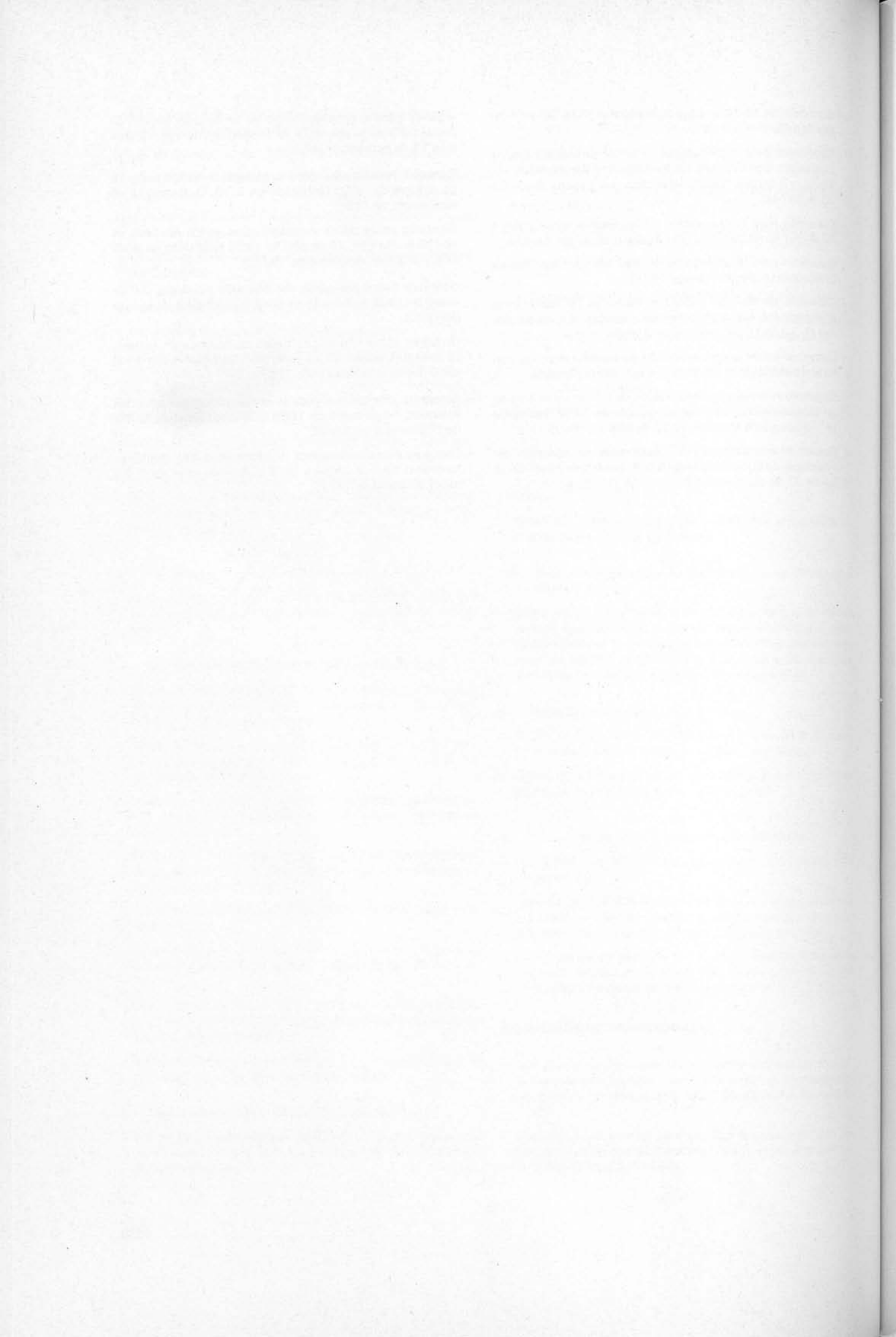
## X. Disposiciones sobre Contaminación Marítima.

- Ley 7/1980 de 10 de marzo sobre protección de las costas españolas.
- Decreto 2829/1966 de 27 de octubre, por el que se regula la tramitación de los expedientes de autorización de trabajos relacionados con hidrocarburos en áreas marinas.
- Orden de 29 de abril de 1977, por la que se aprueba la «Instrucción para el vertido al mar, desde tierra, de aguas residuales a través de emisarios submarinos».

## CONVENIOS INTERNACIONALES:

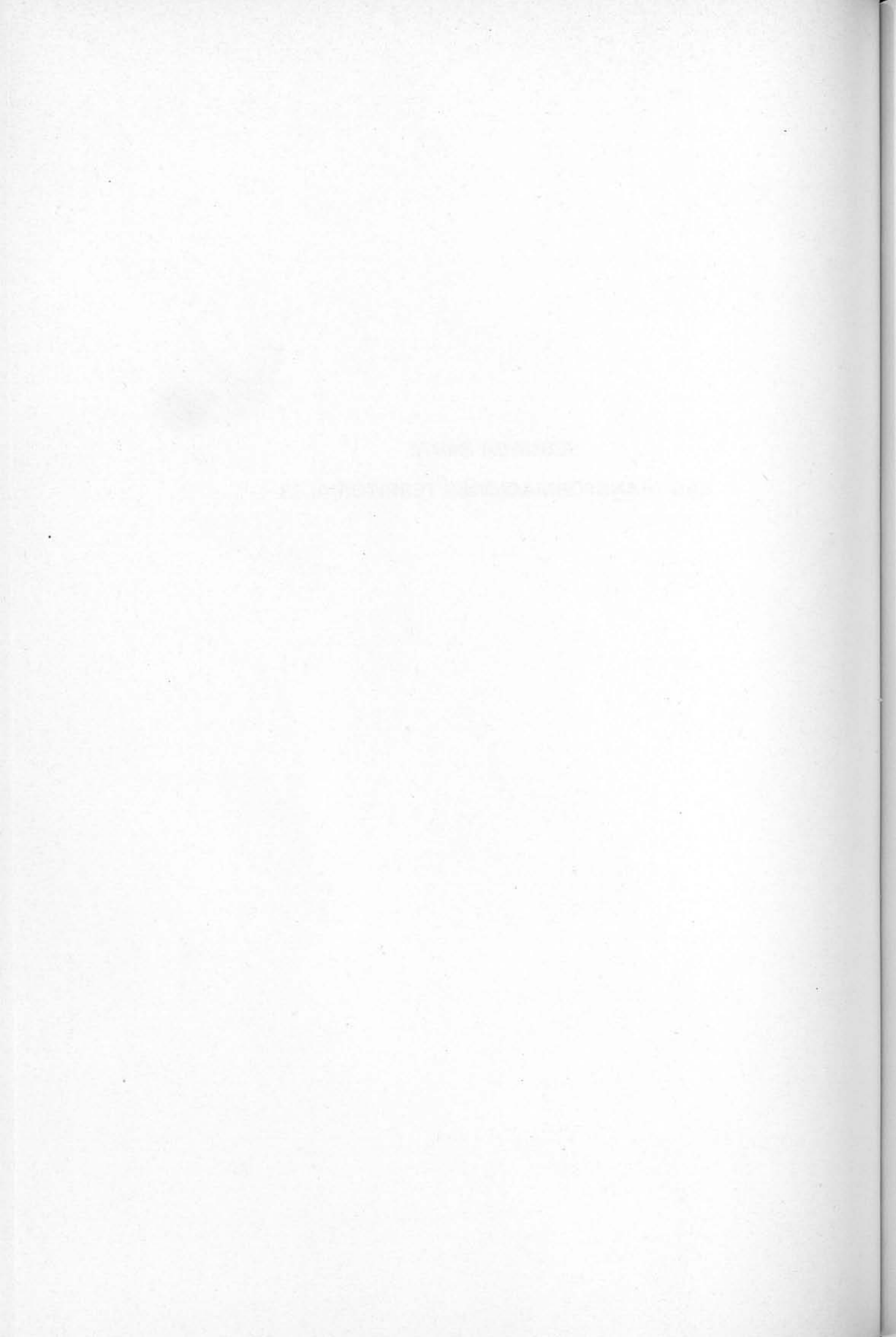
- Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. (La convención ha sido puesta a la firma en Montego-Bay (Jamaica) en diciembre de 1982. Todavía no ha entrado en vigor).
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos (Londres, 1945), ratificado por España («B. O. E.» 29-7-1964).

- Convenio de Ginebra sobre la alta mar (1958). Sin ratificar por España.
- Convenios para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves (Oslo, 1972, y Londres, 1972). Ratificado por España (B. O. E.» 25-4-1974).
- Convenio para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre (París, 1974). Sin ratificar por España.
- Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación (Barcelona, 1976).
- Convenio de Ramsar sobre las marismas de importancia internacional, especialmente como habitat de aves acuáticas (2-2-1971). Sin ratificar por España.
- Convenio sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural (20-11-1972). Sin ratificar por España.
- Convenio relativo a la preservación de la fauna y la flora en su estado natural, de 8 de noviembre de 1933 (publicado en la «Gaceta de Madrid» de 25 de julio de 1933).
- Convenio internacional de pesca para el noroeste del Atlántico, de 8 de febrero de 1949 (publicado en el «B. O. E.» de 27 de abril de 1952).
- Acuerdo para el establecimiento de un consejo general de pesca del Mediterráneo, 24 de septiembre de 1949 (adhesión 19 de octubre de 1953).
- Convenio internacional para la protección de las aves, 18 de octubre de 1950 (publicado en el «B. O. E.» de 13 de septiembre de 1955).
- Convenio sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, 29 de abril de 1958 (publicado en el «B. O. E.» de 27 de diciembre de 1971).
- Convenio sobre pesquería del Atlántico Nordeste, 24 de enero de 1959 (publicado en el «B. O. E.» de 29 de agosto de 1973).
- Convenio sobre responsabilidades de terceros en materia de energía nuclear, 29 de junio de 1960 (publicado en el «B. O. E.» de 2 de febrero de 1967).
- Convenio internacional para la conservación del Atún del Atlántico, 14 de mayo de 1966 (publicado en el «B. O. E.» de 27 de abril de 1969).
- Convenio sobre operaciones de pesca en el Atlántico Septentrional, de 1 de junio de 1976 (publicado en el «B. O. E.» de 21 de enero de 1977).



*SEGUNDA PARTE*

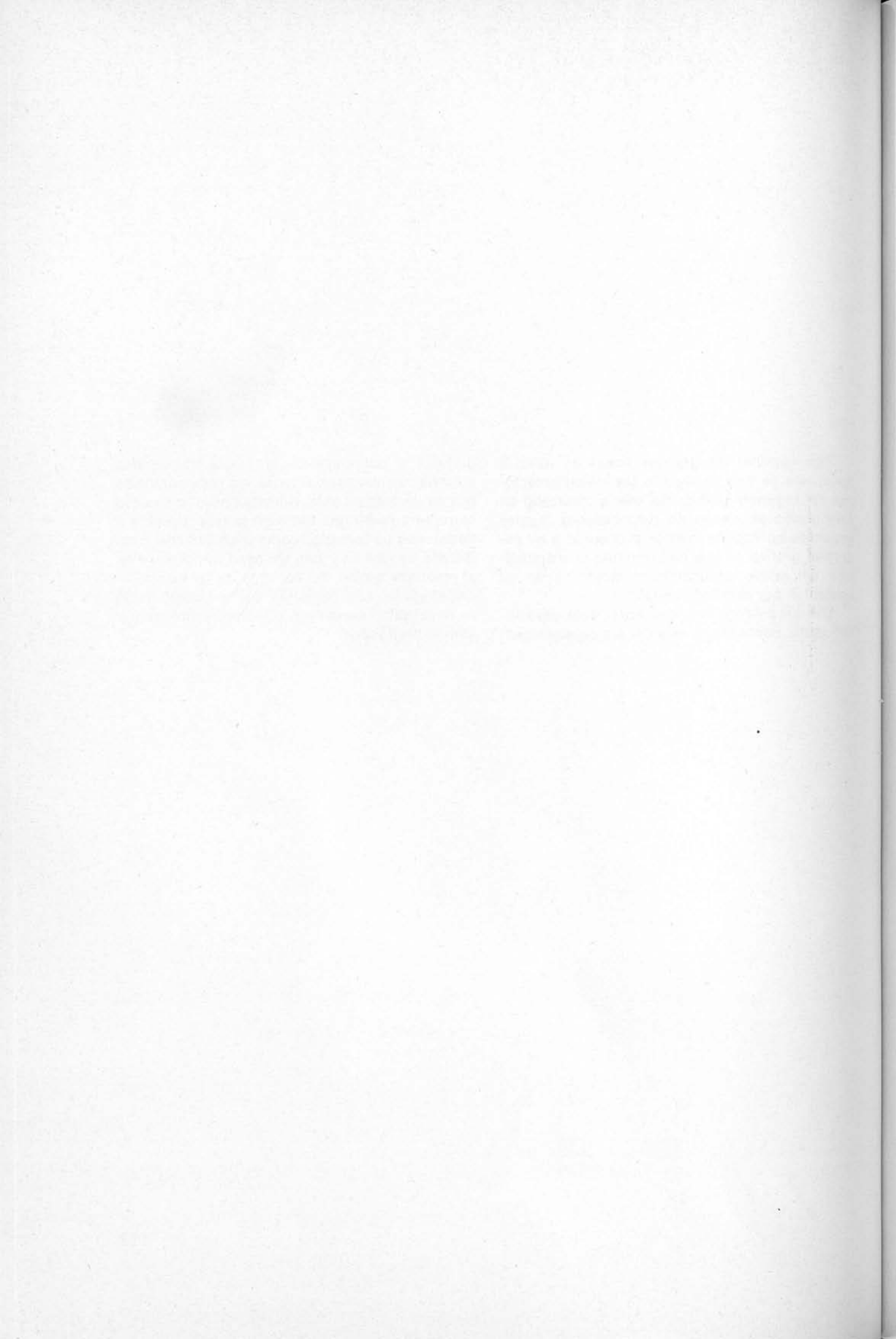
**LAS TRANSFORMACIONES TERRITORIALES**



Tras exponer las grandes líneas en torno a las cuales se han producido las transformaciones del régimen jurídico del mar e insertado en este marco el cuerpo de disposiciones legales generado en España, hemos procedido a su expresión gráfica, lo que ha permitido la mapificación del nuevo ordenamiento oceánico en su aplicación por el Estado español.

Con esto se da un paso apreciable pero insuficiente. Resta ahora explicar las causas —geo-

gráficas y políticas— de la nueva iconografía, y fundamentalmente avanzar las consecuencias que se derivan de la conformación de una nueva estructura territorial, tanto en lo que respecta a decisiones ya tomadas como a situaciones pendientes de definir y con un peso importante en el resultado global, tal como el de las zonas archipelágicas. Los capítulos que a continuación se desarrollan tienen por objetivo cumplimentar ambos propósitos.



### CAPITULO TERCERO

#### FACTORES EXPLICATIVOS

La aplicación particularizada de las normativas desarrolladas por la revisión del Derecho del Mar y fundamentalmente por la III CNUDM, cristaliza en un amplio espectro de situaciones en función del diferente valor y cualidad de una serie de parámetros, cuyo comportamiento varía geográficamente y también con los distintos sistemas políticos y económicos.

De las consecuencias desprendidas de la aplicación de tales normativas, aquí se tienen en cuenta las que afectan a la configuración de una nueva imagen del territorio que, a su vez, genera nuevas pautas de relaciones espaciales en los niveles institucionales. Dicho en otros términos, hay ciertos cambios o transformaciones geográficas, que tienen la virtualidad de trastocar el orden de relaciones políticas imperantes, y no al revés. Por ejemplo, la creación de nuevos espacios marítimos, puede crear nuevas fronteras que alteran el orden situacional preexistente. Por supuesto somos consciente de que esos cambios geográficos tienen motivaciones políticas, pero ese es otro problema.

La forma que en España va adquiriendo este proceso tiene unos rasgos singulares que son, lógicamente, los que permiten identificar y aislar este caso, pero explicable a partir de factores que actúan de una manera generalizada, y que hemos considerado de tres tipos: morfológicos, físicos, y políticos. Estos factores deben interpretarse también como determinantes, en el sentido de que la correlación causa-efecto en algunos casos es de tal grado, que habría que hablar de condicionantes.

Semánticamente somos partidarios de considerar «factores explicativos» las expresiones «entorno geográfico», «plataforma continental» y «alineamiento de la posición española», mientras que los condicionantes estarían asociados a los términos «morfológicos», «físicos», y «políticos». Efectuada esta precisión, entendemos por condicionantes morfológicos los que se derivan de la conjunción de elementos relacionados con la configuración del territorio estatal (incluye la península, archipiélagos y plazas de soberanía) y su posición relativa con respecto a los territorios circundantes, teniendo en cuenta igualmente su configuración en la medida en que afecta a la ordenación del espacio marítimo.

La pertinencia de este factor es de fácil apreciación si consideramos el método adoptado para el acceso a los diferentes espacios marítimos; como ya se ha expuesto la adyacencia o contigüidad implica que cada comunidad, cada territorio estatal parte de sus caracteres geográficos: presencia-ausencia del litoral, su longitud, tipo de plataforma y delimitación en función de su posición relativa con Estados adyacentes u opuestos. La conclusión es que el medio, el entorno es determinante para cada uno de los Estados en el proceso de ocupación del océano. Recordemos que un Estado con una fachada marítima abierta puede extender sus zonas marítimas hasta los límites máximos establecidos; la existencia de Estados opuestos y/o adyacentes obliga a repartir tales espacios.

El primer epígrafe de este capítulo tiene por objeto analizar en qué medida el entorno geo-

gráfico —en el caso español— influye en el desarrollo de su espacio marítimo.

El segundo condicionante que hemos denominado *físico* se centra en el análisis de la plataforma continental, y viene a complementar al primero. El hecho de considerar aisladamente a la plataforma continental se explica por la importancia que recae sobre este espacio en el proceso de ocupación del océano y para lo cual nos remitimos a lo ya expuesto en el capítulo primero. Este condicionante, al igual que el anterior, es determinante: los países situados sobre amplias plataformas acceden a un medio que contiene gran parte de los recursos marítimos tanto vivos como no vivos; es una cuestión de azar, por tanto, el tipo de plataforma a la que puede acceder un Estado.

Para el caso que nos ocupa se trata de obtener una idea de la relación existente entre el soporte físico, entendido como plataforma (es decir, el margen continental), y los criterios establecidos para su delimitación. Como se ha expuesto oportunamente existen dos puntos de partida para proceder a la delimitación de la plataforma: margen continental superior a doscientas millas, e inferior a tal distancia.

Con los datos que poseemos sobre la plataforma, interesa determinar en qué grado se aprovechan las posibilidades delimitatorias. En este sentido debemos aclarar nuevamente que este análisis tienen un valor restringido debido a que se efectúa a través de datos y estudios ya realizados, y a nuestra condición de no expertos ni en geología ni en geomorfología marinas.

Por último, estimamos que debe considerarse como factor explicativo, que a su vez imprime sus particulares condicionamientos, la posición política adoptada por España en estos temas.

Lo que entendemos por posición política deviene tanto de intereses económicos como de circunstancias con perfiles puramente políticos. Así, España, en la medida en que carece de caladeros propios para sostener mínimamente a la flota de pesca existente, le interesa que los recursos vivos de la mar no sean objeto de jurisdicción, o mejor dicho, de nacionalización; es decir, defendería la «libertad de los mares» como filosofía general y en cuanto a los recursos, de forma particular. Pero en la medida en que es Estado ribereño de uno de los estrechos más importantes del mundo, adopta actitudes proteccionistas que implican restringir el concepto antes defendido.

El problema puede adquirir cotas mucho más altas de complejidad cuando el alineamiento in-

ternacional político, en términos generales, no coincide con sus intereses en materia marítima. Este sería el caso de los estrechos en el que siendo España un aliado de USA, en este tema debe adoptar posiciones contrarias a las de su aliado-protector.

En definitiva, el juego de intereses políticos ha actuado tomando una determinada posición que desde luego no se distingue por su simplicidad.

### 3.1. El entorno geográfico.

Al proceder el Estado español al establecimiento de las distintas zonas en que se ha compartimentado el medio marino (mar territorial, ZEE, plataforma continental), ha adquirido un valor especialmente relevante la base territorial a partir de la cual —y mediante la contigüidad— se genera todo el proceso de acceso e incorporación del espacio marítimo.

Ya en el capítulo segundo, al analizar las consecuencias espaciales derivadas de la legislación y convenios, se ha hecho referencia y se ha puesto de manifiesto para cada caso la incidencia de los factores geográficos. En este epígrafe pretendemos desarrollar una visión global y sistematizada de la composición y morfometría de dicha base territorial, en tanto en cuanto prefiguran los caracteres espaciales de las distintas zonas marítimas. Fundamentalmente se analizarán el mar territorial, la ZEE y aguas archipelágicas, ya que la plataforma continental es objeto de un estudio específico en el próximo epígrafe.

Entendemos por COMPOSICION TERRITORIAL la forma en que se agrupan y disponen las partes que integran la base territorial, constituida por el conjunto de episodios geográficos susceptibles de aislar, identificar y denominar.

España construye su mapa marítimo a partir de tres grandes núcleos territoriales: la península, el archipiélago balear, y el archipiélago canario. Esta composición territorial y la forma en que se combinan entre sí y con respecto a los territorios circundantes determinan la morfometría de dicho mapa. Desde un punto de vista tradicional la península representa el mayor aporte territorial (492.463 Km<sup>2</sup>, frente a los 5.014 de Baleares y los 7.273 de Canarias), por lo cual es este espacio y su iconografía el que representa y simboliza la imagen del Estado español, pero la incorporación del espacio marítimo y la creación de un nuevo mapa, alteran los valores territoriales en función de la capacidad de generación de territorio que posee cada uno de estos núcleos.

Analizaremos para cada uno de ellos la forma en que condicionan el establecimiento de las distintas zonas marítimas, así como los efectos combinados que producen.

El territorio peninsular español con sus 3.904 Km de litoral (3,5 veces mayor que el litoral canario y 4,3 que el balear), debería ser el soporte de los nuevos espacios marítimos, especialmente de la ZEE que, como es sabido, es el concepto que permite ampliar de forma considerable el territorio; ello no es así pues si tomáramos la longitud del litoral español en línea recta, calculando la ZEE que le correspondería<sup>1</sup> obtendríamos una cifra de 421.580 millas cuadradas, superior al total de la ZEE generada por todo el territorio peninsular e insular, lo que indica la existencia de factores distorsionantes del modelo teórico.

La distorsión que podríamos representar en términos cuantitativos por la diferencia entre la ZEE teórica y la real, es causada por la necesidad de repartir con otros Estados próximos las diferentes zonas marítimas que se solapan. No obstante, cada una de estas zonas posee caracteres específicos, al igual que la base de partida para su formación, que a continuación analizamos separadamente.

*Mar territorial.* Los núcleos generadores de esta zona son la península, los archipiélagos balear y canario, islas y plazas de soberanía. En la península, como ya se ha expuesto, se produce una franja de doce millas cuyas distorsiones se producen por la adyacencia de los territorios de dos Estados, Francia y Portugal, y la oposición del de Marruecos.

La delimitación por adyacencia no representa en realidad un reparto de zonas, sino más bien un problema de trazado de fronteras a partir de la terrestre y su prolongación en el mar; no obstante, entre la adyacencia con Portugal en el Miño y la francesa en el Golfo de Vizcaya existen diferencias tipológicas apreciables, estando el segundo caso en una posición intermedia entre la adyacencia y la oposición.

Aunque con Francia y Portugal las causas de delimitación se producen por el mismo concepto –la adyacencia– desde la óptica española el caso de Portugal se aprecia como una «interrupción» del cinturón de aguas territoriales, debiéndose esta apreciación a la forma en que se produce el contacto de ambos territorios en la península, con el resultado de desconectar, marítimamente, las aguas septentrionales y meridionales (permanece sin embargo una conexión entre aguas

atlánticas y mediterráneas a través de Gibraltar). En esta zona –estrecho de Gibraltar– se originan los problemas más complejos por la concurrencia, no ya de dos Estados ribereños, sino por la existencia de *enclaves*<sup>2</sup> en un área saturada de conflictividad. Nos referimos a las posesiones de Ceuta y Gibraltar que mientras permanezcan bajo las condiciones actuales parece que debe reconocérseles –a efectos de mar territorial– jurisdicción sobre las aguas inmediatas, problemática que será tratada con mayor amplitud en el próximo capítulo.

Los archipiélagos, mientras no cambie la legislación vigente, no representan ningún problema; no existe ningún país a menos de 24 millas, por lo cual no es necesario la delimitación del mar territorial. Los únicos caracteres específicos se derivan de la forma en que se agrupan las islas por medio de LBR y el efecto combinado de las distancias entre ellas. En Baleares este mecanismo da lugar a dos áreas de mar territorial, aisladas tanto de la península como de terceros países. En Canarias el efecto combinado de LBR y distancia entre islas origina cinco áreas de mar territorial; por supuesto quedan aisladas de la península, y también de terceros países. El único contencioso que podría plantearse surgiría si España reclamase la aplicación a estos archipiélagos de las normas previstas para los Estados archipelágicos; en tal circunstancia cambiaría la estructura de las zonas marítimas así como el estatuto jurídico, cuestiones que igualmente son materia del capítulo próximo.

La estructura básica del mar territorial quedaría pues, con arreglo a lo hasta aquí enunciado: un núcleo «principal» constituido por la península, y dos conjuntos –de cinco y dos áreas– en cada archipiélago. Es decir, en el caso del mar territorial y dada su anchura (doce millas), casi se reproduce la estructura del territorio preexistente, aunque la tendencia es al *agrupamiento* en los archipiélagos: las catorce islas e islotes de Baleares se reducen a dos áreas, y las once islas canarias se reducen a cinco áreas.

Existe una tercera situación –al margen de la estructura básica reseñada– constituida por un reducido número de territorios, dispersos y de escasa deimensión, aunque localizados en una misma área, y con una conflictividad asegurada: se trata de los enclaves españoles en la costa de Marruecos, y a los que se ha denominado *plazas de soberanía*, a su vez subdivididas en mayores (Ceuta y Melilla) y menores (Peñón de Vélez de la Gomera, Peñón de Alhucemas, y archipiélago de Chafarinas). Cada una de estas plazas debe

poseer su mar territorial correspondiente, ya que se ejerce soberanía sobre tales territorios, que además debe delimitarse con Marruecos por estar a corta distancia de su costa. Este conjunto territorial, junto con la isla de Alborán –jurídicamente distinta– componen sin embargo una situación global en el área de Alborán que será objeto de tratamiento en el capítulo cuarto.

*Zona Económica Exclusiva.* Quizá sea en este concepto donde los caracteres de la base territorial –lo que en un sentido global hemos denominado composición territorial– muestran, de una forma más expresiva, su valor ilustrativo como factor explicativo del mapa marítimo. En efecto, la morfometría del mapa resultante del establecimiento de ZEE (ver mapa 12) presenta dos grandes áreas marítimas –Península-Baleares y Canarias– generadas a partir de tres núcleos territoriales. A este resultado final se llega en virtud de los siguientes factores y condicionantes.

1. La anchura de la zona marítima considerada –200 millas– provoca más posibilidades de reparto que el mar territorial, sobre todo si no está situado sobre una fachada abierta, lo que se traduce en:

a) Morfológicamente se quiebra la correspondencia entre la base territorial y el mapa marítimo. Así como el mar territorial reproduce la estructura y forma del territorio terrestre, en este caso se modifica sustancialmente la iconografía preexistente.

b) Yuxtaposición de aguas jurisdiccionales. Este es el resultado del efecto combinado de la Península y el archipiélago balear, con la existencia de una sola masa acuática.

2. Surgimiento de nuevas fronteras (ver 4.2.). Como consecuencia de lo anotado en el punto anterior, el reparto de aguas se formaliza en un límite que cuando se efectúa entre dos Estados genera una frontera. Las nuevas fronteras se dan con países opuestos, ya que con los adyacentes se prolongan en el mar las terrestres. La ZEE española crea nuevas fronteras con Portugal entre los archipiélagos de Canarias y Madeira; con Marruecos en Alborán, y en el Atlántico a partir de las costas del Golfo de Cádiz y de las islas Canarias; con Argelia en Alborán y con Italia a partir de Baleares. Desde Canarias surge una nueva frontera más con el territorio del antiguo Sahara español que, en caso de llegar a constituirse como Estado independiente, daría lugar a una frontera con la República Democrática Saharaui.

En síntesis, la ZEE (junto con la plataforma continental) hace surgir el concepto de Estado opuesto –o Estados con costas situadas frente a frente en expresión del texto de la Convención– que en el caso español son: Marruecos, Argelia, Italia, Portugal (territorios insulares), y el territorio del Sahara en proceso descolonizador.

La adyacencia con Portugal y Francia tiene la particularidad de su duplicidad en ambos casos. Con Portugal en los ríos Miño y Guadiana y con Francia en los extremos atlántico y mediterráneo de la frontera terrestre.

La combinación de situaciones de adyacencia y oposición genera tres puntos triples: en el Golfo de Cádiz con Portugal y Marruecos; al Norte de Baleares con Francia e Italia, y al Sur con Argelia e Italia. Esta profusión de triples convergencias, al margen de su significado político, pone de relieve igualmente la complejidad para España del proceso de determinación de su mapa marítimo, pues se aumenta considerablemente la conflictividad y la laboriosidad de las delimitaciones. De hecho, ninguno de estos puntos triples se encuentra formalizado por sus correspondientes Convenios. Al mismo tiempo constituyen excelentes indicadores del peso de los factores posicionales. La posición relativa de la Península y sus archipiélagos limita considerablemente su potencialidad expansiva. El índice 77 que incluye a España como *Estado aventajado* (Lucchini, L., et Voelckel, M. 1974, 74; ver 1.6.), lo sitúa en el puesto 21 entre los 34 Estados aventajados, teniendo en cuenta que la superficie de la ZEE utilizada para ese cálculo incluye el territorio del Sahara. Una posición como la de España en el extremo continental europeo, en una península con amplia fachada atlántica tiene todos los caracteres favorables para crear una amplia ZEE. De todos los condicionantes existentes, sin duda es la posición de Portugal la que limita considerablemente la generación de ZEE ya que tapa la fachada marítima más despejada.

Por el contrario, los archipiélagos balear y canario invierten la situación. Con algo más de la mitad de longitud del litoral peninsular (2.012 Km. entre los dos archipiélagos) y una extensión superficial cuarenta veces inferior aportan una porción considerable de ZEE que puede estimarse en torno al 50%<sup>3</sup>. En términos relativos, los archipiélagos como generadores de ZEE tienen un valor muy superior a la Península debido a:

1. La relación superficie terrestre-superficie marítima es netamente favorable a las islas: con menos extensión superficial generan más ZEE.

2. La posición de los archipiélagos. Las islas Baleares aún situadas en un entorno cerrado como la cuenca mediterránea actúan a modo de avance de las costas orientales peninsulares, lo que implica que España sitúe la base de delimitación de aguas con Italia, Francia y Argelia más a Oriente.

Este hecho combinado con la distancia entre la Península e Islas da como resultado una masa de aguas no interrumpidas entre ambos componentes territoriales, al mismo tiempo que cohesiona mediante un solo territorio marítimo al archipiélago y el continente.

Las islas Canarias con un flanco occidental sobre el océano abierto facilita uno de los dos parajes marítimos españoles en los que es posible extender al máximo límite permitido la ZEE.

No obstante, al contrario que Baleares, la distancia al núcleo peninsular implica su desconexión territorial.

Por último, en cuanto a la ZEE, destacar su valor iconográfico. La amplitud de este espacio, el hecho que actúe como envolvente de la plataforma continental (en el caso español), y su expresión en superficie, determinan que la transformación de la base territorial del Estado —su nueva iconografía— esté asociada fundamentalmente a la morfología de la ZEE.

Tanto los tres núcleos territoriales en su composición y disposición como la zona económica exclusiva asociada a ellos, conectan con el segundo de los factores explicativos enunciados y cuyo avance se aborda a continuación.

### 3.2. La plataforma continental.

La Convención sobre el Derecho del Mar en la Parte VI dedicada a la plataforma continental contempla a efectos delimitatorios dos situaciones: i) borde exterior del margen continental dentro de las 200 millas; ii) borde exterior del margen situado a una distancia superior a las 200 millas. La delimitación de la plataforma continental pasa a efectuarse en función de una u otra situación como ya hemos tenido ocasión de exponer (véase 1.3.2.).

En segundo término, los criterios utilizados para la definición y delimitación de la plataforma son casi íntegramente morfológicos. Hay la posibilidad de utilizar el espesor de los sedimentos —combinado con la distancia al pie del talud— como único mecanismo no ligado a la topografía.

Teniendo en cuenta estas premisas nuestro propósito en este epígrafe se centra en: a) dada la amplitud del margen continental, determinar las posibilidades delimitatorias de la Convención aplicadas al caso español; b) indicar los condicionantes ajenos a los caracteres intrínsecos de la plataforma de cara a su delimitación.

La plataforma continental adyacente al Estado español se estructura en dos grandes áreas netamente diferenciadas: Península/Baleares y Canarias.

El mapa 15 muestra los caracteres básicos del margen continental donde se localizan los territorios peninsular e insulares en relación con el entorno. Las notas más significativas, por sus implicaciones en cuanto a los recursos, se refieren a: la escasa distancia de la isóbata de 200 metros a la línea de costa; este componente topográfico del margen que presenta una considerable amplitud en las costas noreuropeas, se reduce sensiblemente a partir del Golfo de Vizcaya. La segunda observación de carácter global está en relación con la anchura del margen continental. Sólo en dos zonas —el NW peninsular y el WSW de Canarias— no existen costas de otros Estados situadas a menos de 400 millas, lo que permite aprovechar al máximo los límites exteriores permitidos. En el primer caso, NW Península, el borde exterior del margen no alcanza las 200 millas, mientras que en Canarias rebasa ampliamente esta distancia. Quedan por resolver las delimitaciones con Estados adyacentes y opuestos (ver 2.3.) en las que juegan los factores de posición —de los que nos acabamos de ocupar en 3.1.— y los propios caracteres de la plataforma que a continuación examinamos.

El área Península/Baleares, pese a distribuirse en distintas cuencas marinas, constituye una misma estructura<sup>4</sup> que abarca desde el Golfo de Vizcaya al Golfo de León, lo que la individualiza respecto del continente europeo y de África. Este fenómeno tiene una especial significación a efectos territoriales y delimitatorios, cuestión que examinamos zonalmente.

*Golfo de Vizcaya.* Los márgenes continentales que convergen en el Golfo de Vizcaya ofrecen como peculiaridad muy destacada la contraposición entre la estabilidad de la zona norte desde su formación y la extrema deformación del margen sur (adyacente a las costas españolas) desde el Cretáceo Superior (Bureau de Recherches Géologiques et Minières). Este margen estrecho se encuentra cortado por cañones submarinos muy profundos, rebasando en algún caso los 3.600 metros (cañón de Torrelavega) y

con cabeceras cercanas a la costa (Cañones de Santander, Llanes, Lastres, Avilés) (mapa 10). La anchura de la plataforma oscila entre cuatro y quince millas. El talud abrupto da paso a una pendiente continental que, frente al litoral asturiano, es interrumpida por una meseta que forma el banco *Le Danois* flanqueado en la parte norte por un talud con 30% de pendiente (Bureau de Recherches Geologiques et Minières). En el extremo oriental se localiza la pendiente continental más amplia situándose su borde a una sesenta millas de la costa frente a Santander. En el extremo oriental el inicio de la plana abisal aparece a menos de cuarenta millas a la altura de Asturias.

Como ya se ha expuesto (ver 2.3.a.) esta zona está delimitada con Francia por un convenio de 1975. Los criterios bajo los que se procedió a la delimitación se basan en la mayor longitud de litoral francés y de su plataforma, aunque lo que reparte el mayor tramo de línea delimitatoria es la plana abisal.

*Iberia NW.* Entre la plana abisal del Golfo de Vizcaya y la plana abisal de Iberia, se extiende el único sector del margen continental Peninsular bajo jurisdicción española que no requiere ser delimitado frontalmente con otro Estado (mapa 10).

En aguas del Cantábrico el margen presenta una plataforma que se ensancha progresivamente hacia el W, alcanzando unas cuarenta millas frente a La Coruña, aunque el talud por el contrario tiene su máxima pendiente en esta zona. A medida que el margen gira hacia el WSW y S se reduce la plataforma, suavizándose el talud y ensanchándose la pendiente continental. Frente a Finisterre el borde exterior del margen se sitúa a unas 160 millas, iniciándose en los 5.200 metros la plana abisal que bordea el margen y que conecta con la plana abisal del Golfo de Vizcaya por la denominada *Theta Gap*. Al W y N de este corredor y bordeando las 200 millas se encuentran las elevaciones denominadas *Byscay Seamount*, *Charcot Seamount* y *Coruña Seamount*; al W de esta última se localiza la fosa utilizada por diversos países europeos para verter residuos nucleares. Topográficamente no parece haber dudas sobre la anchura máxima de la plataforma jurídica en 200 millas.

*Golfo de Cádiz.* La isóbata de 200 metros recorre el Golfo a una distancia regular de unas 27 millas. El talud y la pendiente continental presentan escasa inclinación (1,3%) y una morfología general en cono (Melieres, F., 1974). La plataforma bajo jurisdicción española se encuentra

enclavada entre las de Portugal y Marruecos (mapa 10) con un único límite establecido por Convenio aunque sin ratificar (véase 2.3.c.). Por tanto, la delimitación se remite exclusivamente al reparto con terceros países.

*Mediterráneo.* A efectos físicos el Mediterráneo español se divide en dos cuencas: la de Alborán y la Argelino-provenzal (Rodríguez, J., 1982,29) (mapa 14). En ambas cuencas y como norma general las plataformas son de escasa amplitud, aunque con la excepción del delta del Ebro que junto a las desembocaduras de los ríos Ródano, Po y Nilo presentan las zonas con mayor anchura (Truver, S. C., 1980,17).

En el mar de Alborán la anchura media de la plataforma es de 2,7 millas en la costa española y 3,3 en la de Africa. La menor anchura de la plataforma española se corresponde con una mayor pendiente de talud continental: hasta 10°, que se inicia entre los 100 y 150 metros. (Rodríguez, J., 31). En cada extremo de la cuenca (mapa 14) se localizan dos depresiones separadas por una dorsal alineada en sentido SW-NE en cuyo extremo oriental está la isla de Alborán. Esta dorsal forma parte del margen continental africano, ya que las costas Norte y Sur de la cuenca pertenecen a distintas estructuras geomórficas. Tal circunstancia individualiza las plataformas generadas en ambos márgenes de la cuenca —caso análogo el del Golfo de Vizcaya— pero al mismo tiempo introduce una mayor complejidad en su delimitación por las especiales condiciones territoriales existentes en la zona.

En primer término, el principio de equidad defendido por Marruecos y Argelia para la delimitación de la plataforma se ve favorecido por las condiciones geomorfológicas, ya que, como acabamos de indicar, la plataforma africana es más ancha. De forma singular la dorsal de dirección SW-NE existente en el centro de la cuenca no es más que la «prolongación sumergida de la masa continental» marroquí, pero que culmina en una isla española. En segundo lugar, están los territorios de Ceuta y Melilla cuya capacidad jurídica para generar plataforma continental es positiva a la luz de la Convención. Con este panorama la delimitación de la plataforma con Marruecos y Argelia contiene sobradas dificultades.

El extremo oriental de la cuenca de Alborán se sitúa en la isóbata 2.600 metros, dando paso a la plana abisal balear (Rodríguez, J., 32) que, con una superficie de 240.000 Km<sup>2</sup> y sondas máxima de 2.850 metros, constituye la mayor cuenca abisal del Mediterráneo (Truver, S. C., 20).

Al doblar Cabo de Gata y a partir del Cabo de Palos, el margen continental sigue una dirección SW-NE, bordeando a escasa distancia las islas de Mallorca y Menorca. El conjunto insular constituye un zócalo submarino prolongación de dos ejes que enfilan los extremos Norte y Sur de las islas con los Cabos de La Nao y de Palos.

La plataforma que bordea la plana abisal balear (mapa 14) limita con un muro abrupto al Sur de Mallorca con relieves vigorosos. Las islas y las costas orientales de la Península están separadas por una cubeta con una profundidad máxima de 1.500 metros. Al W de la cubeta se localiza la plataforma más extensa del territorio español con una anchura de 44 millas desde el delta del Ebro hacia el Sur en unos 100 km. (Rodríguez, J. 31).

Aproximadamente por el centro de la plana abisal balear transcurre la línea de delimitación entre España e Italia (ver 2.3.b) en dirección Norte-Sur. Cuando se proceda a la delimitación con Argelia, el límite transcurrirá igualmente por esta cuenca abisal aunque en sentido E-W.

**Canarias.** El archipiélago prácticamente carece de plataforma. La isóbata de 200 metros ciñe individualmente a cada isla, a excepción del conjunto Alegranza - Lanzarote - Fuerteventura. Por el contrario, algo más al Norte —entre estas islas y las de Madeira— se inicia una amplia pendiente continental que se extiende hasta, aproximadamente, el paralelo 15° N<sup>5</sup>.

Con ello Canarias, y en concreto el extremo occidental, se asoman sobre el margen continental más ancho de cualquiera de los territorios que componen el Estado español (mapa 16). La pendiente ocupa los fondos comprendidos entre los tres y cinco mil metros, discurriendo la isóbata de 5.000 en sentido Norte-Sur a una distancia de las islas que oscila entre algo menos de 200 millas y rebasando las 350 en los puntos más distantes. Como ya se ha expuesto (ver 1.3.2), el límite máximo permitido por la Convención (art. 76.5) es de 350 millas.

Aunque la pendiente se continúa por el Norte de las islas, a efectos de fijar su borde exterior no es relevante ya que el archipiélago de Madeira se encuentra a menos de 400 millas y por tanto es necesaria su delimitación.

Entre el archipiélago canario y el continente africano, la plataforma y el talud más ancho corresponden a este último, de modo que la línea de equidistancia discurre prácticamente en su integridad por fondos superiores a los 1.000 metros que corresponden al pie del talud y la pendiente.

El caso canario significa realmente el aprovechamiento óptimo del medio físico, al localizarse en la fachada libre —la occidental— un margen continental excepcionalmente extenso.

### 3.3. Alineamiento de la posición española.

Cuando se culmina la III CNUDM (abril/1982) y se inicia el proceso de firma / ratificación / adhesión (diciembre/1982), España tiene su mapa marítimo inconcluso (LBR, doce millas mar territorial, delimitación plataforma con Francia en Golfo de Vizcaya y con Italia, establecimiento de ZEE en el Atlántico); una posición indefinida ante la Convención: se abstuvo en la votación del texto, no firma en Montego Bay, aunque sí firma el acta final que le permite asistir a las futuras reuniones de las comisiones<sup>6</sup> (Mann Borgese, E., 1983,10), y todavía no ha pasado a discutirse esta cuestión ni por el Ejecutivo ni por las Cortes. Cuáles son las intenciones gubernamentales al respecto, constituye por el momento una incógnita.

¿Es explicable este panorama en alguna medida por el tipo de alineamiento que ha mantenido España durante el desarrollo de la III CNUDM?

Quizá convendría aclarar en primer lugar que no existe *un* alineamiento sino más bien *diversos* alineamientos ante las distintas cuestiones, fenómeno aplicable en general a la mayoría de los Estados participantes y que da idea de la complejidad del proceso desarrollado.

En segundo término, nuestro enfoque limita sustancialmente la cuestión planteada puesto que nos ocupamos, de manera fundamental, de las consecuencias espaciales generadas por el nuevo ordenamiento jurídico<sup>7</sup>. Conviene, por tanto, bajo estas premisas, volver a reformular la pregunta: ¿los distintos alineamientos tienen una expresión espacial? La respuesta es una afirmación condicional: en estos momentos el grado de elaboración del mapa marítimo guarda relación con la actitud de España respecto a los grandes temas de la Convención.

Una de las cuestiones en las que España se ha mostrado más combativa durante la III CNUDM es la regulación del paso por los estrechos (United Nations, 1975) haciendo causa común con un grupo de países —«Estados estrecharios»— que defendían el mantenimiento del régimen tradicional de paso inocente, aunque con posterioridad adoptó posiciones más conciliadoras (Pastor Riduejo, J. A., 1983, 403-405).

Con ser importante esta cuestión, sin embargo, no conduce a una determinada expresión espacial ya que con anterioridad a la III CNUDM, el Estrecho quedaba, en su parte más angosta, bajo soberanía de los Estados ribereños. Se trataba, pues, de determinar el régimen de navegación —para buques mercantes, de guerra, y para las aeronaves— por tales aguas, y en este sentido es obvio que no compartía —y sigue sin compartir, en este tema— las posiciones de las potencias, en particular, de los países con capacidad para mantener un importante despliegue naval. No obstante, puede detectarse una actitud contradictoria entre la crítica a los Estados que conciben el nuevo Derecho del Mar en función de sus intereses estratégicos y las pretensiones contenidas en los proyectos de renovación de la fuerza naval española que apuntan hacia una flota oceánica de gran movilidad que permita la proyección de poder e influencia (ver 4.3.2.d).

Aunque como acabamos de indicar, este tema no tenga una expresión espacial, sí es interesante retener el tipo de alineamiento —en realidad no alineamiento— por el que se opta, pues está caracterizado por su sentido *posicional*, ya que políticamente uno de los países que representa la posición contraria —Estados Unidos— es el aliado más importante y goza de facilidades territoriales (bases aéreas y navales) que le permiten su proyección militar y para lo cual necesitan un mar libre de obstáculos.

En lo que respecta a los grandes conceptos generadores y transformadores de espacios marítimos (ZEE, plataforma continental y estatuto archipelágico), la posición adoptada por España, como ya hemos indicado, refleja el estado actual de la expresión espacial del nuevo ordenamiento.

Desde que se empezó a plantear los derechos exclusivos de pesca para los Estados ribereños en la Comisión de Fondos Marinos, España defendió la presencia de terceros países en los caladeros (Pastor Ridruejo, J. A. 1983, 427-430), condicionando su reconocimiento a la creación de la ZEE a la posibilidad de seguir explotando los recursos vivos en tales zonas. En este caso España defiende posiciones tradicionales basadas en el concepto del régimen de libertad de los mares, y paradójicamente vuelve a estar en posiciones encontradas con Estados Unidos y la Unión Soviética que habían aceptado los derechos exclusivos de pesca a cambio del libre tránsito por los estrechos (ver 1.2). En 1978 al establecerse la ZEE en España se admiten los hechos consumados pero con algunas

anomalías: no se incluye todavía al área mediterránea y en las aguas donde se instaura este régimen no se procede a su delimitación.

La consideración únicamente del área atlántica parece estar en relación con la localización de los conflictos para España: Francia, Portugal y Marruecos. Realmente hay poco que defender con el establecimiento de derechos exclusivos de pesca, por lo que adquiere más bien los tonos de un acto testimonial ante los países que actúan contra los intereses nacionales.

La no delimitación de ZEE conecta con otra de las cuestiones en la que España mantiene actitudes encontradas con los países del entorno: el principio de la equidistancia frente al de equidad (véase 4.2). En las delimitaciones que deben efectuarse con Francia, Marruecos y Argelia el principio de equidistancia es el que favorece los intereses españoles —lógicamente estos tres países defienden la equidad— (ver 3.1 y 3.2), de ahí que ninguna de dichas delimitaciones esté efectuada y se prevean graves dificultades para llevarlas a cabo<sup>6</sup>.

Es en la determinación de la extensión de la plataforma continental donde España se ve netamente favorecida. En el epígrafe anterior, al anotar las características morfológicas de la plataforma española, se ha puesto de relieve cómo España se beneficia de las dos alternativas para la delimitación de tal espacio: en los márgenes estrechos quedan compensadas con el límite de las 200 millas, y en el caso de Canarias con la posibilidad de alcanzar las 350 millas. Ya en 1969 (Ley de Costas) España recoge el principio delimitatorio establecido en Ginebra —test de explotabilidad— que sigue vigente en la legislación actual (ver 5.2.2.).

La regulación de los archipiélagos en los Estados mixtos es otra de las cuestiones de consecuencias relevantes que España no ha conseguido adecuar a sus intereses (ver 4.5). Nuevamente en este tema —como en el de los Estrechos— la posición española se define igualmente por su carácter posicional, formando parte de un grupo heterogéneo (ver nota 79 del capítulo 4) con actitudes contrapuestas (Jiménez Piernas, C. B., 1981; Pueyo Losa, J., 1981).

Sin embargo, ante esta situación España ha adoptado una medida que tiende a paliar la exclusión de los archipiélagos de Estado en el Estatuto Archipelágico, al determinar que para el establecimiento de la ZEE en las islas se trazarán líneas de base recta archipelágicas —todavía por concretar—, con lo cual se crea una tercera vía que al no estar totalmente perfilada y elabo-

rada da lugar a numerosas indeterminaciones (ver 4.5.).

Tras estas consideraciones, ¿cómo se puede caracterizar globalmente la posición de España? En términos espaciales resulta beneficiada con la creación de los distintos espacios marítimos, situándose entre los *Estados aventajados* (ver 3.1.) pero con la particularidad de una escasa correlación entre las magnitudes espaciales y la potencialidad en recursos.

¿Qué tiene España en común con los países que no votaron a favor de la Convención y los que han negado su firma? La primera posibilidad, el alineamiento con los Estados industrializados que consideran la Parte XI de la Convención (la Zona) como contraria a sus intereses en la explotación de los recursos minerales del lecho marino, no es sostenible, dado que España carece de tecnología para la exploración, y tampoco ha realizado inversiones en este campo (ver nota 40 del capítulo 4).

Una segunda posibilidad está en relación con determinados argumentos expuestos por Pastor

Ridruejos (1983) quien señala a este respecto que la caracterización de España como país industrial medio –al margen de las potencias industriales y del Grupo de los 77– no es recogida satisfactoriamente en el resultado final de la Convención: no puede beneficiarse como potencia industrial, la mayoría de las cuales es probable que actúen fuera del marco de la Convención para la explotación de los recursos de la Zona, y en consecuencia no sea viable el sistema diseñado en la III CNUDM, con lo cual el incremento de las aportaciones para participar en este proceso se convierte en una notable carga financiera carente de las garantías mínimas.

En este sentido, una cuestión no considerada hasta ahora fundamental, se puede convertir en un argumento consistente que unido a la no satisfacción en las cuestiones tradicionalmente controvertidas, conduzca al alineamiento con las potencias industriales (España tenía posiciones cercanas al Grupo de los 77 en la Comisión Fondos Marinos, contrarias al régimen de explotación de la Zona).

## NOTAS DEL CAPITULO TERCERO

1. Hay que tener presente que la forma de la costa (pueden tomarse como casos extremos una costa rectilínea y una circular, siendo este último el que más se acerca al caso de la Península Ibérica) determina la superficie de la ZEE. La misma longitud de litoral tomándola como un círculo generaría una superficie de ZEE de 547.241 millas cuadradas, es decir, 125.661 millas cuadradas más que en modelo teórico rectilíneo.

2. A. L. Sanguin en su obra *Geografía Política* (1981), define como *enclave* «la tierra de un Estado A encerrada en un territorio extranjero B, pero situada a corta distancia del Estado A. Un enclave es el mismo territorio, pero visto por el Estado que lo contiene». Aquí utilizamos esta terminología en su sentido meramente formal, ya que el territorio al que hacemos referencia en el caso español (Gibraltar), se trata en primer lugar de una colonia, y en segundo término no cumple con la condición de la cercanía. Los enclaves marroquíes aunque no se consideran como territorios coloniales, no son aceptados por Marruecos como partes del territorio español.

3. Recordamos que el cálculo de la extensión de la ZEE española no consta en fuentes de procedencia nacional. Las cifras aportadas por los textos citados ya en este trabajo tienen su procedencia en el Office of the Geographer del Departamento de Estado USA, las 355.660 millas cuadradas consideradas como extensión de la ZEE española están sobredimensionadas ya que incluyen al territorio del Sahara. No existen tampoco, como anteriormente se ha indicado, datos fragmentados de la ZEE.

4. La formación del Golfo de Vizcaya y el Mediterráneo occidental se explica como resultado de la rotación de unos 30° de la Península, produciendo un descolgamiento hacia la derecha del orden de 400 Km. a lo largo de la gran falla norpirenaica (Mouraour, P., 1970).

5. Bajo esta amplia estructura se han detectado capas de sal (domos salinos) que suelen estar asociados a depósitos de hidrocarburos (Skinner, B. J., Turekian, K. K., 1976, 82).

6. La votación para la aprobación de la Convención se produjo el 30 de abril/1982; el resultado de la votación = 130 países a favor, 4 en contra (Estados Unidos, Israel, Turquía, Venezuela), 17 abstenciones (República Federal Alemana, Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, España, Hungría, Italia, Luxemburgo, Mongolia, Países Bajos, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, RSS de Bielorrusia, RSS de Ucrania, Tailandia, URSS) («Crónica de las Naciones Unidas», 1982, 3).

7. La explicación de voto (abstención) en abril 82 por el embajador Lacleta Muñoz («Crónica de las Naciones Unidas», 1983, 17) se centró en dos cuestiones: el régimen de paso en tránsito por los estrechos, y en especial el sobrevuelo; y la resolución sobre la explotación de los recursos de territorios cuya soberanía es objeto de controversia con otros Estados, y que a España le afecta en relación con el Sahara. En este sentido se ha producido un cambio sustancial con respecto al proyecto de Convención (1981), que en una disposición

transitoria indicaba que los derechos sobre tales recursos «se conferirán a los habitantes de este territorio para que lo ejerzan en beneficio propio...» en caso de controversia «(...) los derechos mencionados (...) no se ejercerán, salvo con el consentimiento previo de las partes (...)». La Resolución III de la Convención establece que tales derechos «(...) se aplicarán en beneficio del pueblo del territorio con miras a promover su

bienestar y desarrollo», y en caso de controversia tales derechos «se ejercerán teniendo en cuenta las resoluciones pertinentes...».

8. En el V período de sesiones celebrado en Nueva York se constituyeron dos grupos: partidarios de la línea media, coordinados por España, y partidarios de la equidad coordinados por Irlanda (Pastor Ridruejo, J. A., 1983, 425).

## **CAPITULO CUARTO**

### **UNA NUEVA REALIDAD GEOGRAFICA**

Las grandes líneas de transformación del antiguo orden oceánico<sup>1</sup> (el comercio y las comunicaciones, los recursos, y el medio ambiente) han creado a su vez un nuevo código jurídico en cuya elaboración han sido determinantes las necesidades de la estrategia militar que al mismo tiempo, se ha visto notablemente afectada por el nuevo Derecho del Mar.

La plasmación espacial del nuevo orden oceánico trasciende de esas tres grandes líneas —comercio, comunicaciones, recursos y medio ambiente— siendo formalizado y codificado por el Derecho que ya ha sido mediatizado por las imposiciones del poder naval militar.

Este capítulo trata de las modificaciones geográficas introducidas en España; aunque más bien habría que hablar de una nueva lectura espacial. El nuevo orden territorial no es visible, pero sus efectos sí que pueden ser de una notable gravedad para sectores productivos como la pesca.

No todos los cambios geográficos se dan en España ni con igual intensidad. Aquí se han cifrado en cinco los episodios cuya afectación por las nuevas formulaciones son de tal grado, que permiten calificarlas de «nueva realidad geográfica».

Efectivamente, en esa categoría se encuentra el fenómeno de territorialización del mar: la estructura territorial que se encuentra en proceso de construcción tiene como elementos definitorios a las fronteras que permiten redefinir la ico-

nografía del espacio integrado bajo la jurisdicción del Estado.

La alteración por dilatación del territorio estatal provoca por una parte la necesidad de controlar los espacios incorporados, y por otra es un factor de inestabilidad internacional en la medida en que varía un parámetro que es causa de conflicto y al mismo tiempo la «arena» donde se dirimen otros (Howard, M., 1976, 3; Osgood, R. R., 1976, 10-16).

A un mayor grado de concretización pertenecen los dos últimos episodios analizados en este capítulo: los pasos internacionales y estrechos, y las zonas archipelágicas. Ambos son de una notable trascendencia para España. En el primero se incluye el Estrecho de Gibraltar; en el segundo, los archipiélagos balear y canario sin los cuales las implicaciones del nuevo orden oceánico quedarían notablemente rebajadas para España.

#### **4.1. El concepto de territorio y el espacio marítimo.**

A lo largo de este trabajo se han hecho reiteradas alusiones a los fenómenos de apropiación y partición del espacio oceánico. En este proceso es fundamental el papel del Estado, ya que es mediante la extensión y dilatación de las soberanías nacionales la forma en que se producen los fenómenos citados de apropiación y partición<sup>2</sup>.

Caben pocas dudas en cuanto a que todos estos fenómenos forman parte, a su vez, de un largo proceso histórico en el transcurso del cual el hombre está procediendo a la total ocupación del planeta.

La singularidad en esta última fase la constituyen los mecanismos mediante los cuales se materializa la ocupación: a partir de los Estados —cuya proliferación se ha disparado desde 1945— y su expansionismo sobre las masas continentales y oceánicas (Kidron, M., y Segal, R., 1982).

Si por territorio se entiende el espacio político, el espacio del Estado (Sanguin, A-L., 1981, 17) o dicho en términos jurídicos, «el espacio al que se limita la validez del orden jurídico del Estado»<sup>3</sup>, puede hablarse de un proceso de territorialización del océano, en la medida en que se le incorpora como parte de la estructura territorial del Estado y se trasladan a dicho espacio los mecanismos de fijación y formalización de los espacios terrestres: identificación, delimitación, denominación.

Este proceso puede expresarse por el dualismo espacio-ecológico espacio-geográfico, en el que el primero es la materia prima para la construcción del segundo; el espacio geográfico<sup>4</sup> (espacio organizado) avanza en la medida que retrocede el espacio ecológico (Isnard, H., Racine, J. B., Reymond, H., 1981, 25-33). Evidentemente, en esta formulación, el espacio marítimo es el espacio ecológico en retroceso y es igualmente uno de los últimos ecosistemas incorporados al espacio estructurado, el espacio ordenado para poder ser vivido, (Tuan, Yi-Fu, 1978).

El concepto de territorio se ha elaborado fundamentalmente en torno a tres ejes: 1) manifestación antropológica y producto social; 2) construcción operativa organizadora de las actividades económicas; 3) representación espacial del Estado.

Al primero de los desarrollos pertenecen los enfoques etológicos y sociológicos. La territorialidad es un rasgo animal y antropológico (Haggett, P., 1979, 456); en el estudio de este fenómeno participan de forma decisiva etólogos, biólogos y antropólogos (Houston, J. H., 1978, 227). Desde esta perspectiva «todas las especies dotadas de un instinto social, éste no se puede confirmar y desarrollar sino en el ejercicio de actividades que necesitan la delimitación, la defensa y la explotación de un territorio. El hombre no escapa a esta exigencia ya que constituye un ser social y territorial (...)» (Isnard, H., y otros, 1981, 53).

Como manifestación social la territorialidad, la conciencia territorial, vincula a los grupos sociales a un dominio determinado (Dorion, H., 1972, 517-519)<sup>5</sup>, definiendo territorios «cuyos límites están considerados inviolables por sus habitantes» (Sanguin, N-L., 1981, 45). Este es el fenómeno que alimenta al nacionalismo y asocia la identidad nacional con la imagen del territorio (Solá - Morales, M.). En la construcción de la conciencia territorial intervienen de manera decisiva la educación y las pautas culturales (Cappel, H., 1973, 123), y en definitiva estaría condicionada por las mismas leyes que condicionan los procesos sociales y que rigen en general para el espacio entendido como fenómeno social (Asheim, B. T., 1979, 14).

Para la organización del espacio y la planificación, el territorio constituye el marco espacial donde se opera (Labasse, J., 1966, 397). Las actividades económicas en cuanto se materializan y trascienden espacialmente requieren su óptima localización para alcanzar los mayores grados de eficacia y racionalidad (Morrill, R. L., 1970, 13).

El hombre, los grupos sociales, extraen del medio los elementos que necesitan para la organización del espacio, utilizando los ecosistemas que pueden adaptar a su uso (Isnard, H., y otros, 43). Bajo estas consideraciones el territorio sería el espacio estructurado apto para poner en producción, por tanto, la consecuencia de la organización del espacio.

El territorio como representación material del Estado, su soporte físico (Pastor Ridruejo, J. A., 355), no sólo es el concepto dominante sino que también engloba fácilmente a los otros dos. En efecto, tanto en la dimensión psicológica de la territorialidad como en su versión ordenadora de la actividad económica, el Estado se configura en la instancia paradigmática y el término de referencia obligado. Así, «la conciencia territorial se expresa al nivel del Estado» (Dorion, H., 1972) y la ordenación y planificación son competencias que emanan del poder cuyo ejercicio legítimo lo posee el Estado.

Territorio y Estado han pasado de ser conceptos complementarios, a formar una simbiosis: no se concibe el uno sin el otro. El territorio se define como el espacio que alberga al Estado, sus estructuras decisorias (Sanguin, A-L, 17), y lugar donde se materializan las ideas políticas (Jones, S. B., 1954)<sup>6</sup>, cuya diferenciación se produce por estar contenidas en territorios distintos (Gothman, J., 1952)<sup>7</sup>.

El Estado es, a su vez, la construcción política que cohesiona y dota de homogeneidad a territorios separados y heterogéneos (Hartshorne, R., 27), al extremo de identificar al Estado como una parte de la superficie de la tierra (Haggett, p., 404) y concluir en que no hay Estado sin base territorial (Sanguin, A-L, 56).

Al inicio del epígrafe hemos formulado la tesis de la territorialización del espacio marítimo; una vez examinados los tres modelos conceptuales de territorio, podemos determinar que el proceso de territorialización se desarrolla asociado a la noción de territorio-Estado; sobre el océano actúan los mismos mecanismos que sobre tierra firme desarrolla el Estado como instrumento del expansionismo. A la pregunta de si el espacio marítimo puede ser objeto de territorialización, o enunciado en otros términos, si puede constituir *una parte* del territorio del Estado similar al territorio tradicional limitado a la tierra firme, la respuesta es rotundamente afirmativa. Bien entendido que la función del océano como territorio contiene limitaciones decisivas: difícilmente podrá jugar los mismos roles que los espacios habitados y ocupados por el hombre, aunque en la medida en que la tecnología ha permitido incrementar la presencia y las actividades sobre el mar, su integración en el espacio humanizado ha ido aumentando.

El espacio marítimo adquiere la patente de territorialidad en la medida en que contribuye o comporta un componente más de la iconografía del Estado, formando parte del soporte físico sobre el que se ejerce la soberanía. Este fenómeno constituye uno de los indicadores más destacados en la determinación de la idea del Estado moderno (Lleonart y Amselem, A. J., 1978, 137).

En segundo término, la territorialidad del espacio marítimo se fundamenta por la potencialidad de dicho medio en recursos accesibles al hombre, lo que conlleva actitudes nacionalistas tendentes a protegerlos y conservarlos de la excesiva presión explotadora que sobre ellos se ejerce (Lucchini, L., et Voelckel, M., 1977).

Todos los mecanismos generados por la III CNUDM para la determinación de las distintas zonas marítimas, tienen como finalidad ampliar la base territorial de los Estados a costa del medio marino. Efectuado el ritual de las delimitaciones surge la frontera que precinta y sella el recinto donde se va a ejercer la soberanía.

Pero a diferencia de la tierra firme, existe una gradación de la soberanía que introduce cambios de textura en el territorio.

Nosotros entendemos aquí que el espacio del Estado abarca hasta el límite exterior de la ZEE o de la plataforma continental si el margen continental excede de esta distancia. En definitiva son esos límites los que separan la jurisdicción nacional de la internacional (alta mar y Zona), y los que irán formando la iconografía de la imagen espacial del Estado, tal y como se empieza a difundir cartográficamente<sup>8</sup>. No obstante, jurídicamente sólo se incluye como espacio de la soberanía territorial —además de la tierra firme y el espacio aéreo— el mar territorial (Pastor Ridruejo, J. A., 1983, 355)<sup>9</sup>.

No es de nuestra competencia entrar en la crítica de los aspectos jurídicos —aunque en este trabajo sea ineludible servirse de todo el material legal pertinente— por ello, y con las oportunas reservas, mantenemos el criterio de englobar como espacio del Estado —su territorio— la delimitación entre la jurisdicción nacional e internacional. Así, aunque sobre la ZEE y la plataforma no se ejerza la soberanía plena, la jurisdicción del Estado se extiende sobre cuestiones tan fundamentales como los recursos, lo que constituye una manifestación de territorialidad<sup>10</sup>.

Si se puede hablar de una nueva realidad geográfica, ésta, empieza por hacerse patente en los cambios que afectan a estructuras básicas como son la misma noción de territorialidad y sus aspectos formales.

#### 4.2. Fronteras y límites.

La creación del nuevo orden oceánico ha llevado —entre otras circunstancias— a la creación de nuevas zonas marítimas, y la expansión de las jurisdicciones marítimas nacionales. Como consecuencia inmediata este fenómeno ha puesto en marcha todo un conjunto de transformaciones e innovaciones fronterizas que afectan a los siguientes aspectos:

– Alteraciones por dilatación de los límites entre la jurisdicción nacional e internacional.

– Necesidad de delimitar las nuevas zonas y proceder al reparto de las mismas con otros Estados adyacentes y/o opuestos.

España, al igual que los demás Estados ribereños, ha adoptado mediante las oportunas leyes y convenios un conjunto de decisiones que están configurando un nuevo mapa marítimo, y en definitiva estructurando una nueva iconografía de la base territorial del Estado. Como es sabido este es un proceso inconcluso y que en

buena medida se encuentra en fase de formalización.

A partir de las decisiones que tienen ya un carácter definitivo, las que se encuentran pendientes de entrar en vigor y mediante aproximaciones en lo que queda por legislar y estructurar (ver capítulo 2.B.), se aborda en este epígrafe el análisis del sistema fronterizo español construido como resultado de los dos ejes de desarrollo del nuevo orden oceánico más arriba citados.

En este análisis se contemplan tanto cuestiones conceptuales —contenido y significado de la frontera marítima— como las propiamente sustantivas de los trazados y consecuencias políticas.

#### 4.2.1. El concepto de frontera marítima.

En el mapa 12 está cartografiada la ZEE española (ver 2.4.); el borde exterior es al mismo tiempo el perfil que configura la iconografía de un territorio sobre el que se ejercen distintos tipos de soberanía (ver 4.1.). Como observación específica para el caso español, el límite exterior de la ZEE es también el límite externo por ser de escasa anchura la plataforma, y lo es igualmente en los casos de pluralidad de trazados (con Portugal en ríos Miño y Guadiana).

El trazo exterior del mapa marítimo sirve para efectuar dos delimitaciones fundamentales.

a) Separación entre jurisdicciones nacionales.

b) Separación entre jurisdicción nacional e internacional.

El mapa 12 distingue ambas situaciones, apreciándose cómo el primer caso es el dominante. En efecto, son los límites que separan, en el Atlántico, las jurisdicciones con Francia, Portugal y Marruecos (en la península e isla)<sup>11</sup>; en el Mediterráneo, con Marruecos, Argelia e Italia.

La segunda situación es la que separa la jurisdicción nacional de la internacional (la alta mar y la Zona) y sólo se da en el Atlántico, en el NW peninsular y al WNW de las Canarias.

Existen, pues, dos conceptos básicamente definidos en cuanto a los límites marinos, quedando no obstante por resolver la cuestión terminológica que permita distinguir ambas situaciones.

El texto de la Convención (1982) habla únicamente de *delimitación* y *límites*, pero sin aplicar una terminología específica para diferenciar

la separación entre jurisdicciones nacionales, de la jurisdicción nacional-internacional.

La literatura especializada utiliza indistintamente los términos *frontera/límite*. En los tratadistas españoles consultados (en Poch, A., 1974; Pueyo Losa, 1981, Jiménez Piernas, C. B., 1982; Pastor Ridruejo, J. A., 1983) no existe una elaboración específica de este tema, ni en el aspecto terminológico trasciende un uso sistemático y diferenciado para los conceptos aquí analizados. Los autores franceses y anglosajones emplean *frontière/frontier, boundary*; así en Boggs (1937, 1961), De Blij (1973), Prescott, J. R. V. (1975), Voelckel (1977), Blacksell (1979), Hedberg (1976, 1979), Apollis (1979), Prescott, V. (1980), y otros.

Una mayor precisión se encuentra en Buzan (1978) que denomina *national boundaries* a las delimitaciones con Estados adyacentes u opuestos; empleando la expresión *outer limit of national jurisdiction* para la separación entre la jurisdicción nacional e internacional.

La aproximación a un intento de definición rigurosa y matizada de los distintos límites en el mar podría iniciarse a partir de los estudios ya realizados para las fronteras terrestres. La literatura anglosajona distingue —y define— entre *frontier* (frontera) y *boundary* (límite). El término *frontier* tiene un sentido zonal, tal y como surge históricamente y de acuerdo con su etimología: frente, área frontal del hinterland (Kristof, L. K. D., 1959, 136)<sup>12</sup>; zona de transición en la que pueden tener lugar fenómenos de expansión (De Blij, H. J. 1973, 127). Por el contrario, el término *boundary* tiene un carácter lineal (De Blij, H. J., 129; Prescott, J. R. V. 1972, 54). Para Kristof (1959) la diferencia fundamental entre *frontier* y *boundary* estriba en que la primera es un *factor separador*. Jurídicamente el concepto de frontera-zona no ha prosperado debido a la ausencia de efectos prácticos regulables; la doctrina y la praxis de las relaciones internacionales se han circunscrito al hecho concreto de la línea fronteriza (Apollis, G., 1979, 14).

En el actual proceso de instauración del nuevo orden oceánico habrá que convenir en que ninguno de los límites existentes tiene carácter integrador. En este sentido sería de aplicación el término límite (*boundary*) tal como le conceptúa Kristof, teniendo en cuenta que la finalidad de tales delimitaciones es la de «señalar con exactitud el contorno del espacio donde se ejerce la soberanía territorial» que es como define el concepto frontera Pastor Ridruejo (1983).

Desde esta perspectiva resulta más correcto denominar frontera —con su connotación de frente y zona de expansión— a la separación entre la jurisdicción nacional e internacional, ya que realmente esta separación está impregnada de ese sentido en el proceso en curso de apropiación y ocupación del océano. El término límite por otra parte se ajusta mejor al carácter lineal —en ocasiones plurilineal (véase 2.B.)— y en su función de separador (Kristof, 1959) y de delimitación de soberanías y nacionalidades (Jones, S. B., 1959)<sup>13</sup>.

Por su parte Apollis (1979) considera que la frontera marítima es una frontera zonal por estar integrada por un conjunto de espacios «(...) por un sistema de límites yuxtapuestos, solidarios y articulados de manera coherente, que protege el territorio nacional al mismo tiempo que lo prolonga» (Apollis, G., 1979, 15).

La designación de esta terminología —frontera-límite— basada en los estudios precedentes de fronteras terrestres, tiene la dificultad de su aplicación en la lengua española. La distinción anglosajona *frontier/boundary* no tiene correspondencia ni en la literatura científica ni en el lenguaje vulgar, por lo que denominar límite a la prolongación marítima de una frontera terrestre no haría sino generar confusión.

Consecuentemente, teniendo en cuenta la consolidación del término frontera y su significado en la lengua española, creemos conveniente denominar *frontera marítima* a la delimitación de jurisdicciones nacionales en el mar —en el mismo sentido en que lo hace Buzan (1978, 4)— y también para la separación entre jurisdicción nacional e internacional. Ello obliga a realizar la oportuna matización que puede solventarse adjetivando el término base; así tendríamos los dos significados:

*Frontera marítima nacional / frontera marítima internacional.*

#### 4.2.2. *Fronteras marítimas nacionales e internacionales.*

España, como ya se ha indicado, y queda expresado en el mapa 12, posee fronteras marítimas nacionales e internacionales, esto es, sus aguas, lecho y subsuelo oceánicos son, en unas zonas, adyacentes con aguas, lecho y subsuelo sometidos a jurisdicciones de nacionales, y en otras adyacentes a la alta mar y la Zona. Examinaremos por separado cada una de ellas.

#### a) *Fronteras marítimas nacionales.*

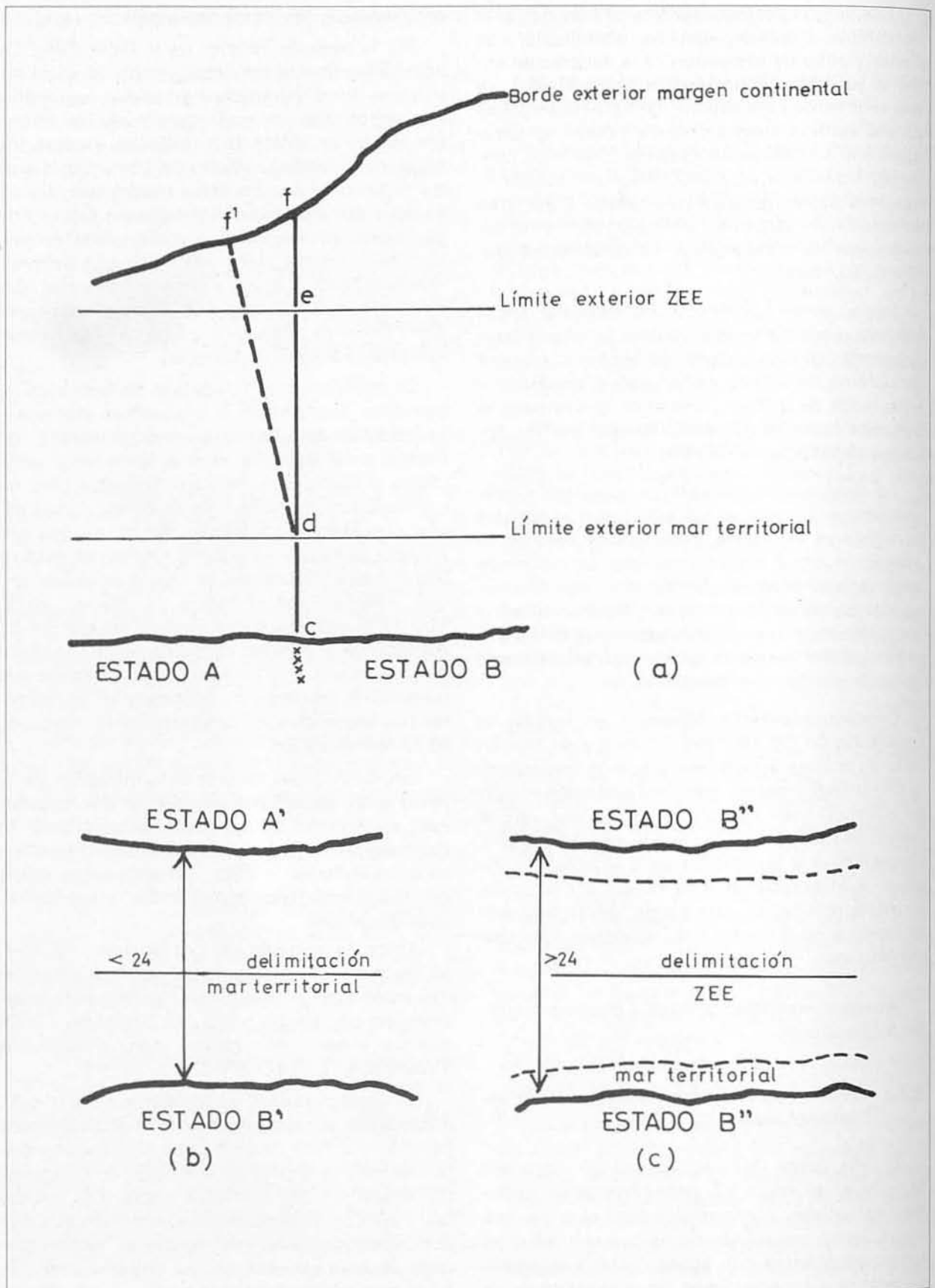
Por la posición relativa de la Península y los archipiélagos este concepto fronterizo es el dominante. En la Península hay cuatro segmentos fronterizos que son prolongación de las fronteras terrestres existentes: Golfo de Vizcaya, río Miño, río Guadiana y Golfo de León. Otros cuatro segmentos son fronteras totalmente nuevas, es decir con Estados con los que no existía ningún contacto territorial: son los casos de Marruecos<sup>14</sup>, Argelia, Italia y la República Saharaui Democrática<sup>15</sup>. A estos segmentos hay que añadir una nueva frontera con Portugal generada entre Canarias y Madeira, y otra con Marruecos, igualmente a partir de Canarias.

En cuanto a la prolongación de fronteras, legalmente, son las que se encuentran más avanzadas en su determinación: dos convenios con Francia en el Golfo de Vizcaya firmados y ratificados, y cuatro con Portugal, firmados pero no ratificados en río Miño y río Guadiana. No es casual que sean estos tramos fronterizos los que primero se hayan tratado de establecer; esta es una práctica frecuente y temprana en la comunidad internacional (Prescott, J. R. V., 1975, 100-101), aunque en la medida en que se ha transformado el orden oceánico se ha introducido una mayor complejidad, lo que explica que ninguno de los casos de prolongación de fronteras mencionados esté completamente concluido en su formalización.

Las dificultades para la determinación de límites entre Estados se centran en dos cuestiones: a) elección del principio delimitatorio; b) multiplicidad de conceptos a delimitar (mar territorial, plataforma y ZEE). Comentaremos estas dos cuestiones basándonos en los casos fronterizos españoles.

Antes de iniciarse las Conferencias del Mar, se llevaron a cabo numerosas delimitaciones de mar territorial basadas en el principio de la equidistancia enunciado por S. W. Boggs en 1930, aunque puesto en práctica con anterioridad (Prescott, J. R. V., 100)<sup>16</sup>.

En Ginebra (1958) se establece para la delimitación de espacios marítimos el acuerdo entre Estados, y a falta de él, la línea media o equidistancia. Este es el principio recogido en la legislación española (ley 10/1977 sobre mar territorial, y ley 15/1978 sobre Zona económica). En la III Conferencia se ha introducido un nuevo principio: el de la equidad, que ha dividido a los Estados participantes en dos grupos según al sistema que les favorece más. No obstante, para la delimitación del mar territorial se sigue mante-



4.1. Fronteras marítimas. Tipologías.

niendo la equidistancia, mientras que para el reparto de la plataforma y la ZEE se ha suprimido la mención de este principio, indicando que la delimitación «entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del Derecho Internacional, a que hace referencia en el art. 39 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa» (arts. 74 y 83).

En cuanto a los conceptos que integran las fronteras, con la culminación de la III Conferencia, se concretan a tres: mar territorial, plataforma continental y ZEE. En la delimitación de estos conceptos se dan básicamente dos situaciones: Estados adyacentes y Estados opuestos (ver gráfico 4.1.); en el primer caso la frontera que separa los tres espacios puede estar constituida por una secuencia de dos o tres segmentos (depende de si el margen continental rebasa la anchura de 200 millas), o bien una frontera plurilínea, como se da en algunas de las fronteras españolas. En Estados situados frente a frente la distancia que los separa (ver gráfico 4.1., b. c.), determina la existencia de una o más líneas de delimitación.

La combinación de estos dos factores –principio de delimitación y conceptos fronterizos– ha generado los siguientes tipos de fronteras nacionales en España:

*Golfo de Vizcaya.* Como ya se ha indicado (véase 2.B.) la frontera está compuesta por dos segmentos consecutivos correspondientes a los dos conceptos delimitados (mapa 2.) –mar territorial y plataforma continental– determinados a su vez por dos sistemas distintos: la equidistancia para el mar territorial y la equidad para la plataforma. Queda, en consecuencia, por establecer la delimitación de la ZEE; en el caso de aplicar el principio de equidistancia, se obtendría un doble trazado con el resultado de superposición de jurisdicciones (gráfico 2. 1.).

*Río Miño.* Los convenios firmados delimitan, al igual que en el caso anterior, dos conceptos expresados por un trazado recto compuesto por dos segmentos, que siguen la dirección del paralelo que intersecciona la frontera terrestre al llegar a la costa. No se trata pues de la aplicación del principio estricto de la equidistancia aunque se aproxima. Es patente que en este trazado influye la orientación de la frontera terrestre de la que es prolongación. En todo caso forma parte de una práctica habitual, y existen los precedentes de Chile, Ecuador y Perú (Prescott, J. R. V., 103).

Como en el caso francés queda por determinar la delimitación de la ZEE. No obstante, Portugal la ha establecido unilateralmente y, sorprendentemente, aplicando el principio estricto de la equidistancia (gráfico 3.4.2.). El resultado es un doble trazado en el que las aguas de ZEE españolas se superponen al lecho y subsuelo bajo jurisdicción portuguesa. Ello implica que Portugal en el caso de explotar su plataforma en esa zona debe hacerlo desde aguas españolas, lo que evidentemente supone una fuente de conflictos.

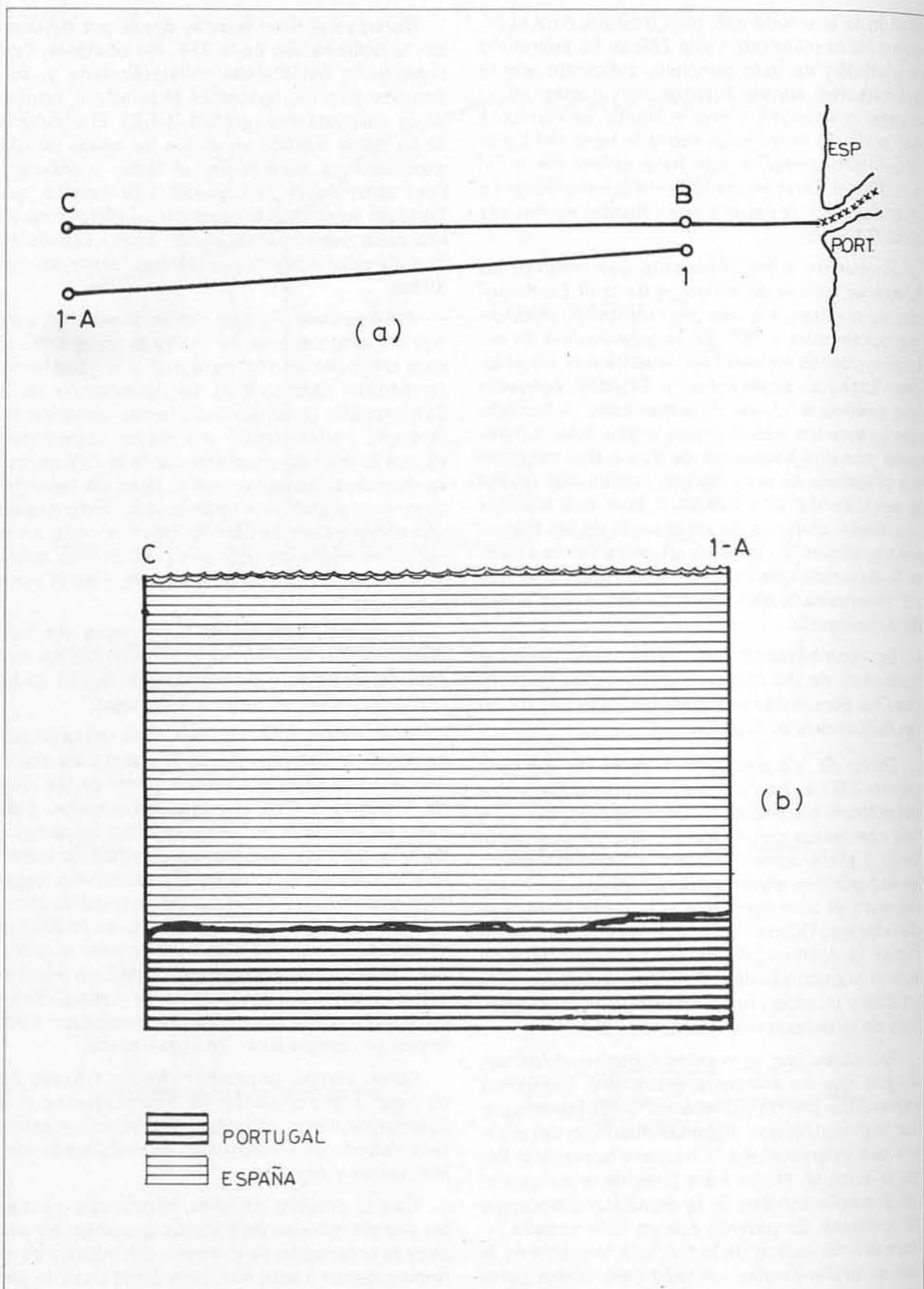
*Río Guadiana.* Es muy similar al anterior, aunque en este caso se ha utilizado un meridiano para delimitar el mar territorial y la plataforma continental (gráfico 4.3.). La delimitación de la ZEE procede igualmente de forma unilateral de Portugal, introduciendo una mayor complejidad ya que la línea de equidistancia de la ZEE se cruza, formando un aspa, con la línea de delimitación de la plataforma (gráfico 4.3.). Esto genera una doble superposición de jurisdicciones: en el norte las aguas de ZEE son portuguesas mientras que la plataforma es española, y en el sur a la inversa.

Tanto las fronteras del Miño como del Guadiana no son definitivas, los convenios no han entrado en vigor, y la delimitación de ZEE se ha realizado unilateralmente por Portugal.

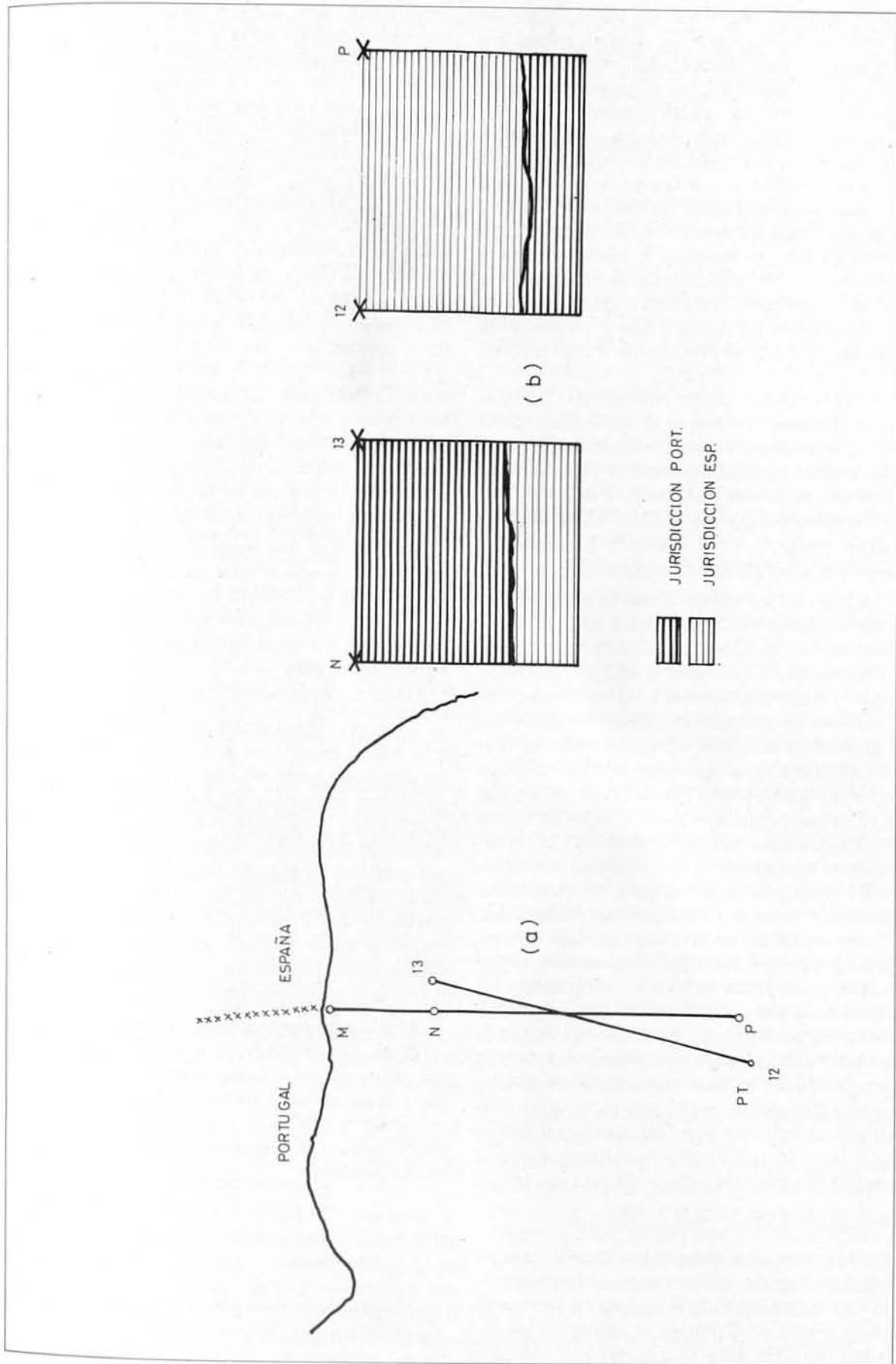
Sólo existe una frontera más trazada por convenio: la delimitación de la plataforma continental entre España e Italia a partir de las islas de Menorca y Cerdeña respectivamente. Este caso se encuadra en el de Estados opuestos y dada la distancia que los separa –más de veinticuatro millas– sólo deben repartirse dos espacios, plataforma y ZEE. Cuando se proceda al establecimiento por parte de España de la ZEE en el Mediterráneo habrá que completar el sistema fronterizo. Dicha frontera, como ya avanzábamos (ver 2.3.b.), probablemente coincidirá con la ya trazada, por lo que los dos conceptos a delimitar se resolverán en un solo trazado.

Como vemos, la posición frente a frente no da lugar a prolongación de fronteras, sino que genera una nueva. Este será igualmente el resultado cuando se efectúen las delimitaciones con Marruecos y Argelia.

Con el primero de ellos, Marruecos, se dan las dos situaciones de Estados opuestos: en una zona la separación es inferior a 24 millas y en el resto superior a esta distancia. En la zona de anchura inferior a 24 millas –el Estrecho– el espacio a repartir sólo incluye el concepto de mar territorial, por lo que sólo podrá generar un traza-



4.2. Fronteras marítimas hispano-portuguesas. Río Miño.



4.3. Fronteras marítimas hispano-portuguesas. Golfo de Cádiz.

do. Para las zonas del Golfo de Cádiz y Mar de Alborán la distancia entre Estados es superior a 24 millas y por tanto deberá delimitarse la plataforma y la ZEE que podrán coincidir o no en un solo trazado. Este caso es de aplicación también para la delimitación con Argelia, aunque algo más complejo, pues debe delimitarse desde la Península y desde las Baleares, circunstancia con la que Argelia parece no estar de acuerdo pretendiendo que se efectúe únicamente desde la Península. Con lo estipulado en el texto de la Convención, no hay dudas sobre la capacidad de las Baleares para generar estos espacios —de hecho con Italia se ha delimitado— y ser base de partida para repartir la plataforma y ZEE con Argelia.

Tanto Marruecos como Argelia son partidarios de la equidad por lo que al ser la plataforma algo más estrecha en la Península de prosperar su tesis la línea de delimitación iría abatida hacia la Península, mientras que la de la ZEE —para la que no hay razón que se aplique la equidad en esta área— sería la línea media y su recorrido transcurriría al sur de la primera.

El trazado de fronteras nacionales debe completarse en Canarias, donde está asegurada la conflictividad generada por la utilización de las Islas Salvajes para delimitar la ZEE por parte de Portugal, y fundamentalmente por el contencioso sahariano. La antigua colonia española aspira a su autodeterminación —proceso que se encuentra en marcha en Naciones Unidas— aunque ocupado en la actualidad por Marruecos. De obtener la independencia y su constitución como Estado surgiría una nueva frontera con un Estado opuesto y separado por una distancia superior a 24 millas. Entre Canarias y el continente queda otra frontera por delimitar con Marruecos. Este caso es similar al de Portugal. Con ambos países se producen fronteras «discontinuas» por efectuarse a partir de territorios fragmentados. Las delimitaciones a realizar entre Canarias y los territorios de su entorno, sólo deberán incluir la ZEE y la plataforma, pero al ser ésta muy estrecha en Canarias, la frontera puede resolverse con el solo trazado de la ZEE que incluye ampliamente a la plataforma en la zona oriental de las Islas, no así al W y SW donde el borde exterior del margen continental rebasa las 200 millas.

#### b) *Fronteras marítimas internacionales.*

España tiene dos segmentos fronterizos en los cuales sus aguas, lecho y subsuelo son adyacentes con la alta mar y la Zona: uno al NW de la Península y otro en Canarias al WSW de las islas (mapa 12). En esta última área el margen

continental (ver 3.2.) tiene su borde exterior aproximadamente en la isóbata de 5.000 metros que a medida que desciende en latitud se va alejando del límite de 200 millas de la ZEE (mapa 12), rebasando incluso las 350 millas (aparentemente la máxima amplitud que permite la Convención) desde Pta. Orchilla (Isla de Hierro). En este caso España deberá proceder a medir el espesor de los sedimentos, según establece la Convención en el artículo 76.4.i.), ya que las otras posibilidades (60 millas al pie del talud o 100 millas desde la isóbata de 2.500 metros) dado lo abrupto del talud y la proximidad de dicha isóbata a las Islas, situarían el límite dentro de la pendiente continental, lo que no tiene ningún sentido. Cuando la Administración proceda a tales mediciones se tendrá en la zona una doble frontera internacional: una para las aguas —el arco de las 200 millas de la ZEE (mapa 12)— y otra en el lecho compuesta por LBR que no podrán exceder las 60 millas de longitud, y cuya distancia a las Islas no podrá rebasar 350.

La frontera marítima internacional del NW transcurre desde el final de la frontera nacional con Francia en el Golfo de Vizcaya hasta el punto 1-A en la columna de agua, y hasta el punto C en el lecho. Es decir, la frontera internacional se interrumpe antes en el lecho y continúa por la columna de agua hasta el punto 1-A.

Ninguna de las dos fronteras internacionales que posee España se encuentra formalizada. Al no delimitar jurisdicciones entre los Estados no se realiza por convenio, sino que primero debe procederse a su determinación y depositar en Naciones Unidas las cartas con las coordenadas geográficas. El Estado español no ha llevado a cabo ninguna de las formalidades citadas. En cuanto a la formalidad de notificación a N. U., depende de la actitud que tome respecto a la Convención, ya que de no firmarla ni adherirse no se verá obligada con lo allí estipulado.

Por lo que respecta a la determinación unilateral, es una decisión que tendrá que tomar en un plazo más o menos breve, pero necesario para hacer constar frente a otros Estados los límites de la jurisdicción nacional a efectos de la explotación y conservación de los recursos y el medio ambiente.

#### 4.2.3. *Límites zonales y de las plazas de soberanía.*

El espacio contenido por la articulación de los distintos segmentos fronterizos no es, como ya se sabe, un espacio homogéneo; está com-

puesto de distintas zonas marítimas sobre las cuales el Estado ejerce distintos grados de soberanía: aguas interiores, mar territorial, plataforma continental y ZEE.

Tanto a efectos internacionales como de la misma comunidad nacional se requiere definir los *límites* de cada uno de ellos. Así, las aguas interiores son de especial importancia para las Comunidades Autónomas, lo mismo que el mar territorial donde la Administración ejerce determinadas competencias; y por supuesto es de capital importancia para el Estado la plataforma y la ZEE para la explotación y conservación de los recursos.

Consecuentemente, resulta imprescindible la determinación precisa de cada una de estas Zonas y su cartografía. A las líneas de delimitación las denominamos *límites* para diferenciarlas de las analizadas con anterioridad. Así mientras la frontera constituye el contorno del mapa marítimo, los límites definen dentro de ese contorno cada una de las zonas que componen la estructura territorial del espacio marítimo.

España posee un conjunto de pequeños territorios denominados plazas de soberanía, subdivididos a su vez en plazas mayores (Ceuta y Melilla) y menores (Peñón de Vélez de la Gomera, de Alhucemas, y archipiélago de Chafarinas). Algo más de treinta kilómetros cuadrados<sup>17</sup>, repartidos a lo largo de la costa del reino de Marruecos (mapa 20).

Estos territorios en cuanto están sujetos a soberanía, en teoría, deben generar sus correspondientes espacios marítimos que deben delimitarse con Marruecos.

La posición oficial española a este respecto es de una total indefinición: se afirma la soberanía sobre tales territorios pero sin concretar los efectos derivados de la aplicación de la legislación referente a la determinación de espacios marítimos. Esta circunstancia ha sido ya suficientemente tratada con respecto al territorio de Ceuta en el área del Estrecho. Completaremos aquí el análisis para el resto de los territorios esparcidos en el Mar de Alborán.

En ausencia de datos oficiales, nos limitaremos a exponer la casuística generada a la luz de lo establecido en la Convención.

La primera cuestión a determinar es concretar qué espacios marítimos pueden crear. Tratándose de los Peñones y el archipiélago de Chafarinas no caben dudas que solamente tienen derecho a generar mar territorial (art. 121) pues son rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia.

Dada la distancia a que se encuentran de la costa marroquí —menos de once millas— debe procederse a su delimitación; ¿pero con qué principios: la equidistancia o la equidad? Es evidente que si se aplica la equidistancia, España obtendría sustanciosas ventajas de territorios minúsculos.

La segunda cuestión se plantea con relación a las plazas mayores —Ceuta y Melilla— que constituyen pequeños territorios continentales. En este caso además del mar territorial, ¿tienen derecho, Ceuta y Melilla, a generar ZEE y plataforma continental? La Convención no estipula nada en relación con estos pequeños territorios, por lo que dada su continentalidad cabe proceder a delimitar tales espacios. Quedaría por establecer —al igual que en el caso de los Peñones— qué principio se adopta, la equidistancia o la equidad. Nuevamente, y esta vez con mayor trascendencia, pequeñas extensiones superficiales crean espacios marítimos de una magnitud desproporcionada.

Pero, además, el caso de las plazas de soberanía se produce en un marco espacial, el Mar de Alborán, donde el fenómeno de microterritorialización —al que hay que añadir Gibraltar y la isla de Alborán— tiene consecuencias de gran alcance: el Estrecho de Gibraltar y su embocadura oriental pasarían a tener —de formalizarse los espacios marítimos descritos— una destacada presencia española, pues además del arco Norte de la cuenca (desde Tarifa a Gata), España estaría presente en la otra orilla.

Es patente la conveniencia de clarificar la situación fronteriza en esta zona ya que las implicaciones son de incuestionable gravedad. Recordemos en este sentido las maniobras que en noviembre de 1982 realizaron Marruecos y Estados Unidos en la bahía de Alhucemas; dadas las características de ésta —diez millas de boca y cuatro y media de fondo— y teniendo en cuenta que el Peñón del mismo nombre se encuentra dentro, los ejercicios navales debieron desarrollarse en parte sobre aguas españolas.

Dentro de los problemas de límites que tiene planteados España, los del Mar de Alborán presentan un grado de complejidad y conflictividad muy superior a los demás. Su resolución no es una mera cuestión técnica; en ella van implícitas tanto cuestiones que afectan únicamente a la región —relaciones con Marruecos— como de carácter internacional derivadas del control del Estrecho y el acceso al Mediterráneo.

España se encuentra con la mayoría de sus fronteras por formalizar. En sentido estricto no

tiene completamente definida ninguna de las fronteras nacionales e internacionales, y todavía debe resolver grandes cuestiones para poder llevarlo a cabo. En primer lugar, definirse respecto a la Convención puesta ya a la firma, y en segundo término, concluir en el Mediterráneo el proceso de establecimiento de la ZEE, sólo vigente en el Atlántico. A estas dos cuestiones hay que añadir un conjunto de conflictos territoriales cuya falta de resolución o estado de ambigüedad impiden la definitiva formalización de las fronteras: Gibraltar, las plazas de soberanía y el Sahara.

Todo esto es plenamente indicativo del grado de conflictividad que genera la delimitación de fronteras debido a la complejidad del sistema y el obligado ajuste producido por la dilatación de las bases territoriales de los Estados.

Como resumen de lo hasta aquí expuesto se puede cifrar en los siguientes extremos los rasgos significativos del sistema fronterizo español, a reserva de su completa definición:

- Fronteras plurilineales generadas por la diversidad de significados: frontera política, de recursos, del medio físico. El resultado formal es la estratificación de jurisdicciones.

- Creación de nuevas fronteras por expansión de la jurisdicción nacional. España pasa de tener fronteras con dos Estados a tenerlas con seis: Portugal, Francia, Italia, Marruecos, Argelia y República Saharaui. Además de prolongar antiguas fronteras, las duplica con Portugal (entre Canarias y Madeira) y Marruecos (nuevamente entre Canarias y la costa occidental marroquí).

- Las dos características apuntadas son, a su vez, una fuente de inestabilidad internacional, no sólo por el aumento de las zonas de fricción con otros Estados, sino por las mismas dificultades para llegar a su determinación. Sin duda estos rasgos no son un hecho singular de España —aunque dada la composición y morfometría de su base territorial es más propensa—. Diversos análisis lo han puesto ya de manifiesto globalmente (Voelckel, M., 1977; Buzan, B., 1978).

#### 4.3. El espacio estratégico.

Cada una de las partes en que se fragmenta este capítulo se corresponde con determinados conceptos y episodios que bajo el nuevo ordenamiento han adquirido un nuevo significado. Este preámbulo pretende advertir sobre un exce-

sivo automatismo en la aplicación del silogismo. Concluir en que existe un «nuevo» espacio estratégico rebasa los límites no sólo de este capítulo sino del conjunto del trabajo.

En efecto, ya el mismo concepto de *espacio estratégico* no es unívoco, y los elementos que pueden llenarlo de contenido, cada uno por separado, remiten a universos de compleja estructuración; así, las relaciones internacionales, la política de defensa, el transporte marítimo y las actividades extractivas, entre otras cuestiones, requerirán ser analizadas a fondo para emitir conclusiones tajantes.

En lo que aquí nos concierne de manera esencial, ha sido descrita y examinada la estructura del espacio marítimo; como elemento sustantivo constituye pues el término de referencia obligado y el marco físico de los fenómenos que adquieren una expresión espacial. Desde esta perspectiva puede anotarse que las modificaciones en la estructura del espacio marítimo —de España y de los Estados de su entorno— introduce un factor de distorsión de la imagen tradicional del espacio estratégico.

Partiendo de estas premisas, en lo que sigue, nos ocuparemos del significado del ámbito marino en la determinación del espacio estratégico y de la forma en que los cambios ya anotados han influido en su estructuración.

¿Qué debe entenderse como *espacio estratégico*? aunque no es este el lugar para proceder a su tratamiento teórico, sí deben perfilarse algunos rasgos que permitan utilizar el concepto con cierta precisión. En una primera aproximación, es el espacio donde se sitúan, juegan y se interrelacionan los componentes que las colectividades —léase el Estado— perciben y denominan como estratégicos. Avanzando hacia un mayor grado de elaboración, puede entenderse como el espacio en el que adquieren un valor crítico determinados elementos y fenómenos considerados vitales para el mantenimiento de la integridad, la pervivencia y la proyección exterior del Estado.

Bajo el primer concepto el espacio se limita a ejercer la función de mero contenedor de objetos, esto es, el objeto es dominante y el espacio subordinado, mientras que en el segundo el espacio junto con los procesos sociales intervienen en la valoración crítica de los objetos<sup>18</sup>; esto supone que ciertas categorías espaciales son al mismo tiempo componentes inseparables en determinados hechos. Así la actividad pesquera de un Estado es determinada/conformada por la distancia.

Con esto nos introducimos en la cuestión central que permite explicar el concepto de espacio estratégico: cuáles son los elementos y fenómenos que entran dentro de la categoría de estratégicos.

El término estrategia en su acepción más académica es el arte de dirigir las operaciones militares, y en un sentido amplio incluye —dentro de la misma acepción militar— a la Historia, la Política y la Geografía como disciplinas que ayudan a ejercer dicho arte. En la actualidad, en el lenguaje de determinados expertos y en la literatura política, económica y social esta acepción ha sido ampliamente rebasada, y aunque se siguen manteniendo claras conexiones con la actividad militar —en un sentido más preciso hay que utilizar las nociones de *defensa* y *seguridad*— abarca un amplio espectro de fenómenos tales como «(...) la guerra, la paz, el dominio, el poder, la conquista y el choque de voluntades» (Sánchez - Gijón, A., 1978, 9). Una enumeración y exposición de los factores estratégicos que intervienen en la política exterior, y en concreto en la española se encuentra en Oreja Aguirre (1977) que determina como tales: el sistema de defensa nacional, el territorio, la economía y la tecnología, la información estratégica y las alianzas.

Todos estos factores citados aunque poseen un carácter genérico —y en definitiva por esta razón— son aplicables al ámbito que de forma singular nos interesa: el océano; su amplitud y el rol que desempeña en el desenvolvimiento del mundo actual es la razón y el fundamento de la existencia de la *estrategia marítima*, noción que implica a todo lo relacionado con el uso del mar (McC Gwire, M., 1976, 15). Esta noción no por amplia deja de tener virtualidad; no obstante, de todo lo relacionado con el uso del mar, aquí seleccionaremos los factores que a nuestro juicio presentan un especial significado para España: el territorio, la defensa, la explotación de recursos y las comunicaciones. Todos ellos poseen un probado valor crítico al mismo tiempo que una destacada expresión espacial.

En el análisis que desarrollamos a continuación consideramos el territorio —y de forma singular el territorio marítimo— como el espacio estratégico nuclear por ser el espacio del Estado lo que le convierte, con todo fundamento, en el espacio estratégico mejor definido, estable y solidario. Su representación formal ha sido ya debidamente descrita y analizada; ello nos permite abordar su significado estratégico y el grado de ajuste que se da entre él y el resto de las expresiones

espaciales producidas por los distintos factores estratégicos considerados.

#### 4.3.1. Significado estratégico del territorio.

¿En qué medida han influido —o puede influir— las transformaciones territoriales producidas por el nuevo orden oceánico en la percepción y determinación de nuestra situación estratégica? Antes de que se hubiera iniciado este proceso la base territorial del Estado —su composición y situación relativa— constituía una fuente inagotable de controversias y planteaba en términos reduccionistas la disyuntiva de nuestra idiosincrasia atlántica, mediterránea, polémica que se ha reavivado con ocasión de la incorporación de España a la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)<sup>19</sup>.

Una segunda polémica, ésta más restrictiva, reducida a un pequeño grupo de especialistas en temas de defensa y seguridad, está centrada en las propias características del espacio estratégico, y en alguna medida recoge parte de la anterior controversia: ¿Constituye España una unidad estratégica, posee estratégicamente su propia identidad?<sup>20</sup>.

No es nuestra intención abundar en tales polémicas ni entrar en su casuística, aunque sí introducir en los conceptos en ellas utilizados, los nuevos factores marítimos.

Resulta ya un tópico en los análisis políticos y geoestratégicos indicar la situación que ocupa España (la Península) en la encrucijada de los mundos atlántico y mediterráneo, y puente hacia el continente africano. Nadie niega esta evidencia, pero una vez admitida esta realidad ineludible, el énfasis que se pone en cada una de estas proyecciones es función del pensamiento político, realizándose en ocasiones sesgos excesivamente forzados. Así la opción atlántica suele estar vinculada al Atlántico Norte identificado con el mundo industrializado y de economía libre. Por el contrario, las inclinaciones mediterráneas se asocian con posiciones neutralistas y de acercamiento al Tercer Mundo<sup>21</sup>. Dentro de este mismo planteamiento de triple proyección caben otras formulaciones, variantes de la anterior. Por una parte, la que designa como vectores el Atlántico, el Mediterráneo y Europa (Barbé, E., 1981, 102), si bien en este caso la disyuntiva se presenta entre las inclinaciones continentales y las oceánicas. En segundo término la enunciada en términos regionales continentales: Europa, América y África (Madeiros Ferreira, J., 1981, 35).

Teniendo en cuenta la estructura territorial objeto de este trabajo, ¿qué aporta a los planteamientos citados?, ¿favorece o va en detrimento de las direcciones político-geográficas apuntadas? A nuestro juicio, ahonda y otorga más profundidad a los tres vectores porque en términos cuantitativos nuestras magnitudes espaciales se han incrementado de forma equilibrada: accedemos a una mayor porción del Mediterráneo, nos extendemos más al Oeste por el Atlántico Norte, se incrementa la proyección en el Atlántico Sur y entramos en contacto con mayor intensidad en los países del continente africano (recordamos que se crean nuevas fronteras con Marruecos, Argelia y la República Democrática Saharaui). En este aspecto la dilatación del territorio efectuada por medio de la incorporación de espacios marítimos, no contribuye a que se incline el fiel en ninguna de las direcciones apuntadas, lo que además tendría un valor meramente dimensional sin validez política ni ideológica. Pensemos que, por ejemplo, el Reino Unido ha incrementado notablemente su presencia en el Atlántico Sur a partir de los restos coloniales insulares diseminados desde los trópicos hasta la Antártida, lo que no conlleva ningún proceso de impregnación de las pautas ideológicas o culturales de las comunidades de ese entorno.

En definitiva, para España ello no supone afirmarse de manera particular en ninguno de los mundos que convergen en sus aledaños: ni el atlantismo ni la mediterraneidad, como valores culturales van a ser potenciados.

Lo que se pone de manifiesto con la nueva estructura territorial es la presencia material en las áreas comentadas. Constituyen situaciones objetivas y mensurables. Nuestra presencia en el Mediterráneo —que en términos relativos es notablemente superior a la del Atlántico— se puede expresar mediante una medida superficial representativa de la extensión de la ZEE y la plataforma; ello no nos va a hacer más mediterráneos desde el punto de vista sociológico pero aumenta la capacidad de control en ese espacio, y la cuota de responsabilidad con respecto a cuestiones tan vitales en esa zona como la preservación del medio marino<sup>22</sup>.

En segundo término, la nueva estructura territorial aporta un mayor grado de cohesión a los componentes territoriales (ver 3.1.), que ahora aparecen integrados en dos áreas —Península, Baleares y Canarias—. ¿Puede hablarse por ello de una mayor compacidad del espacio estratégico? ¿Es independiente y singular el espacio estratégico español? Indudablemente el compo-

nente marino del territorio es ahora el de mayor magnitud, el que permite conectar los dos fragmentos territoriales, y un poderoso envolvente al mismo tiempo. ¿Afectan estas circunstancias a la definición y planteamiento del sistema de defensa? La respuesta es rotundamente afirmativa; la noción que se ha desarrollado de la defensa y seguridad nacionales es por encima de todo marítima.

Sánchez-Gijón (1978) construye su crítica en torno a estos argumentos; piensa que España no posee un espacio estratégico diferenciado, singular, y las doctrinas que sostienen lo contrario, procedentes del pensamiento naval, lo basan, en que el espacio marítimo sistematiza mejor el espacio estratégico, y además al fundamentar toda la estructura de la defensa y seguridad en dicho espacio potencian los intereses y el poder de ese sector de las fuerzas armadas (Sánchez Gijón, 45-58).

Ignoramos si este autor en las fechas en que abordó su obra tenía conciencia exacta de las repercusiones del nuevo orden oceánico; hoy creemos que está plenamente justificada una filosofía de la defensa y la seguridad basadas predominantemente en los elementos oceánicos del territorio. La base territorial del Estado Español es como se ha expuesto, fundamentalmente marítima. Es posible que no exista una identidad estratégica española, pero sí existe un territorio que, en términos objetivos, físicos, posee un componente marino superior al terrestre.

Y en efecto, el diseño oficial de la estrategia española dado a conocer en enero de 1980 por la Junta de Jefes de Estado Mayor se realiza teniendo en cuenta que «(...) el centro de gravedad de nuestra estrategia general radica en el control del eje Baleares / Estrecho / Canarias» (Almirante Jefe Estado Mayor de la Armada, 1983, 188), y con arreglo a este principio se están organizando los medios de combate y logísticos de la Armada (Morgado Aguirre, M., 1983).

#### 4.3.2. *El espacio de la defensa.*

La interpretación del significado del mencionado eje puede ser, sin embargo, controvertida, al igual que el papel de la Armada en la política estratégica global. En efecto, el eje que une los dos archipiélagos a través del Estrecho, centra su potencialidad en esos tres focos Baleares, Gibraltar y Canarias, lo que configura un perfil marginal y excéntrico con respecto al conjunto del territorio; en definitiva, lo que se potencia es el reforzamiento del flanco sur español que lo es

simultáneamente de la defensa europea articulada en la OTAN.

La mayoría de los expertos coinciden en valorar la posición española en función de ese flanco constituido por el Mediterráneo, el Estrecho, y Canarias como avanzada de la OTAN en el Atlántico Sur (East, W. G., 1953; Gasteyger, C., 1975; Alvarez de Castro, 1978; Lobo, A., 1981; León, A. y Buhigas, J. L., 1982). Esta concepción del papel estratégico de España aprovechando su fachada marítima al Mediterráneo y su presencia en el área meridional del Atlántico Norte, sin duda es reforzada por el nuevo orden oceánico que permite ampliar considerablemente los espacios jurisdiccionales, y pone de manifiesto una tendencia al basculamiento hacia el sur de los intereses defensivos y de seguridad españoles<sup>23</sup>. No deja de ser una paradoja que la incorporación española al Tratado del Atlántico Norte sea utilizada para desplazar hacia el sur los objetivos centrales de nuestra política de defensa y seguridad; claro que este fenómeno no debe resultar sorprendente si se entiende que una política de defensa planteada de forma multilateral y concertada debe repartir entre las partes cada una de las áreas de interés. Y en efecto, como ya hemos anotado, a España se le ha asignado papeles en el Mediterráneo Occidental, el Estrecho y Canarias.

Analizaremos brevemente cada una de estas áreas, empezando por el Estrecho que constituye oficialmente el objetivo central de la política de defensa del Estado español.

#### a) *El centro de gravedad de la defensa.*

En palabras del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada «(...) en controlar efectivamente el Estrecho y los triángulos mediterráneo y atlántico, que constituyen sus accesos, radica nuestro peso específico a escala mundial y la seguridad de nuestras fronteras marítimas y provincias insulares (...)» (1983, 188). En estas manifestaciones se evidencia el destacado valor que se asigna al Estrecho y el concepto amplio —en términos físicos— que de él se tiene<sup>24</sup>.

La valoración del Estrecho en el grado expresado por la máxima autoridad de la Armada tiene su fundamento en el tráfico mercantil y de productos energéticos que se canalizan a través de él, y en su condición de paso obligado de submarinos y buques de superficie de las marinas soviética y norteamericana cuya presencia en el Mediterráneo se ha incrementado de forma alarmante en los últimos años<sup>25</sup>.

En lo que respecta al tráfico de buques mercantes por el Estrecho es unánime la extremada importancia que se le asigna, no obstante, por sorprendente que parezca, se carece de sólidas evaluaciones acerca del volumen de mercancías que por él fluyen<sup>26</sup>; de igual forma el número de buques que cruzan el Estrecho constituye un dato poco consistente. S. C. Truver (1980) indica que el capitán del puerto de Gibraltar estimaba en 50.000, el número de buques que cruzó el Estrecho en 1976. Esta misma cantidad es la contabilizada por la Junta de Obras del Puerto de Algeciras en 1977, de los que ocho mil eran petroleros que transportaban unas 290.000.000 (doscientos noventa millones de toneladas («El País», 9, IX, 1979).

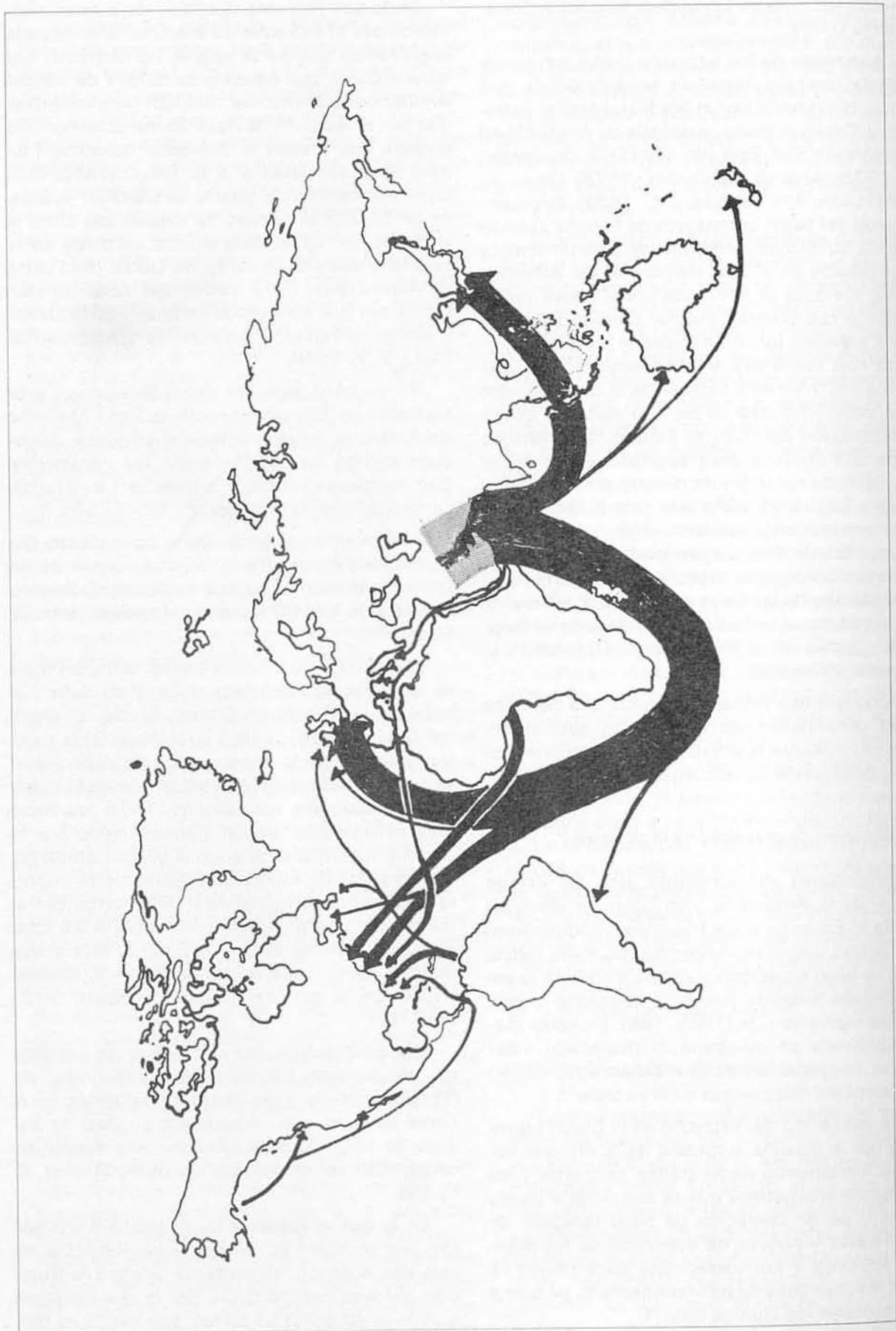
Por nuestra parte, los datos obtenidos y procedentes del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, están referidos al trimestre Junio-Julio-Agosto de 1980, siendo las cantidades: 228 petroleros y 990 mercantes con un toneleje aproximado (de los buques) de 16.475.585 Tm.

Evidentemente estos datos no guardan correspondencia con los anteriores ya que en un trimestre el total de buques es de 1.218, frente a la media de 12.500 tomando el total anterior de 50.000<sup>27</sup>.

En cuanto al tráfico de crudos la importancia de Gibraltar está asociada al Canal de Suez y al petróleo producido en Oriente Medio. El cierre del canal en 1967, indujo a un importante cambio tecnológico: la construcción de superpetroleros para hacer más rentable la ruta de El Cabo; tras la reapertura del canal en 1975 los flujos más voluminosos siguen transcurriendo por la derrota sudafricana (gráfico 4.4.). Sin embargo, el transporte de refinado presenta cierta importancia, calculándose que en 1974 surcó por el Estrecho y el Mediterráneo el 17,50% del total mundial, y siendo sólo el 4% de la flota activa mundial de tanques la que operó en el Mediterráneo en el período 1975-77 (Truver, S. C., 66-77).

Las perspectivas para el tráfico de petróleo son de aumento del volumen a transportar vía Gibraltar debido a las mejoras realizadas en el Canal de Suez que ya permiten el paso de buques de 150.000 toneladas de peso muerto en carga, esto es, en sentido sur-norte. (Truver, S. C., 69).

En lo que se refiere a la utilización del Estrecho por las flotas de las dos superpotencias, es esta una cuestión íntimamente ligada a la situación del área mediterránea, por lo que pasamos a su examen como ya hemos anunciado en tan-



4.4. Transporte de crudos mundial.

to que configura uno de los escenarios de la estructura estratégica española.

#### b) *El universo mediterráneo.*

En opinión de algunos autores el Mediterráneo ha sido redescubierto por países ajenos al área; primero el Reino Unido, y a partir de la segunda guerra mundial por Estados Unidos y la Unión Soviética que han convertido este mar en uno de sus puntos de convergencia (Gasteyger, C., 43; Alvarez de Castro, 62). Incluso la misma valorización de la dimensión mediterránea española ha sido realizada por una potencia —Estados Unidos— extra-ibérica. (Madeiros Ferreira, J., 36).

La presencia norteamericana en la zona mediterránea que se inicia en 1946 (Truver, S. C., 72-74), tiene como finalidad ser la «punta de lanza» de la estrategia occidental debido a la accesibilidad a los territorios soviéticos y de los países integrantes del Pacto de Varsovia (León, A., y Buhigas, J. L., 115).

Por su parte la Unión Soviética aparece en este mar en 1958, consolidándose su presencia en 1964, para iniciarse la competencia naval USA-URSS en los años setenta. Según B. Dismukes (1981) la Unión Soviética en caso de ocupación de Europa emprendería la ofensiva naval en el Mediterráneo —no en el Atlántico— y con los efectivos que ya tiene desplegados en esa zona.

El resultado es que el Mediterráneo es hoy una de las zonas más intensamente militarizadas del mundo. Estados Unidos posee más de 199 facilidades militares en esta región (Barbé, E., 100) con una flota (la VI) compuesta por una media de cuarenta-cincuenta navíos (Truver, S. C., 75), mientras que la Unión Soviética a partir de la crisis de Oriente Medio de 1973, multiplicó por diez sus buques de superficie y submarinos (Barbé, E., 99)<sup>28</sup>.

¿Cuál es en este contexto el papel de España en la zona? En la medida en que el flanco Suroccidental terrestre está basado fundamentalmente en Turquía, junto con Grecia, y antes de la revolución islámica también por Irán, a España le corresponde reforzar el control del espacio marítimo en la zona occidental —de Baleares al Estrecho— debilitado por la ausencia de Francia de la estructura militar de la OTAN. Para algunos expertos todo el flanco Sur, desde Turquía a España, es el flanco débil de la Alianza, caracterizado por la inestabilidad política, contrariamente a lo que sucede en el flanco Norte, integrado por paí-

ses políticamente estables (Gossler, G. W., 1983, 16).

En este sentido también se ha destacado la complejidad del mundo mediterráneo, encrucijada de los «cuatro mundos»: democracias occidentales, regímenes comunistas, países productores de petróleo y países subdesarrollados (Gasteyger, C., 41), y «microcosmos del mundo de hoy» (Zorgbibe, Ch., 1980, 152), caracterizado por ser dominantes los «lazos verticales» que cada país mantiene con los aliados exteriores, frente a los horizontales con los de la zona (Silvestri, S., 1981, 43).

Esta complejidad de universos quizá se deba como apunta Braudel a que «El Mediterráneo no es un mar, sino una sucesión de llanuras líquidas (...) toda una serie de mares angostos, de *narrow-seas*. Cada uno de estos mundos particulares tienen sus características (...)» (Braudel, F., 1976, I, 140).

El papel de control y defensa del Estrecho es, pues, un factor vital para la Alianza y a ello dedica los esfuerzos oportunos<sup>29</sup>. En esto son coincidentes los objetivos aliancistas y españoles en la zona, aunque no responden a idénticos intereses. En efecto, el origen de las amenazas para España en esa zona proviene del norte de África debido al cuestionamiento por parte de Marruecos de la soberanía sobre las plazas mayores y menores (ver 4.2.), y la competencia por el control del Estrecho, (Viñas, A., 1982). Ante estas amenazas España no cuenta con el respaldo ni de Estados Unidos ni de la OTAN<sup>30</sup>.

#### c) *La avanzada suratlántica.*

El tercer foco del eje, Canarias, reproduce a nuestro juicio la dialéctica de intereses zonales-extrazonales existentes en el Mediterráneo. Sobre el entorno del archipiélago gravita una importante carga estratégica: su situación en la ruta de retorno de los buques-tanques procedentes del Golfo Pérsico —se calcula que el setenta por ciento del petróleo que recibe Europa pasa por Canarias (Navarro-Ferré, J., 1981, 55)—, y de las derrotas que unen África y América del Sur con Europa. En segundo término en el sistema de defensa y seguridad de la Alianza, Canarias funciona igualmente como punta de lanza de la penetración aliancista en el Atlántico meridional, justificada por el expansionismo soviético en África. Desde el punto de vista militar, dentro de los objetivos OTAN, Canarias sería base de la aviación estratégica (León, A., Buhigas, J. L., 114), y en caso de conflagración Este-

Oeste el archipiélago sería vital para el empleo de rutas meridionales (Dismukes, B., 1981, 75). En la actualidad, Canarias no contiene ninguna IDA<sup>31</sup> de las concertadas en el Convenio de Amistad España-Estados Unidos (2 Julio 1982) aunque sí instalaciones cuya participación es fundamental<sup>32</sup>.

Sánchez-Gijón (1978, 73) destaca por otra parte cómo Canarias se encuentra al final de una franja africana que transcurre entre Eritrea y el Sáhara, y por la que discurre un corredor aéreo con escaso control que permitió jugar un papel muy activo a la Unión Soviética en la crisis angolana (Navarro-Ferrer, J., 56).

Desde la perspectiva estricta de los intereses nacionales la situación se desenvuelve en un marco más reducido y doméstico. Con la pérdida del último resto colonial —el Sáhara— Canarias se ha convertido en una nueva zona de fricción con Marruecos y además con el Frente Polisario que acusa a España de atentar contra la soberanía de la República Democrática Saharaui al incluir en los acuerdos pesqueros con Marruecos sus aguas territoriales.

La comunidad canaria, por su parte, se siente manipulada y con complejo de aislamiento en una zona que funciona como «marca» y a la que se desplazan los conflictos «localizados y controlados» de los dos bloques, siendo ésta una de las razones de la expansión de la OTAN, hacia el sur (González Vieitez, A., 1981).

Llegados a este punto, podemos plantearnos cuál es la correspondencia entre el territorio y el espacio de la defensa, tanto en su expresión formal —eje Baleares, Estrecho, Canarias— como la orientación de intereses y tendencias asumidos por la fuerza naval.

#### d) *El poder naval.*

Ya se ha anotado más arriba que con respecto al conjunto territorial el mencionado eje ocupa una posición excéntrica, marginal y que de hecho significa un desplazamiento hacia el sur del centro de gravedad. No obstante este eje es el sistema que permite una mayor conectividad entre los tres núcleos territoriales que componen el Estado<sup>33</sup>. Ha quedado igualmente explicado cómo los objetivos de defensa y seguridad diseñados por España y los contemplados por la OTAN son coincidentes aunque no respondan a idénticos intereses. En este contexto tanto la determinación de escenarios estratégicos como el tipo de flotas que está en proceso de construc-

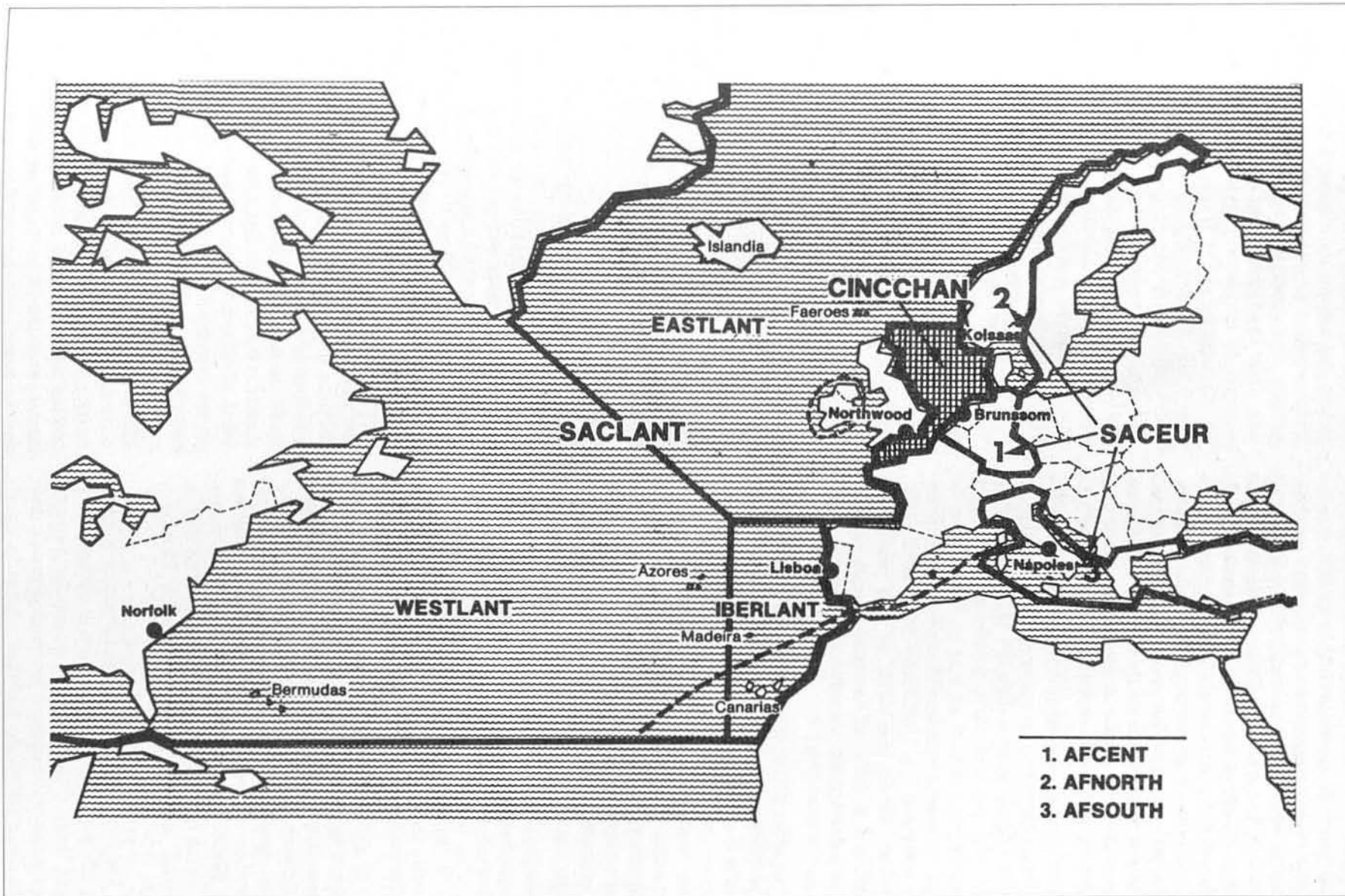
ción no tienen como objetivo prioritario la defensa del territorio en sentido estricto.

En efecto, al proyectar los programas navales se han concebido para integrarlos en el sistema occidental en el que el Atlántico Norte cuenta con las flotas de los países europeos (integrados y no integrados en la OTAN) y de América del Norte, lo que hace que la presencia española en la zona no sea indispensable. Esta cuestión no obstante está pendiente de resolver, a la espera de que España decida su incorporación a la estructura militar de la OTAN<sup>34</sup>. En ese momento tendrá que determinarse la forma de integración en el esquema de mandos y zonas de jurisdicción. Con la estructura actual (gráfico 4.5.) el espacio marítimo español queda repartido en tres zonas: EASTLANT (las aguas del Cantábrico y Galicia), IBERLANT (las del Golfo de Cádiz y Canarias), y AFSOUTH (las del Mediterráneo).

La pretensión española es la de crear un mando nuevo que abarque todo el territorio incluyendo las zonas marítimas («El País», 4.IX.81), lo que cuenta con la resistencia de la misma Alianza y la oposición de Portugal («El País», 1.6.82).

Por otra parte, en las condiciones ahora existentes (no integración en la estructura militar y el nuevo Convenio de Amistad con Estados Unidos, firmado en julio de 1982), España no tiene definido y estructurado su espacio estratégico, al menos formalmente, en relación con los países de su entorno. Al firmarse el nuevo Convenio hispano-norteamericano con posterioridad al ingreso en la Alianza, desapareció del Convenio la denominada Zona de Interés Común (ZIC) establecida en el anterior de 1976; sus límites eran al Oeste el Meridiano 23° (cerca de Azores), al Norte el Paralelo 48° (Bretaña francesa), al Sur el Trópico de Cáncer, y en el Este el Meridiano que pasa al W de las aguas territoriales de Córcega y Cerdeña (Madeiros Ferreira, J., 35).

En cuanto al programa naval proyectado y en proceso de realización<sup>35</sup>, aunque modesto, responde al tipo de flota oceánica cuyas funciones pueden concretarse en los siguientes cinco puntos: 1) disuasión estratégica; 2) combate naval; 3) proyectar fuerza a tierra; 4) control de uso del mar; 5) soporte de los objetivos diplomáticos (Nailor P., 1980, 143)<sup>36</sup>. De estas cinco funciones España no está en condiciones de desarrollar la primera, reservada por el momento a las dos superpotencias junto con Francia y el Reino Unido, y para lo cual se precisa los submarinos balísticos nucleares estratégicos (SSBN). Esta manera de concebir y ejercer el poder naval no



4.5. OTAN. Mandos y zonas de jurisdicción.

contempla como objetivo prioritario ni la defensa del territorio ni del tráfico marítimo, aunque se suela incluir como parte de los objetivos y misiones de las fuerzas navales<sup>37</sup>. En la actualidad, la presencia naval como soporte de la política exterior (*gunboat diplomacy*, en expresión más contundente) y la proyección de la fuerza, todo ello con el telón de fondo de la disuasión estratégica por parte de las grandes potencias, son las funciones dominantes de las flotas de guerra, en un orden internacional donde las tensiones y conflictos se dirimen en ámbitos regionales<sup>38</sup>.

Bien ¿cuáles son entonces las funciones que se piensa asignar a la nueva flota española? En palabras del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, por una parte potenciar la situación geoestratégica la cual es «(...) un firme punto de apoyo para proyectar poder, influencia, presencia y actividad (...)» (Almirante Jefe, 1983, 187), al mismo tiempo que dotar de «(...) proyección oceánica a la defensa nacional en sus concepciones estratégicas; respaldo y apoyo a la política exterior española»<sup>39</sup>.

Proyectar poder, influencia, y apoyar la política exterior responden a una dinámica centrífuga, opuesta a objetivos de carácter meramente domésticos, remitibles por tanto al ámbito exclusivo del territorio sobre el que se ejerce jurisdicción, sobre el espacio del Estado. En qué áreas se piensa «proyectar» e influir, de forma explícita, es todavía una incertidumbre. Ni las instancias políticas ni las militares han procedido a su concreción<sup>40</sup>.

Así pues desde la perspectiva de la defensa y la seguridad el espacio estratégico tendría la siguiente expresión:

– El territorio marítimo, entendiendo como tal todas las zonas marítimas sometidas a jurisdicción (mar territorial, ZEE y plataforma).

– El eje Baleares, Estrecho, Canarias. Posee un doble significado: a) *Focal*, que responde a intereses fundamentalmente domésticos: control del Estrecho y conectividad entre los componentes territoriales; b) *Frontal*, en la medida que constituye no sólo la frontera más conflictiva para España, sino también la línea de penetración hacia el Mediterráneo y el Atlántico Sur de intereses extra regionales (Estados Unidos y OTAN).

– Un haz difuso, no estructurado ni formalizado que se correspondería con el campo de intereses tanto de la defensa y seguridad estrictamente nacionales como a los multilaterales derivados del sistema de alianzas adoptado. Igual-

mente deben entenderse que una parte del contenido del campo de intereses sobre el que España aspira a proyectarse y manifestar su presencia, está asociado con actividades económicas para cuyo desarrollo es imprescindible un espacio de circulación libre o al menos carente de obstrucciones. El transporte marítimo y la pesca son las actividades que en el caso español<sup>41</sup> poseen un mayor grado de dependencia exterior, y en consecuencia, acreedoras a gozar del amparo y respaldo de la fuerza naval como instrumento de la acción política y diplomática. Su localización y desenvolvimiento espacial deben ser los puntos de atracción de los vectores sobre los que se proyecte el poder naval.

#### 4.3.3. *El espacio de la comunicación y los recursos.*

##### a) *El transporte marítimo.*

La importancia que para España tiene el transporte marítimo constituye una referencia obligada en los análisis económicos, estratégicos y políticos. En los planes y proyectos de ampliación y reforzamiento del poder naval es un argumento fundamental junto con la situación geoestratégica. Las cifras son ciertamente reveladoras: más de doscientos millones de toneladas de mercancías se movieron en España en 1982, lo que representa el 92% del comercio exterior<sup>42</sup>.

La expresión espacial del tráfico marítimo se produce básicamente en las derrotas que unen los puntos origen-destino y en la red de terminales portuarias. Esta estructura básica no es homogénea ni respecto a las líneas de tráfico ni a la red de terminales; tanto una como otra están jerarquizadas en función de la magnitud de los flujos. A su vez el espacio de circulación de cada país se organiza y estructura de acuerdo con la red portuaria que constituye el elemento mejor definido y estable en razón de su calidad de infraestructura física y de notable magnitud. A partir de esta red comienzan a configurarse los distintos haces que desde los puntos de la red hacia el exterior se concentrarán para integrarse en las grandes corrientes mundiales. La responsabilidad de cada Estado con respecto al sistema de transporte está en razón inversa a la distancia, siendo ello una consecuencia lógica de la organización político-territorial; cada Estado ribereño, como se sabe, tiene plena soberanía sobre las doce primeras millas, al rebasar esta distancia, en la zona contigua, se delimitan los derechos jurisdiccionales que hasta las 200 millas

sólo afectan a los recursos, la protección del medio y la investigación. Junto a estos condicionantes, la capacidad de acción —fundamentalmente la diplomacia y la fuerza naval— decrece por regla general con la lejanía<sup>43</sup>.

La red portuaria española y las corrientes de tráfico que con ellas conectan son analizadas con el propósito de destacar los rasgos básicos del espacio de circulación.

Administrativamente las entidades portuarias españolas se agrupan en dos conjuntos: puertos mayores con un total de 29, y puertos menores en número de 164<sup>44</sup>, cuya función primordial es servir de base a la flota pesquera. Aquí nos limitamos a los puertos mayores por ser los que canalizan el grueso del tráfico mercante.

De los 29 puertos mayores, 26 están ubicados en la Península; los tres restantes se reparten, dos en Canarias (Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas y la Luz) y uno en Baleares (Palma de Mallorca)<sup>45</sup>.

En cuanto a su localización en cada una de las fachadas marítimas, diecisiete se encuentran en aguas atlánticas y doce en el Mediterráneo<sup>46</sup>. Junto a estos grandes puertos están enclavadas las nueve refinerías existentes: Bilbao, La Coruña, Huelva, Algeciras, Málaga (Puertollano), Cartagena, Castellón, Tarragona y Santa Cruz de Tenerife; por tanto cuatro en el Atlántico y cinco en el Mediterráneo.

Es precisamente a través de estos puertos por donde discurre gran parte del volumen total del tráfico marítimo integrado por productos petrolíferos.

Tabla 4.1. Evolución del tráfico portuario (millones de toneladas).

	Petróleo	Graneles sólidos	Mercancía general	Resto	Total
1974	99,5	45,5	45,5	13,5	186,0
1975	89,5	45,2	27,7	13,7	176,1
1976	100,4	45,7	31,7	13,4	191,2
1977	99,8	48,2	36,3	13,9	198,3
1978	101,2	48,4	36,4	14,3	200,3
1979	108,55	52,32	37,08	15,51	213,46
1980	108,22	59,40	38,72	20,65	226,99
1981	102,41	65,03	39,73	20,81	227,98
1982	98,51	65,91	39,75	19,11	223,28

Dirección General de Puertos, 1978, 1981, 1982.

Del total de productos petrolíferos (el 50% de todas las mercancías), el 36,6% se manipuló —en 1978— por los nueve puertos con refinería,

correspondiendo más de la mitad (el 77%) a las localizadas en el Mediterráneo. La composición de este tráfico se corresponde en su mayor parte con la importación de crudos (46,8%) y la redistribución de refinados (42%). MOPU, 1978). En 1982 los puertos mediterráneos con refinería siguen teniendo un mayor peso en el tráfico de petróleo (el 60%), aunque en este tráfico desciende la parte correspondiente a importación (44,5%) e igualmente la distribución de refinados (35,5%). En este mismo año por los puertos con refinería se canaliza el 80% de los productos petrolíferos. (MOPU, 1982).

El resto del tráfico se distribuye de la siguiente manera entre las dos fachadas marítimas.

Tabla 4.2. Distribución porcentual de graneles sólidos y mercancía general.

	Ptos. Atlántico		Ptos. Mediterráneos	
	1978	1982	1978	1982
Graneles sólidos .....	71,2%	55%	28,8%	45%
Mercancía gral. ....	57,3%	50%	42,7%	50%

Fuente: M.O.P.U., 1978, 1982.

En conjunto sólo catorce puertos —siete del Atlántico y siete del Mediterráneo— superan los cinco millones de toneladas, realizándose el 93% del tráfico total a través de 22 puertos.

Los datos hasta aquí examinados muestran que tanto la red portuaria como los distintos componentes del tráfico marítimo se encuentran sesgados hacia el espacio Atlántico, excepto en el número de refinerías y el tráfico de productos petrolíferos, favorables al Mediterráneo.

A partir de esta corona de terminales portuarias arrancan las distintas líneas que pasan a engrosar las grandes corrientes de tráfico. En la medida en que el Atlántico aparece con un mayor peso en el volumen de tráfico, deberemos admitir por tanto una importancia superior en los flujos con destino-origen en ese espacio.

Pero en lo que se refiere a las corrientes de mercancías es necesario distinguir entre los que conectan con la red de terminales y los que discurren por el espacio marítimo español con dirección a otras áreas. Obviamente las segundas no configuran nuestro propio espacio de circulación pero en virtud de su significado en el transporte mundial comprometen al Estado en la labor de garantizar la fluidez y seguridad en los espacios bajo su responsabilidad. A estos focos

nos hemos referido ya: el Estrecho de Gibraltar y las islas Canarias son eslabones claves en el tráfico mundial. A ellos habría que añadir también el NW peninsular, zona de recalada de las derrotas entre el Atlántico Sur y el Norte de Europa.

Del Mediterráneo se ha destacado ya suficientemente su función de arteria comercial entre el Atlántico y Oriente<sup>47</sup> aunque también se ha cuestionado su importancia en el sistema mundial de comunicaciones (East, W. G., 1953) puesta a prueba en la guerra egipcio-israelí, que tuvo como resultado, a estos efectos, la potenciación de la ruta de El Cabo en el transporte de crudos. Para España la controversia sobre la mayor o menor importancia del Mediterráneo no es, directamente, la cuestión fundamental ya que sea cual fuere la derrota dominante siempre se verá afectada: el tráfico que no utilice la vía Suez-Gibraltar, tendrá que optar por El Cabo-Canarias.

En la tabla 4.3. aparece una estimación –elaborada teniendo en cuenta cinco materias básicas (mineral de hierro, carbón, bauxita y aluminio, fosfatos y cereales) de la importancia del espacio marítimo peninsular con relación a las corrientes de tráfico.

Tabla 4.3. Flujos de tráfico marítimo por derrotas próximas a la Península Ibérica. (Porcentaje respecto al total mundial), 1979. (\*)

	Mediterráneo %	NW Peninsular %	Total %
Mineral de			
hierro .....	5,5	17,7	23,2
Carbón .....	11,1	7,4	18,5
Fosfato .....	14,8	17,9	32,7
Bauxita y			
aluminio .....	4,6	6,7	11,3
Cereales .....	10,5	1,1	11,6

(\*) El tráfico por el Mediterráneo no puede especificarse puntualmente su recorrido. Parte cruzará el Estrecho, o entrará por Suez sin llegar al Mediterráneo Occidental. En cuanto a la derrota del NW se ha calculado con las materias procedentes de África occidental y Sudamérica (Atlántico) con destino a Europa, es decir, las derrotas que con seguridad recalán en las proximidades de Finisterre.

Fuente: OCDE 1980. Elaboración propia.

De esta tabla se desprende el valor de la derrota del NW, no siempre tan destacado en los análisis como el Mediterráneo o Canarias. No obstante, ello es totalmente lógico teniendo presente que es lugar de paso para una de las áreas industrializadas del mundo. La diferencia con el Mediterráneo estriba en que las derrotas discurren por «mares abiertos» y por tanto carecen del riesgo de estrangulamiento propio de los

mares cerrados o semicerrados como el Mediterráneo.

La importancia del Atlántico en cuanto al tráfico marítimo queda patentizada en relación con el transporte del petróleo por el que discurre en términos globales el 70% del total mundial (Brac de la Perriere, Ch, 1983, 12). La utilización de las derrotas mediterráneas y del NW por este tráfico tan vital está expresada en la tabla 4.4.

Tabla 4.4. Tráfico de petróleo vía Gibraltar y derrota atlántica (Canarias/NW Península). Porcentaje respecto al total mundial. 1979.

	% Total Mundial
Derrota atlántica (desde África Occidental y Oriente Medio a Europa Occidental) .....	22,4
Vía Gibraltar (*) .....	7,2

(\*) El tráfico vía Gibraltar se considera el procedente de Suez con destino a Europa Occidental, por lo que debe deducirse el volumen con destino a puertos mediterráneos. Las estadísticas disponibles no permiten determinar esas cantidades.

Fuente: OCDE, 1980.

Estos datos ponen de relieve la importancia del espacio atlántico español en función de las corrientes de tráfico mundiales con las implicaciones que conlleva desde el punto de vista de la seguridad en el mantenimiento de estos flujos. En segundo término la existencia de estas derrotas y en particular el tráfico de petróleo tiene unas repercusiones ambientales debido a los riesgos de siniestros, lo que perfila y define con mayor énfasis el área de intereses estratégicos.

Respecto a las conexiones directas de las corrientes de tráfico, el mayor volumen de mercancías y materias primas transcurre por derrotas atlánticas, incluido el tráfico con origen-destino en el Mediterráneo que necesita atravesar el Estrecho, esto es, a excepción del comercio intramediterráneo y el que se desarrolla vía Suez.

Como ya se ha anotado el 50% del tráfico exterior está compuesto por petróleo, cuya procedencia mayoritaria es Oriente Medio y en concreto Arabia Saudí. Tras Oriente Medio, las zonas con mayor volumen de intercambios son América del Norte, África, el área del Mercado Común, y América Central y del Sur (MOPU, 1979, 1982).

En síntesis, el grueso del comercio exterior utiliza las derrotas atlánticas –recaladas en Canarias y NW peninsular– para el acceso a la red potuaria. Esta estructura espacial de las corrientes comerciales se reproduce en la distribución

de líneas de tráfico de las navieras españolas concentradas en África, Centro y Suramérica, y Norte de Europa (MOPU, 1979).

El tercer factor que incluimos en la definición y determinación del espacio estratégico es la explotación de recursos, y en concreto, los recursos vivos: la pesca.

b) *El espacio pesquero.*

Cuando a fines de 1976 diversos países anunciaron su decisión de adoptar una serie de medidas encaminadas a controlar la explotación de sus recursos pesqueros dentro de las 200 millas, para España se inició una nueva fase en el desarrollo de las pesquerías de gran radio. Entre los países que pensaban adoptar tales medidas se encontraban Estados Unidos, Canadá y los países miembros de la Comunidad Económica Europea, dentro de cuyas aguas España obtenía el 50% de sus capturas (FAO, 1976).

Con este tipo de decisiones se introducen importantes distorsiones en uno de los pilares de la economía de pesca: la geografía<sup>48</sup>. A partir de estos momentos se plantean las circunstancias que a medio plazo conducirán a la modificación del mapa pesquero<sup>49</sup>, ya que en muy contados casos estas medidas se traducirán en el abandono drástico de las pesquerías<sup>50</sup> sino en la reducción del esfuerzo de pesca que al generalizarse en las áreas más importantes inducen a la búsqueda de nuevas pesquerías, tarea en la que se encuentran empeñados en la actualidad tanto la Administración como los empresarios del sector.

Nuestro propósito, en lo que sigue, se cifra en exponer el desarrollo espacial de la flota pesquera española en los últimos años, y los impactos generados en la distribución geográfica de la flota a raíz de la generalización de las medidas de protección y control de los caladeros más frecuentados.

El sector pesquero español se ha caracterizado en las dos últimas décadas por su rápido cre-

cimiento y expansión. Desde el punto de vista nacional la importancia de la pesca dentro del sector primario presenta acusadas diferencias regionales; así mientras para la provincia de Huelva el valor añadido bruto (VAB) pesquero es el 67% del VAB primario, en Valencia sólo representa el 1,04%, y la media de las provincias pesqueras se sitúa en el 16,25%. En cuanto al producto interior bruto (PIB) muestra una participación decreciente del sector (0,99, en 1970 y 0,60 en 1975). Según el índice de precios la evolución de PIB se caracteriza por un crecimiento mayor del PIB del sector pesquero que el nacional (García-Tapia, J. L., y Pérez García, J. L., 1979, 14-17).

En términos absolutos la flota ha pasado de estar compuesta por nueve mil cuatrocientos sesenta y nueve buques con 184.571 TRB en 1950 a 17.148, con 807.365 TRB en 1976. La pesca desembarcada llega casi a triplicarse por (2,7) en el mismo período (Carretero Sánchez, A., 1979, 215).

En el ámbito internacional, España en 1969 era el segundo país de la OCDE en número de buques y tonelaje, pasando a ocupar el tercer puesto en cuanto a embarcaciones y manteniéndose en el mismo lugar diez años después, en 1979 (OCDE, 1980). En relación con la Comunidad Económica Europea, en 1979, España poseía una flota pesquera equivalente en número de buques al 79% del total de la CEE, lo que en TRB representaba el 77% (OCDE, 1980). A nivel mundial España ocupaba en 1970 el octavo lugar por volumen de captura entre 161 países; en 1979 se sitúa en el puesto diecisiete (FAO, 1979).

Estos breves apuntes ponen de manifiesto el destacado valor del sector en el período de expansión<sup>51</sup>, durante el cual las capturas más importantes se realizaban en seis áreas.

Las capturas, según la tabla, se encuentran notablemente concentradas en dos áreas<sup>52</sup>: en la 27 (Atlántico Noreste) y la 34 (Atlántico cen-

Tabla 4.5. Capturas nominales (\*) y principales áreas de pesca. 1973-76.

	1973	1974	1975	1976
Atlántico Noroccidental (21).....	180.600	183.699	121.751	80.822
Atlántico Nororiental (27).....	676.500	609.047	654.846	608.238
Atlántico Centro-oriental (34).....	367.200	423.137	387.287	384.846
Atlántico Sudoriental (47).....	217.200	160.871	200.691	202.964
Mediterráneo (37).....	122.500	119.230	139.410	151.510

(\*) Capturas nominales = desembarques expresados en su peso al vivo.  
Fuente: FAO, 1976 y 1979.

tro-oriental). En la primera se localizan los caladeros más importantes de Europa dentro de las 200 millas de Islandia y Noruega. En conjunto en el Mar de Norte alrededor del 50% del total de capturas proceden de la franja de las doce millas (Platzöder, R., 1978, 65). En esta área están incluidas además de las aguas islandesas y noruegas, las de catorce países más (junto con las de la propia España), entre los que se encuentran siete de los diez componentes de la CEE.

En el área 34 (Atlántico centro-oriental) están integradas las aguas correspondientes a diecisiete Estados aunque la mayoría de las capturas se realizan en las plataformas de cuatro países: Marruecos, antiguo Sáhara<sup>53</sup>, Mauritania y Senegal. El área más importante para la flota española es el banco canario-sahariano, conocido por su conflictividad protagonizada por el reino de Marruecos, junto con el contencioso sahariano.

En estas dos áreas opera la flota de altura de fresco; una flota que se ha mantenido estabilizada en el período 1970-77, aunque ha aumentado su potencia en un 25%. El 17% de estos buques había superado los veinte años en 1977 (González, L., 1979, 91; Vázquez, G., 1979, 36-37).

La tercera área en capturas es el Atlántico Sudoriental, donde faena la flota de arrastreros congeladores, la de mayor nivel de tecnificación y menor edad, no sobrepasando los diez años en el 68% de la flota (Vázquez, G., 1979, 37).

En el conjunto de la flota, el 23,5% faena en caladeros extranjeros aportando los dos tercios del total de capturas anuales (Aldasoro, M. I., 1979, 14).

Hasta 1977, fecha en que se generaliza el establecimiento de ZEE por distintos países, el espacio pesquero español se focaliza en tres grandes áreas: Atlántico-nordeste, Atlántico centro-oriental y Atlántico sudoriental. De estos tres espacios, sólo el último responde al tipo de pesca de gran altura con base fuera de España, o realizando largas campañas y transbordando el pescado congelado a buques frigoríficos para su transporte a los distintos mercados<sup>54</sup>.

A partir de 1977 el cambio más significativo no se produce en la distribución geográfica de la flota sino en el estatuto jurídico de las aguas: de pescar en aguas libres se pasa a faenar en caladeros bajo jurisdicción de los distintos Estados<sup>55</sup>.

En efecto, las áreas principales de pesca siguen siendo las mismas a partir de 1977, si bien

el volumen de capturas experimenta una notable reducción.

Ambos comportamientos quedan reflejados en las tablas 4.6 y 4.7<sup>56</sup>. Exceptuando la flota de bacalao que faena en Terranova y Noruega cuyas restricciones en capturas implican una drástica reducción de la flota (Ministerio de Agricultura, 1982, 249, 252), en el resto de los caladeros se mantiene la presencia española aunque sujeta a importantes limitaciones.

En aguas de la CEE<sup>57</sup> en las que se capturaban antes de 1977 unas cuarenta mil toneladas de merluza, en 1981 se le ha asignado a España una cuota, de la misma especie, de 10.500 Tm. (Ministerio de Agricultura, 1982, 250).

En conjunto la flota que faena en aguas de la CEE, cuadruplicaba, antes de 1977, las cuotas asignadas en la actualidad (González, L., 1979, 94).

En los caladeros marroquíes y desde que se iniciaron los acuerdos (1969) hasta el último firmado el 19 de Agosto de 1983, prácticamente no existía una regulación del esfuerzo de pesca, por lo que los acuerdos tenían como objetivo determinar los cánones a pagar y las contrapartidas en tecnología, relaciones laborales, etc.<sup>58</sup>.

A partir de este último acuerdo España deberá reducir el esfuerzo pesquero en un 40%, al mismo tiempo que los cánones se incrementarán, escalonadamente, en un 70%. La reducción del esfuerzo de pesca junto con el establecimiento de «ventanas de seguridad»<sup>59</sup> suponen la introducción de medidas restrictivas para el acceso de la flota española —fundamentalmente la Suraatlántica— que de esta manera se ve abocada a reestructurar su flota y en general todo el sector pesquero<sup>60</sup>.

La inmediatez de los acontecimientos a los que nos estamos refiriendo no permite efectuar todavía una valoración de las consecuencias a medio y largo plazo —el acuerdo tiene una duración de cuatro años— en el sector pesquero suratlántico y los efectos inducidos en la industria de transformación y en el mercado de productos pesqueros. Sí puede anotarse ahora que el grado de dependencia de estas flotas se reducirá —forzosamente— de manera notable.

La tercera área en la que se encuentra concentrada la pesca española, el Atlántico Sudoriental, engloba caladeros pertenecientes a tres países: Angola, Namibia y República Sudafricana. Este último país estableció la ZEE en 1977 teniendo que abandonar la flota española sus aguas a falta de un acuerdo que a estas alturas

Tabla 4.6. Capturas nominales y principales áreas de pesca. 1977-1979.

	1977	1978	1979
Atlántico Noroccidental (21).....	49.518	35.790	40.792
Atlántico Nordeste (27).....	554.529	509.866	464.266
Atlántico Centro-oriental (34).....	442.064	493.548	376.265
Atlántico Sudoriental (47).....	175.935	161.265	146.861
Mediterráneo (37).....	145.403	150.449	151.546

Fuente: FAO (1980). Elaboración propia.

todavía no se ha realizado<sup>61</sup> aunque sí está constituida una empresa mixta con cuatro buques y un total de 4.273 TRB, (Ministerio de Agricultura, 1982, 260). Con Angola existe un acuerdo suscrito en 1980 por tres años, y prorrogado por un año más en mayo-83, que se traduce en la actividad de 50 marisqueros congeladores, 24 atuneros congeladores, 14 arrastreros y un buque factoría («El País» 10.5.1983).

El resto de la actividad pesquera española en esta área se realiza a través de dos organismos internacionales: I.C.C.A.T. (International Convention for the Conservation of Atlantic Tunas); I.C.S.E.A.F. (International Commission of the South East Atlantic Fisheries). El primer organismo tiene su sede en Madrid, siendo además España el país más importante de pesca de túnidos en el Atlántico. Las cifras declaradas por España en 1981 sobrepasan las 100.000 toneladas, aunque no se especifica las cantidades correspondientes a cada zona (Ministerio de Agricultura, 1982, 258).

En cuanto a las pesquerías reguladas por el ICSEAF abarcan fundamentalmente las costas de Namibia, uno de los caladeros más importantes para España en el que faenan cien arrastreros congeladores. La cuota de merluza asignada a España para 1982 se cifro en 92.000 toneladas (Ministerio de Agricultura, 1982).

Examinados los datos concernientes a los aspectos básicos de la distribución espacial de las capturas y flota, pueden establecerse como rasgos definitorios del espacio pesquero:

- El espacio pesquero consta de dos grandes ámbitos: 1) el de las aguas propias que se extiende hasta los límites externos de la ZEE y la plataforma continental; 2) aguas pertenecientes a terceros países. Prácticamente la totalidad de la pesca no nacional se desarrolla dentro de las 200 millas, y por tanto en zonas sometidas a jurisdicción.

- La actividad pesquera en caladeros no propios se concentra casi en su totalidad en el

Océano Atlántico, distinguiéndose tres grandes áreas: Atlántico Nordeste (fundamentalmente aguas de la CEE)<sup>62</sup>, Atlántico Centro-oriental (caladeros de Marruecos, Mauritania y Senegal) y Atlántico Sudoriental (Angola, Namibia y República Sudafricana).

- El proceso de nacionalización de los recursos pesqueros iniciados en 1977 está provocando: 1) el debilitamiento de la presencia en aguas ajenas por reducción del número de unidades que faenan, lo que al mismo tiempo se traduce en la disminución del volumen de capturas; 2) como consecuencia de lo anterior se está produciendo un fenómeno de dispersión, en un inten-

Tabla 4.7. Pesca marítima desembarcada 1974-1979.

1974.....	1.267.794	-6,1
1975.....	1.299.227	2,4
1976.....	1.467.376	12,9
1977.....	1.344.782	-8,4
1978.....	1.341.169	-0,3
1979.....	1.150.321	-14,2

Fuente: Anuario de Pesca Marítima 1979.

to por paliar los efectos de reducción de flota y capturas, para lo cual se están emprendiendo contactos con otros países y procediendo a la exploración de nuevos caladeros y especies<sup>63</sup>.

- La percepción del espacio pesquero resta de ser homogénea para las distintas comunidades del Estado. Las flotas con base en el Cantábrico y Galicia se encuentran estrechamente vinculadas a los caladeros del Atlántico Norte, mientras que la del Suratlántico están asociadas a los caladeros del banco canario-sahariano. Por otra parte, el Mediterráneo presenta una situación claramente diferenciada; en su mayoría son flotas de bajura y por el momento no se ven afectadas por la conflictividad característica del Atlántico<sup>64</sup>.

#### 4.4. Pasos internacionales y estrechos.

De todas las transformaciones experimentadas en el régimen legal de los mares, la que afecta a los estrechos es sin duda de las de mayor trascendencia (ver 1.8.) debido a que en estas zonas se deja en suspenso la soberanía a ejercer por los Estados ribereños. Pero para que ello ocurra es necesario que los pasos que se utilizan para la navegación internacional tengan unas determinadas características geográficas referidas éstas sustancialmente a su anchura. Como ya se ha expuesto dada la extensión del mar territorial establecida en la Convención, los pasos utilizados para la navegación internacional de anchura igual o inferior a veinticuatro millas quedan sometidos al régimen de «paso en tránsito»; para los de anchura superior a las veinticuatro millas rigen las normas de navegación por alta mar o ZEE. El paso inocente se aplica en los estrechos formados por una isla y de la otra parte el continente del mismo Estado, existiendo del otro lado de la isla una ruta de alta mar o ZEE.

España queda afectada por distintas situaciones en relación con el accidente geográfico «ESTRECHO», de ahí que se haya titulado el presente epígrafe *pasos internacionales y estrechos*. Con ello señalamos las distintas situaciones jurídicas que recaen sobre estrechamientos de aguas, a su vez, con características geográficas diversificadas. El término *estrecho* se aplica a los pasos utilizados por la navegación internacional (paso entre dos porciones de tierra) con anchura igual o inferior a veinticuatro millas; cuando los citados pasos (utilizados por la navegación internacional) tenga una anchura superior a veinticuatro millas los denominaremos *pasos internacionales*. Bajo el primer concepto se incluye el Canal de Menorca y el Estrecho de Gibraltar; ambos figuran en la lista de los treinta y tres estrechos analizados en el informe —ya citado— de R. H. Kennedy para Naciones Unidas.

*Canal de Menorca.* Separa las islas de Mallorca y Menorca, comunicando el Mar Balear o Ibérico con las aguas meridionales de la cuenca argelino-provenzal (mapa 1). El canal transcurre frente a las bahías abiertas en las citadas islas: en la de Mallorca, las de Pollensa y Alcudia, cerradas las dos por una única LBR; asimismo la escotadura situada entre cabo Bajolí y cabo Dartuch en Menorca se cierra por otra LBR. La parte más estrecha del canal (entre cabo Freu y cabo Dartuch) tiene 19  $\frac{3}{4}$  millas (Kennedy, R. H., 1957, 146), y la zona en que se solapan las ban-

das de mar territorial de ambas islas, una longitud aproximada de trece millas.

Por este paso transcurre la derrota que conecta el canal de Sicilia —y por tanto todos los puertos del Mediterráneo oriental más el tráfico procedente de Suez— con los puertos españoles de Barcelona, Tarragona y San Carlos de la Rápita. Para los puertos franceses e italianos la derrota más corta pasa al norte de Menorca; para dirigirse a los puertos del Levante español la derrota pasa por el canal de Mallorca. Así pues, como paso internacional su utilización es limitada, teniendo en cuenta además que existen rutas alternativas que apenas incrementan la distancia a recorrer, como son la del canal de Mallorca (ruta de ZEE) y por el norte de Menorca.

La inclusión de este estrecho en el informe de Naciones Unidas (1957), si bien cumple con los requisitos teóricos no es equiparable con la mayoría de los allí estudiados, ni por la entidad económica de las rutas que lo atraviesan ni por el grado de obligatoriedad de paso.

Realmente más que el canal de Menorca aislado, lo que posee un mayor peso es el conjunto de pasos constituidos por las islas Baleares y la Península: los canales de Menorca, Mallorca e Ibiza. Sólo el primero, no obstante, tiene el carácter de estrecho, los otros dos son atravesados por rutas de ZEE, aunque los tres presentan ciertas características comunes que pasamos a concretar, no sin antes efectuar una breve descripción de los dos últimos canales.

*Canal de Mallorca.* Entre la isla que le da nombre y las de Ibiza y Formentera (mapa 6), comunica el Mar Balear con las aguas del sudeste de las islas. Es el paso más corto entre el canal de Sicilia y los puertos de Castellón y Valencia. La parte más estrecha del canal tiene 43,5 millas (entre cabo Llebeix, en Dragonera, y Punta Jonch, en Ibiza) y corresponde a la boca Norte; la más ancha, boca Sur, mide 68,2 entre punta Anciola, en la isla de Cabrera, y el faro de Formentera. La banda de aguas libres (de ZEE), esto es, deduciendo las doce millas de mar territorial a cada banda es, consecuentemente, de 19,5 millas en el Norte y 44,2 en el Sur, existiendo en el centro del canal sondas de hasta 900 metros. Ambas márgenes del canal están constituidas por LBR: en la isla de Mallorca la LBR que une la isla de Dragonera con la de Cabrera, quedando en su interior la bahía de Palma y la isla de Conejera (mapa 6). La margen occidental del Canal la forman las dos LBR que engloban por el Este las islas de Ibiza y Formentera.

*Canal de Ibiza.* Formado por las islas de Formentera e Ibiza a poniente, y el trozo de costa que discurre entre cabo de San Antonio y de la Nao en la Península. Ambas márgenes están constituidas por LBR. El canal comunica el mar Balear con las aguas meridionales de las islas y la embocadura del mar de Alborán. La parte más estrecha (cabo Nao-islote Vedrá) tiene 45,8 millas, y la más ancha (cabo Nao, cabo Berbería) 5,2 siendo la banda de aguas libres en su parte más estrecha de 21,8. las sondas en el centro del canal oscilan entre 300 y 700 metros. El tráfico que transcurre por este canal es el que procede del estrecho de Gibraltar con dirección a los puertos de la costa oriental española —a partir de Valencia— y a Marsella y Génova. Desde esta perspectiva es indudablemente el paso más importante de los tres.

En conjunto los paso examinados tienen como característica común y definitoria el estar localizados dentro de la ZEE generada por el archipiélago balear y la costa peninsular. Unen los tres aguas de ZEE y dan acceso al mar interior conocido como Mar Balear o Ibérico (mapa 1). Dada la anchura de los pasos, sólo por el de Menorca se regula la navegación rigiendo la fórmula de «paso en tránsito» en los otros dos queda en el centro una banda de aguas libres y por tanto no cabe ningún tipo de regulación de la navegación. La peculiar combinación de islas y costa peninsular dando lugar a una única ZEE y la formación de un mar interior, si bien presenta un especial interés para España debido a generarse un ámbito regional muy bien definido, no tiene ningún tipo de implicación que se traduzca en posibles alteraciones del régimen legal establecido en la Convención.

La única posibilidad de introducir un régimen de paso distinto al establecido para las aguas descritas, sería aplicar a las islas el estatuto archipelágico, con la particularidad de que el paso más importante —el canal de Ibiza— quedaría al margen de tal medida. En efecto, la adopción de dicho estatuto convertiría a las actuales aguas interinsulares en aguas archipelágicas, y las que se englobarían entre Ibiza-Formentera y Mallorca dejarían de ser mar territorial y ZEE (ver epígrafe 4.5.). En estos dos pasos (canal de Menorca y canal de Mallorca) se tendría que aplicar el concepto de «paso por las vías marítimas archipelágicas» (artículo 53 de la Convención), análogo al concepto de paso en tránsito. Sin embargo, las aguas del canal de Ibiza al estar formado por las costas occidentales de Ibiza y Formentera, y la costa peninsular, no quedarían —dichas aguas— integradas en el perímetro archipelágico,

y en consecuencia seguirían manteniendo el mismo régimen jurídico, esto es, aguas territoriales junto a las márgenes del canal, y ZEE en el centro del mismo. Por tanto, sólo uno de los tres pasos, el de Mallorca, podría cambiar de forma significativa su estatuto jurídico.

Otro conjunto de pasos utilizados por la navegación internacional, pero que dadas sus características geográficas no forman estrechos, son los existentes entre las islas Canarias y entre éstas y el continente africano.

*Canarias.* El paso entre el continente y las islas se localiza a la altura de cabo Yubi separado por una distancia de 54,5 millas de la isla de Fuerteventura (Punta Lantailla). La banda de aguas libres es apreciablemente extensa, treinta millas y media, y por ella transcurre la derrota que conecta el estrecho de Gibraltar con los puertos de la costa occidental de África (mapa 8).

Los canales más importantes por sus características y por el tráfico que circula a través de ellos se sitúan, el primero, entre Gran Canaria y Fuerteventura; el segundo canal discurre entre Tenerife y Gran Canaria (mapa 8). El primero tiene una anchura de 45,8 millas, (entre Punta Melnara, en Gran Canaria, y Punta Jandía en Fuerteventura), queda por tanto una banda de aguas libres de 21,8 millas con sondas comprendidas entre 1.100 y 2.000 metros. Este paso está en la derrota que une el norte de Europa, costa NW de España, los puertos occidentales de África y el Océano Índico. Una derrota muy frecuentada y de un tráfico con un alto valor estratégico por ser la ruta de los petroleros que abastecen a la Europa industrializada.

El segundo paso es más estrecho, 31 millas entre Punta Sardina (Gran Canaria) y Punta Anaga (Tenerife), siendo la anchura de aguas libres de solamente siete millas, y sondas de 2.000 a 3.000 metros. Este canal es inicio de la derrota hacia la costa oriental de África y América del Sur, teniendo en cuenta que el puerto de Tenerife es escala junto con el de Las Palmas para el tráfico entre Europa y África-América del Sur.

La aplicación a las islas Canarias del estatuto archipelágico tendría el mismo efecto que en el caso balear: convertir las aguas interinsulares —compuestas de mar territorial y ZEE— en aguas archipelágicas. La navegación entre islas quedaría regulada por el «paso por las vías marítimas archipelágicas» y el paso existente entre el continente y Fuerteventura mantendría su estatuto que es el de navegación por aguas de ZEE.

*Estrecho de Gibraltar.* Desde el punto de vista morfológico y funcional el estrecho de Gibraltar se ajusta en un grado tal al concepto de *estrecho* que ha llegado a constituirse como uno de los prototipos de los pasos internacionales, adquiriendo la categoría de símbolo para el transporte marítimo y la estrategia naval<sup>65</sup>. La vigencia de las implicaciones tipológicas y simbólicas es de tal fuerza que en su entorno territorial pervive la única muestra colonial en Europa. Por tales razones, hoy en el área del Estrecho se agolpan problemas extremadamente complejos en el que se implican cuestiones estrictamente marítimas y contenciosos territoriales en los que están comprometidos Estados ribereños y no ribereños (Reino Unido).

El análisis que efectuamos aquí aborda como cuestión central la descripción y morfología del Estrecho con las derivaciones que se suscitan a la luz del nuevo ordenamiento legal de los mares.

Geográficamente se considera como estrecho de Gibraltar a la franja de aguas que discurren entre los extremos de los continentes europeos y africano, zona donde convergen el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo entre los siguientes puntos: en la margen septentrional cabo Trafalgar en el W y Punta Europa en el Este; en la meridional cabo Espartel a Occidente y Punta Santa Catalina (Ceuta) a Oriente<sup>66</sup> (mapa 5).

La longitud de la costa septentrional entre los puntos citados es de 55 millas y la meridional de 42 (Instituto Hidrográfico de la Marina (I.H.M.), 1969, 50); la longitud del Estrecho en la franja de aguas, es decir, su recorrido, es de unas 33 millas (Kennedy, R. H., 1957, 124). Las medidas fundamentales son sin embargo las referidas a su anchura, ya que ello determina la existencia o no de aguas libres. Según el I.H.M. la embocadura occidental (Trafalgar-Espartel) tiene 24,2 millas, que es al mismo tiempo la mayor anchura existente en el Estrecho, mientras que la oriental mide 12,5 millas; la parte más angosta, entre Punta Cires y la mediana entre Tarifa-río Guadalmequí tiene 7,45 millas<sup>67</sup>.

A efectos de la determinación del estatuto jurídico de las aguas y teniendo en cuenta la anchura actual del mar territorial (doce millas) adoptada por España, Marruecos y Reino Unido, el Estrecho en su integridad, —a excepción de 0,2 millas en la embocadura occidental— queda bajo la soberanía de los Estados ribereños. Esta circunstancia se da, parcialmente, desde 1760 en que España establece la anchura de sus aguas jurisdiccionales en seis millas (ver 2. A. a.).

Teniendo en cuenta que la banda de aguas que va de Trafalgar-Espartel a Punta Europa-Punta Santa Catalina conecta por ambos extremos con aguas de ZEE, no queda lugar a dudas, dadas las características morfométricas, que el estrecho de Gibraltar se incluye en la normativa de «Estrechos utilizados para la navegación internacional» desarrollada en la Convención en su Parte III, lo que implica que el régimen de paso a aplicar sea el denominado «paso en tránsito» cuyo significado ha quedado debidamente expuesto<sup>68</sup>.

La regulación del paso por los estrechos constituye, como ya hemos tenido ocasión de indicar, la cuestión fundamental para la definición de la posición española ante la Convención en su calidad de Estado ribereño de uno de los estrechos más importantes. Pero en el Estrecho se da una carga adicional de conflictividad originada por la compleja territorialidad presente en la zona. Efectivamente, junto a los dos Estados ribereños situados uno en cada margen, España y Marruecos, se encuentra la colonia británica de Gibraltar y la plaza de soberanía española de Ceuta, territorios litorales cuya capacidad de generar sus aguas territoriales es objeto de controversia en los Estados donde se encuentran enclavados<sup>69</sup>.

La delimitación de las aguas del Estrecho no ofrecería ningún problema si cada orilla perteneciera a un único Estado; en tal caso la cuestión se limitaría a calcular la línea equidistante de ambas márgenes entre la enfilación Trafalgar-Espartel y Punta Europa-Punta Santa Catalina. Teniendo presente los territorios de Ceuta y Gibraltar con sus correspondientes aguas territoriales se tendría un primer tramo de la línea de equidistancia que permanecería inalterable: el segmento comprendido entre Trafalgar-Espartel y Punta Carnero-Punta Leona. A partir de esta enfilación entrarían las aguas generadas por el litoral ceutí y las peninsulares procedentes de Punta Carnero y el litoral de la bahía de Algeciras, a su vez, compartidas con el territorio de Gibraltar y las que salen del extremo sur del Peñón (mapa 5).

De esta manera se da una franja de aguas (entre Punta Carnero y Ceuta) con una sola jurisdicción, la de España, quedando el total de las aguas del Estrecho sujetas a una triple soberanía: España, Marruecos y Reino Unido a partir de su colonia de Gibraltar. Esta delimitación no posee un reconocimiento formal por parte de todos los Estados presentes en la zona: España no reconoce al Reino Unido derechos de soberanía sobre el Peñón y por tanto no puede generar sus

aguas territoriales; Marruecos entiende que las plazas de soberanía española entre ellas Ceuta, no tienen mar territorial (Marruecos apoya una de las L.B.R. de su costa norte en territorio ceutí). Únicamente Gran Bretaña en la medida en que es favorecida por esta delimitación la acepta con la inclusión de la triple soberanía. Esta postura sería igualmente la deseada por las potencias navales<sup>70</sup> en la medida en que el control del Estrecho no recae en un solo país, y la presencia de tres Estados es garantía de su tránsito permanente.

No obstante, los casos de Gibraltar y Ceuta, o más exactamente de las *aguas* de Gibraltar y de Ceuta, presentan características muy diferenciadas, tanto en su expresión técnica como en su desarrollo histórico y político. Aquí examinaremos fundamentalmente las implicaciones espaciales, la expresión geográfica de este conflicto de soberanías.

En cuanto al territorio de Gibraltar la cuestión central consiste en determinar la existencia o no de *aguas inglesas*. La posición teórica española –en el sentido que su comportamiento práctico no es totalmente consecuente con los principios que defiende– considera que las aguas de la bahía de Algeciras «pertenecen a la soberanía española» (Libro Rojo, 1967, 348). Pero antes de proseguir es necesario efectuar una importante precisión: distinguir las *aguas de la Bahía* de las *aguas exteriores* (aguas adyacentes al extremo sur del Peñón y su costa oriental). La posición oficial se refiere siempre a las primeras –las de la Bahía–; en este trabajo tienen especial interés las segundas, es decir, las pertenecientes o contenidas en el Estrecho. El criterio que aquí se utiliza es el de interpretar globalmente la cuestión de las aguas basándonos en los argumentos elaborados para el problema de la Bahía que tiene como principio básico la no cesión en el Tratado de Utrecht de derechos de soberanía, por lo tanto ello implica que la no posesión de tales derechos impide generar aguas territoriales, tanto en el interior como en el exterior de la Bahía. No obstante debe admitirse la existencia de dos cuestiones: Bahía y costa exterior.

Retomemos nuestro hilo argumental. La postura oficial española acogiendo al artículo X del Tratado de Utrecht<sup>71</sup> sólo reconoce la cesión de la propiedad de la ciudad, el castillo y el puerto con sus correspondientes aguas, cuestión ésta –la del puerto y sus aguas– aún sin clarificar (el puerto de Gibraltar hoy no se parece en nada al del siglo XVIII). La consecuencia inmediata de la cesión del puerto y el hecho de que se ceda la

propiedad sin comunicación por tierra implica la posibilidad de entrar y salir de la Bahía sin ningún tipo de trabas para los buques mercantes y de guerra, circunstancia que en la actualidad se da con entera normalidad.

Según estos criterios Gran Bretaña dispone de unas *aguas interiores* que son las contenidas por el puerto dentro, a su vez, de las aguas de mar territorial encerradas por la Bahía que, al mismo tiempo, contiene parcialmente *aguas interiores* pertenecientes al puerto de Algeciras-La Línea. En realidad éstas son las únicas aguas que están delimitadas con precisión por la Administración española.

En efecto, en 1967 mediante el Decreto 2671 de 19 de Octubre se fijan cuáles son las aguas de dicho puerto (mapa 17). Como puede apreciarse la zona de aguas del puerto forma aproximadamente una *e* invertida con el extremo en Punta Carnero y la base en el saco de la Bahía. Existe una delimitación más, aunque no es estrictamente de aguas. Se trata de la zona prohibida de vuelo que se estableció en torno a Gibraltar en Abril del mismo año (Orden de 11 de Abril de 1967 de Presidencia del Gobierno. BOE 12.4.67) como parte –junto al Decreto anterior– de las medidas de aislamiento tomadas ante la negativa británica a llevar a cabo el proceso descolonizador y la realización del referéndum. La zona completa de prohibición de vuelo está cartografiada en el mapa (mapa 5) y se compone de una parte terrestre limitada por los siguientes puntos: Punta Doncella, Casares, Puerto del Hoyo y Punta de la Peña; de aquí siguiendo la línea de costa hasta Punta Doncella nuevamente.

La orden de 11.4.67 indica textualmente, una vez facilitadas las coordenadas de los puntos de recorrido terrestre, que la zona de prohibición se extiende también a «(...) las aguas territoriales e interiores correspondientes a la zona». La expresión es de una total ambigüedad, teniendo en cuenta además que en esta área la Administración española evita la toma de decisiones precisas y concisas acerca de los límites de sus aguas. En principio al utilizar la expresión «aguas territoriales» podría pensarse en que la anchura de la franja de aguas adyacentes a la costa debería ser la del mar territorial en esas fechas, es decir, seis millas. Un documento posterior procedente de la Subsecretaría de Aviación Civil<sup>72</sup> especifica con exactitud los límites en el mar mediante ocho puntos (mapa 5). Tal y como se aprecia en la cartografía la franja de aguas costeras tienen dos anchuras distintas: en el tramo oriental (desde Gibraltar al NE) es de tres millas;

al W de la Bahía (el tramo del Estrecho) es de dos millas. En el interior de la Bahía, la zona prohibida de vuelo es algo más amplia que la correspondiente a las aguas del puerto Algeciras-La Línea (mapa 17). El límite norte coincide (punto 1 a punto 2) ampliándose hacia el este (desde punto 2 al 3). La Orden de 11 de Abril que establece la zona prohibida de vuelo incluye un párrafo en el que expresa que tales límites «(...) no significan una delimitación del territorio nacional ni la renuncia a los derechos soberanos de España al sur de las coordenadas citadas».

Por su parte el Decreto 2671/67 en su artículo 4.º deroga un Real Decreto de 10 de Diciembre de 1876 en el que se reconocen unas «aguas inglesas» en Gibraltar a efectos fiscales<sup>73</sup>.

Estas son las únicas delimitaciones de aguas con carácter formal dentro de la Bahía y el Este del Peñón, bien entendido que carecen de implicaciones a efectos de expresar los límites de las aguas bajo soberanía española.

En la actualidad el aspecto más importante a destacar en cuanto a delimitación de aguas es el no cerramiento de la Bahía por medio de una LBR, con lo cual todas las aguas contenidas en ella pasarían a tener la consideración de *aguas interiores*. La razón que se aduce para explicar esta anomalía es que España no puede apoyar una LBR en Punta Europa...» (...) lugar en el que, evidentemente, España no ejerce soberanía territorial<sup>74</sup>. Este argumento está en contradicción con el que expresa que «España tiene que considerar que todas las aguas de la Bahía, excepto las del puerto de Gibraltar (...) son aguas españolas»<sup>75</sup>. El resultado de estos argumentos sería la existencia de una soberanía fantasma: España no reconoce soberanía a Gran Bretaña pero tampoco la admite para sí misma. Teóricamente, con tal planteamiento, la posible solución es harto compleja. No obstante, existen motivaciones de carácter práctico que explican el no cerramiento de la Bahía ya que de ser dichas aguas, *aguas interiores*, los buques de guerra extranjeros para entrar en la Bahía (única manera de acceder al puerto) deberían notificarlo previamente. Esta situación parece no ser compatible con el Tratado de Utrecht ni con el Derecho internacional consuetudinario<sup>76</sup>.

#### 4.5. Zonas archipelágicas.

La Convención sobre el Derecho del Mar que ha sido ya aprobada y que se encuentra en proceso de signación, descarta como ya indicába-

mos (ver 1.7.) que los archipiélagos de Estado, es decir, que pertenecen a un Estado con territorio continental e insular —caso de España— o Estados mixtos, puedan acogerse al estatuto archipelágico igualmente ya descrito.

La cuestión para España es que se encuentra con dos archipiélagos perfectamente delimitados y ajustados a las definiciones establecidas en la Convención que además constituyen respectivamente dos comunidades autónomas, pero a los que legalmente no se les puede estructurar como a los Estados archipelágicos. Por otra parte la Administración española ha dado determinados pasos legales —ahora circunscrito al archipiélago canario— que introduce un régimen ambiguo, no codificado internacionalmente, a medio camino entre el régimen de las islas y el archipelágico.

Este epígrafe analiza la situación actual en la que quedan los archipiélagos Balear y Canario, las posibles transformaciones derivadas del estatuto *sui generis* adoptado por España, y por último se procede a esbozar un avance de lo que supondría la hipotética aplicación del principio archipelágico.

En primer lugar, una breve referencia al concepto archipelágico. En la actualidad y a efectos de las repercusiones originadas por la nueva ordenación del Derecho del Mar, el concepto de archipiélago obedece a un conjunto de criterios en los que se contemplan aspectos geográficos, políticos, económicos e históricos. Cubiertos estos requisitos se está en condiciones de aspirar a convertir los factores antes citados en una entidad jurídica (Pueyo Losa, J., 1981, 265).

A su vez, desde una perspectiva geográfica se distingue entre archipiélago oceánico y costero, definiéndose el primero como «Un grupo de islas situado en mar abierto de tal manera relacionados con la costa continental que tenga derecho a considerarse como un todo independiente más bien que formando parte de la costa principal»<sup>77</sup>. El costero es justamente lo contrario, al extremo que su cercanía a la costa permita medir la anchura del mar territorial a partir de tales islas<sup>78</sup>.

Hecha esta distinción, lo que caracteriza desde el punto de vista geográfico al archipiélago es la dependencia de tierras y aguas de forma que constituyan un conjunto integrado. La evolución del grado de integración, sin embargo, supera los parámetros puramente morfométricos: a partir de qué grado de capacidad se diluye o se disgrega un archipiélago y pasa a convertirse en un grupo de islas más o menos diseminados. La

geografía no tiene respuesta para esta cuestión, ni parece que tenga perspectivas. En última instancia no dejaría de ser una arbitrariedad designar mediante un índice de compacidad cuándo se pasa de un estado a otro. Para resolver este problema es necesario recurrir a factores económicos, políticos, culturales e históricos tal como ya hemos anotado más arriba.

Aplicadas estas circunstancias a los archipiélagos balear y canario, no cabe el menor resquicio para afirmar que no sólo se dan en ambos el suficiente grado de cohesión geográfica, sino que los factores económicos, políticos, culturales e históricos dan como resultado una estrecha dependencia entre las aguas y las tierras, y que por tanto se ajusta a la definición contenida en el artículo 46,b del texto de la Convención: «Por «archipiélago» se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que están tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales forman una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido consideradas como tal».

#### a) Situación actual.

La legislación existente<sup>79</sup> no afecta de modo uniforme a los dos archipiélagos y en cuanto a la legalidad vigente queda inconclusa por falta de desarrollo. Ello produce distintas formalizaciones espaciales para las islas Baleares y Canarias, a las que pasamos a analizar separadamente.

**Baleares.** Es de aplicación a estas islas el Real Decreto 2510/77 de 5 de Agosto sobre trazado de líneas de base recta, y la Ley 10/1977 de 4 de Enero sobre mar territorial. Queda excluida de la Ley 15/1978 de 20 de Febrero sobre zona económica. En cuanto a la legislación internacional queda afectada por el Convenio 19 de Febrero 1974 (vigor 16.X.78), sobre delimitación de plataforma continental con Italia.

El resultado de la aplicación de la anterior legislación ha quedado expuesto en 2.2. y 2.3. Resumimos aquí brevemente los rasgos fundamentales. El trazado de LBR junto con la banda de aguas de mar territorial de doce millas estructura el archipiélago en dos conjuntos (mapa 6): uno agrupa las dos islas más grandes –Mallorca y Menorca– y el segundo a Ibiza y Formentera. La diferencia entre ambos, aparte del tamaño, es que mientras el segundo grupo es consecuencia de un único perímetro de LBR, el primero

–Mallorca y Menorca– se origina por solapamiento de las bandas de mar territorial, sin estar las islas unidas por LBR. Estas dos zonas de mar territorial son adyacentes con aguas cuyo estatuto jurídico es el de *alta mar*, ya que el Mediterráneo español no queda afectado por la mencionada Ley 15/1978 sobre zona económica. En relación con el archipiélago aunque sin que ello implique alteraciones en la zona archipelágica, se encuentra la delimitación de la plataforma continental entre España e Italia efectuada entre las islas de Menorca y Cerdeña. Como es sabido dicha línea delimitatoria transcurre a una distancia de unas cien millas de Menorca (2.3.b.).

En cuanto a los estrechos y pasos internacionales que discurren entre las islas Baleares –canal de Menorca, canal de Mallorca y canal de Ibiza–, los dos primeros son canales interinsulares, mientras que el de Ibiza queda limitado por dos islas –Ibiza, Formentera– y la costa peninsular.

El primer canal interinsular, Menorca, constituye un estrecho internacional (ver 3.4.); el de Mallorca, por tener una anchura superior a las veinticuatro millas discurre por aguas de *alta mar*.

**Canarias.** Para el archipiélago canario rigen las mismas disposiciones legales que para Baleares, más la que establece la ZEE que por el momento limita su ámbito al Atlántico incluidas las Canarias.

Al igual que en el caso balear, han quedado expuestos en el capítulo 2 las consecuencias espaciales derivadas de la legislación existente, de las que reproducimos sintéticamente los rasgos fundamentales:

– El sistema de LBR agrupa por un lado al conjunto de islas más orientales (Lanzarote, Fuerteventura, Alegranza, Graciosa, Montaña Clara y Lobos). El resto de las islas permanecen individualizadas, y sin LBR, la Gomera.

– El sistema precedente de LBR y la posición relativa entre islas, al establecer el mar territorial genera cinco grupos insulares.

– La ZEE aunque establecida por la Ley 15/1978 no se encuentra delimitada por la Administración. La Ley prevé el trazado de LBR archipelágicas. Tales líneas se encuentran igualmente por determinar y se ignora si su trazado se ajustará a la normativa establecida en la Convención sobre el Derecho del Mar.

La delimitación de ZEE en Canarias es objeto además de controversia con Portugal, al tener

que proceder al reparto de aguas con el archipiélago de Madeira. Portugal en su delimitación unilateral (Decreto-ley 119/78) ha utilizado las islas Salvajes con lo cual traslada sustanciosamente hacia el sur la línea de partida de su delimitación. Aunque en las conversaciones frustradas de 1978, Portugal renunciaba a tal trazado, no se ha llegado a ningún otro tipo de acuerdo.

De igual manera está por especificar por parte de la Administración cuál sea el estatuto jurídico de las aguas contenidas por las LBR cuyo objetivo es únicamente determinar la ZEE (sobre este punto insistiremos más adelante).

– Estrechos y pasos: no existe ningún estrecho entre islas, aunque sí dos pasos internacionales de gran importancia (entre Gran Canaria y Fuerteventura y entre Tenerife y Gran Canaria).

– La situación actual referida en términos estrictos a la legalidad vigente no permite otro tipo de conclusiones, todas ellas analizadas en la Primera Parte.

La posibilidad de aplicar a los archipiélagos españoles un estatuto distinto al actual y sus consecuencias espaciales constituye el contenido del análisis que a continuación se realiza.

A pesar de que España, junto con India, Chile, Ecuador, Portugal, Argentina y Perú, ha defendido el principio archipelágico y su aplicación no discriminada, sin embargo no ha formulado expresamente ninguna reivindicación archipelágica (Jiménez Piernas, C. B., 1981, 744-45) limitándose a adoptar una confusa tercera vía en el archipiélago canario que se interpreta en el sentido de poner «(...) las bases legales internas para poder hacerlo en un futuro» (Jiménez Piernas, C. B., 486-87).

De firmar, y por tanto adoptar España la Convención sobre el Derecho del Mar, parece ser que no existen posibilidades de acogerse al estatuto archipelágico, y otras vías como la ya iniciadas son incompatibles con la adopción de la Convención, quedando la alternativa de seguir actuando de forma unilateral.

La diferencia entre la situación actual y la posible aplicación del estatuto archipelágico ofrecería las siguientes características:

#### *b) El estatuto archipelágico en Baleares.*

En el mapa 7 queda expresado el resultado gráfico de la hipotética aplicación de un perímetro archipelágico. Las LBRA en número de diez –tres menos de las existentes en la actualidad– engloban ahora todo el conjunto isleño. De utili-

zar el perímetro archipelágico para la adopción plena de dicho estatuto, el trazado que se representa en el mapa cumple con los requisitos de la Convención: ninguna de las LBRA excede de 100 millas (la más larga es trazada entre isla Co-nejera y Puerto Soller con 86 millas) y la relación entre la superficie terrestre y la marítima de la zona comprendida por el perímetro archipelágico está entre uno a uno y nueve a uno (aproximadamente la relación es tres a uno).

Midiendo la anchura del mar territorial a partir de las LBRA se tendría lógicamente una sola banda de tales aguas (ver mapa 7); en este caso la extensión de las islas más las aguas archipelágicas y el mar territorial, supondría multiplicar por seis la superficie puramente insular. Este cálculo aproximado es indicativo de las consecuencias territoriales derivadas de adoptar el estatuto archipelágico.

En caso de hacer extensible al Mediterráneo el establecimiento de la zona económica, con la legislación vigente, se trazaría el perímetro archipelágico para medir la anchura de dicha zona. Las líneas de base podrían ser las ya expresadas en el mapa 7 que como hemos indicado se ajustan a los requisitos de la Convención. El problema planteado en este caso estriba en la calificación jurídica de las aguas intra perimetrales (Sánchez, L. I., 1981, 10) por fuera de las doce millas (ver mapa 7).

A pesar de que las siguientes doce millas son zona contigua, esto no resuelve el problema dado su carácter meramente aduanero y sanitario. El dilema está en saber si son ZEE o alta mar. La segunda posibilidad daría lugar a una situación paradójica al calificar como aguas internacionales las contenidas en aguas jurisdiccionales. La salida más lógica es que sean ZEE (Alvarado Quesada, P., 1981, 9). No obstante ello vuelve a crear una anomalía pues el perímetro archipelágico se traza para medir la anchura de la ZEE a partir de dicha línea; con esta solución se tienen aguas de ZEE fuera y dentro del perímetro archipelágico.

El trazado del perímetro no excluye la existencia de LBR, con lo cual se tendría, simultáneamente, un doble sistema de líneas de base.

#### *c) El estatuto archipelágico en Canarias.*

Según la Ley 15/1978 sobre zona económica, en Canarias habría que proceder al trazado de líneas de base recta que unan los puntos extremos de las islas e islotes que componen el ar-

chipiélago. Tal trazado como ya se ha indicado no ha sido acometido por la Administración.

El ensayo de un trazado de LBRA para Canarias presenta ciertas dificultades para adecuarlo a lo establecido en la Convención. Por otra parte el trazado con la única finalidad de medir la ZEE carece de reglamentación. No obstante aquí hemos adoptado al igual que en el caso balear lo establecido para los Estados archipelágicos (Parte IV de la Convención).

La primera posibilidad de trazado y la más simple consiste en unir los puntos más extremos de las islas e islotes. Este trazado presenta el inconveniente de la excesiva longitud de algunas LBRA (con arreglo a la Convención). Así, la que une Alegranza con La Palma alcanza aproximadamente 235 millas y la que transcurre entre Punta Maspalomas y Punta de la Restinga (isla de Hierro) 127,5 millas. La Convención limita la máxima longitud a 100 y solo un 3% del total de LBRA puede llegar a 125 millas.

Para adecuarlo a estos límites es necesario dividir en tres segmentos la primera y en dos la segunda (ver mapa 9).

El resultado sería en el primer caso:

Alegranza-La Isleta, La Isleta-Roques de Anaga, Roques de Anaga-La Palma. El tramo Alegranza-La Isleta alcanza una longitud de 124 millas, que cumple con el requisito del 3%.

La subdivisión de la LBRA Punta Maspalomas-Punta de la Restinga, quedaría: Maspalomas-Punta de la Rasca (Tenerife), Punta de la Rasca-Punta de la Restinga (Hierro). El número total sería de 16, de los cuales, ocho proceden de las LBR establecidas en la Ley.

Este trazado cumple estrictamente con los criterios de longitud y de relación superficie terrestre-superficie aguas archipelágicas, siendo ésta aproximadamente de 5 a 1.

No obstante es necesario señalar que la integración insular en Canarias está fuera de toda duda por lo que forzar el trazado de LBRA no deja de ser una cuestión puramente formal para atenerse a las reglas estipuladas. Ello pone en evidencia la ya observada arbitrariedad en el establecimiento de los límites de longitud (Pueyo Losa, J., 273-278).

En cuanto a la calificación jurídica de las aguas intra-perimétrales nos remitimos a lo ya expuesto, con la particularidad de que en Canarias al estar vigente el establecimiento de zona económica, es una cuestión ya planteada, a pesar de que todavía no se ha determinado cuáles

sean las LBRA. Asimismo hacer notar que con relación a Baleares, la extensión de estas aguas jurídicamente indeterminadas es sustancialmente mayor (mapa 8 y 9).

Dentro del perímetro archipelágico existen pues tres tipos de aguas desde el punto de vista jurídico: aguas interiores, mar territorial y las indeterminadas (aunque como ya se ha indicado lo lógico es que sean ZEE).

En el mapa 9 se ha cartografiado la banda de aguas territoriales en la hipótesis de contar con estatuto archipelágico; el cambio con la situación actual es muy destacado, convirtiéndose en una sola banda de aguas territoriales las cinco ahora existentes, y transformándose por completo la morfología: ahora una banda lineal y homogénea englobando a todas las islas.

#### *d) Un estatuto para las comunidades insulares.*

Dejando al margen la hipótesis de acceder al estatuto archipelágico propio de los Estados archipelágicos, España se encuentra entre el grupo de Estados mixtos<sup>80</sup> que necesita afrontar un conjunto de problemas de diversa identidad en relación con sus territorios insulares. Este conjunto de cuestiones incluyen entre otras: la cohesión territorial del Estado; la peculiaridad de las comunidades insulares que demandan una mayor autonomía del Estado central; la preservación del medio ambiente, la militarización, entre las más destacadas.

La cuestión fundamental que se les plantea a los Estados mixtos y muy en particular a las propias comunidades isleñas estriba en determinar si la forma más apropiada para tratar sus peculiaridades<sup>81</sup> es el Estatuto archipelágico tal como se desarrolla en la III CNUDM, o existen otras alternativas no «expansionistas» pero igualmente eficaces.

Los dos archipiélagos españoles, no son una excepción a la especificidad de lo insular. Ambos constituyen dos comunidades autónomas con plena identidad cultural e histórica que en el caso canario, como es sabido ha generado movimientos independentistas.

Con un 2,4% del territorio (que soporta el 5,6% de la población total española), los archipiélagos balear y canario son los mayores generadores de ZEE y al mismo tiempo fuente de disputas en las delimitaciones pendientes de efectuar<sup>82</sup>.

El diseño del sistema defensivo español gira en torno del eje Baleares - Estrecho - Canarias

(véase epígrafe: *El espacio estratégico*), lo que se traducirá en la potenciación de las implantaciones militares en las islas, así como en la intensificación de la presencia naval.

Desde la perspectiva medioambiental los dos archipiélagos están afectados por graves problemas: Baleares por su posición en el Mediterráneo —mar gravemente amenazado por la contaminación; Canarias no sólo se sitúa en la derrota del importante flujo de transporte de crudos sino que además pende la amenaza de situar en aguas próximas un vertedero de desechos radioactivos.

La solución eficaz para algunos de estos problemas —fundamentalmente los que dependen de la capacidad de administración y gestión de las propias comunidades— está asociada a la cohesión territorial interna de los archipiélagos y a la posibilidad de ejercer un control efectivo sobre las aguas archipelágicas. Otros aspectos de la insularidad en los Estados mixtos depende de su conexión con el continente. En este sentido las situaciones para Baleares y Canarias presentan notables diferencias. El archipiélago mediterráneo no sólo se encuentra a corta distancia de la Península sino además integrado en la masa de aguas de ZEE —cuando se proceda a su establecimiento— que sin interrupción conectan la Península y las Islas (ver 3.1.).

Por el contrario, Canarias se caracteriza por su desconexión<sup>83</sup> producto a su vez de su distanciamiento: las aguas de ZEE canarias y peninsulares se encuentran intercaladas por las de

Marruecos y Portugal, razón por la cual la necesidad de cohesión territorial se encuentra más agudizada. A este mecanismo responden los contenidos de los artículos 2.º, 2, 32.º.1, 27.º.3, 27.º.7, del Proyecto de Estatuto de Autonomía de Canarias (B.O.C.E. 15.4.81), que sepamos, único intento de incluir dentro del territorio de la comunidad, el mar territorial, la ZEE, la plataforma, a más de un conjunto de competencias en materia de pesca y política exterior, que debido a su inconstitucionalidad, desaparecieron del texto definitivo (B.O.E. n.º 195 de 16.8.82).

A nuestro parecer toda la temática concerniente a la administración y gestión del espacio marítimo para las comunidades autónomas debe ser objeto de revisión.

Los problemas regionales del mar no se recogen de forma satisfactoria y con sentido práctico en los Estatutos de Autonomía, y de forma muy especial para las dos comunidades isleñas que, para estos efectos, se ha ignorado su peculiaridad marítima.

El Estado deberá replantear esta cuestión en los dos planos aquí mencionados: en el internacional para obtener un estatuto más favorable y acorde con las necesidades, lo que supone medir muy bien el alcance de su decisión con respecto a la firma de la Convención sobre el Derecho del Mar; en el plano nacional contemplar desde posiciones mejor informadas y con criterios más efectivos el papel de las comunidades ribereñas en sus respectivas regiones marítimas, con soluciones y aportaciones originales para las dos comunidades archipelágicas.

## NOTAS DEL CAPITULO CUARTO

1. La noción de orden oceánico desarrollada por M. Howard (1976): *Order and conflict at sea in the 1980's*, Adelphi Papers, n.º 124: 1-6, se centra en el mantenimiento de la regulación pacífica del comercio y las comunicaciones entre Estados de distinta economía, cultura y estructura política. Un espectro más amplio constituye el contenido de *Power at sea: I. The new environment*, Adelphi Paper n.º 122.

2. Ambos fenómenos, de apropiación por el Estado y el de partición han sido estudiados globalmente: Lucchini, L. et Voelckel, M.: op. cit.; Dupuy, R. J.: *L'océan partagé* (1979).

3. La definición citada por Pastor Ridruejo (1983, 355) es de H. Kelsen: *Teoría General del Estado*, Madrid, 1934, 183.

4. Dollfus (1970) define el espacio geográfico como espacio percibido y sentido, y es también espacio organizado, ya que como el propio Dollfus expresa citando a Gottman, el espacio geográfico es el espacio accesible al hombre, usado por la humanidad para su existencia.

5. Citado por Capel, H. (1973): *Percepción del medio y comportamiento geográfico*.

6. Citado por Sanguin, A-L., 1981, 18. El texto de Jones: *A unified field theory of political geography*, 1954.

7. Citado por Labasse, J., 1966. La obra de Gottman es *La Politique des Etats et leur géographie*, Paris, A. Colin, 1952.

8. *Office of the Geographer: Global Aspects of Marine Fisheries, Major Topographic Divisions of the Continental Margins, Global Effect of 200 Nautical Mile Maritime Zone Claims, Ocean Pollution Factors, Maritime Production and Transportation of Petroleum.*

9. Las características de la soberanía territorial son: plenitud, exclusividad e inviolabilidad (Pastor Ridruejo, J. A., 1983, 353).

10. «La sociedad política está organizada sobre espacios territoriales y actúa sobre la propiedad y sobre las personas a través de las relaciones territoriales» (Maine, Morgan. Cit. por Sanguin, A-L, 1981, 46).

11. Entre Canarias y el continente africano la delimitación todavía está por definir, ya que el proceso de descolonización del antiguo Sáhara español no está concluido. De llegar a la autodeterminación surgiría un nuevo Estado -la República Saharai Democrática- y por tanto una nueva frontera. Sobre el contencioso Sahariano véase: Carrillo Salcedo (1979).

12. El texto de Kristof citado está reproducido en Blij (1973); la paginación corresponde a este último.

13. El gobierno australiano ha editado un documento («Research Memorandum» n.º 1/410 (83) Nov. 1983), con el título de *Maritime Boundaries in the North Pacific Region*. En este caso el término *boundary* se utiliza tanto para las delimitaciones entre Estados como para designar los límites entre la jurisdicción nacional y la internacional.

14. Con Marruecos, no obstante, existen fronteras anteriores a partir del territorio de Ceuta.

15. Nos remitimos a lo indicado en la nota (11), añadiendo como ilustración de la conflictividad del tema, la actitud del Frente Polisario ante las conversaciones para renovar los acuerdos pesqueros con Marruecos en Agosto/83, que considera una agresión a su integridad territorial la inclusión en el acuerdo de las aguas territoriales correspondientes al antiguo Sáhara español.

16. Se trata de la delimitación de aguas territoriales entre Alemania y Dinamarca acordada en Versalles en 1920.

17. La extensión de cada una de las plazas de soberanía es la siguiente: Ceuta = 19 Km<sup>2</sup>; Melilla = 12 Km<sup>2</sup>; Peñón de Vélez de la Gomera = 0,025 Km<sup>2</sup>; Peñón de Alhucemas = 0,015 Km<sup>2</sup>; Chafarinas = 0,75 Km<sup>2</sup> (Instituto Geográfico y Catastral, 1965).

18. Asheim (1979), al plantear la relación espacio-objeto, alude al concepto de *espacio relativo* (localización relativa), en el que los fenómenos superficiales se entienden independientes de los procesos sociales de los que forman parte. Cuando el objeto es dominante -cuando se interprete como tal- el espacio se considera como una propiedad del objeto; en tal caso espacio y objeto constituyen una totalidad integrada. Por último el espacio entendido como fenómeno social, no existe por él mismo: el proceso social produce y representa espacio social.

19. Durante el verano de 1980 y a raíz de las declaraciones del entonces ministro de Asuntos Exteriores, Manuel Oreja Aguirre, anunciando el propósito del ejecutivo de incorporar España a la OTAN, los medios de comunicación y fundamentalmente la prensa escrita constituyeron el foro de amplios debates en los que de manera sistemática surgía la cuestión de nuestra adscripción atlántica-mediterránea. Véase entre otros: «El País» 29-6-1980: declaraciones del Secretario General del P.S.O.E. Felipe González; «El País» 21-6-80;

22-6-80; 13-7-80; 13-8-80; 14-8-80; «La Calle» n.º 120, 8-14-7.1980.

20. La obra que recoge y desarrolla esta polémica es la de A. Sánchez-Gijón (1978): *España en la OTAN*; también, Alvarez-Arenas, E. (1969): *El español ante el mar*; del mismo autor (1972): *Teoría bélica de España*; R. Cerezo (1975): *España y el poder marítimo*.

21. A esta filosofía responde la propuesta del primer ministro griego Andreas Papandreu de creación de un frente de cooperación mediterráneo «que aproveche la vitalidad del socialismo en las naciones de la Europa meridional» («El País», 14-2-83). Por el contrario la iniciativa francesa de una conferencia de países del Mediterráneo (España, Túnez, Argel, Marruecos, Francia e Italia) agrupa un espectro político muy diversificado, y está concebida con un condicionante geográfico: países del Mediterráneo Occidental («El País» 16-2-83, 15-3-83, 16-3-83).

22. Véase a este respecto, Ambio: *El Mediterráneo: un microcosmos amenazado*, Barcelona, Blume, 1979.

23. Este desplazamiento hacia el Sur se está incluso materializando en la misma localización del grupo de combate en la base naval de Rota y el traslado desde El Ferrol a dicha base del Cuartel General de la Flota (Almirante Jefe Estado Mayor de la Armada, 1983; Morgado Aguirre, M., 1983; «El País», 24.8.1983).

24. De la noción amplia que se tiene del Estrecho es ilustrativo el ejercicio naval desarrollado por efectivos de las flotas de España, Estados Unidos, Francia, Italia y Portugal, entre los días, 3 y 13 de Marzo de 1983 en las *aguas de Alborán*, consistentes en la localización y seguimiento de submarinos en tránsito por el Estrecho («El País», 3.3.83). Esta misma noción del Estrecho abarcando a los arcos Atlántico y Mediterráneo fue expresada por el ministro de Asuntos Exteriores Manuel Oreja Aguirre en una conferencia pronunciada en el CESEDEN el 1 de marzo de 1977 (O.I.D., 1977).

25. En el Estrecho de Gibraltar hay instalado uno de los veintidós sistemas de detección submarina conocido como SOSUS (Sound Surveillance System). El sistema consiste en una serie de hileras de hidrófonos fijados en el lecho oceánico. En la misma zona del Estrecho - en Rota - tiene su base otro sistema de vigilancia antisubmarina, realizada desde el aire por medio de los aviones Orion P 3 (Ocean Yearbook 2, 232 - 235).

26. S. C. Truver (1980) para la elaboración de su obra se dirigió en demanda de datos acerca del tráfico por el Estrecho, al Profesor A. D. Couper, Jefe del Departamento de Estudios Marítimos de la Universidad de Gales, que le indicó que el movimiento de buques y mercancías en el Mediterráneo sería muy difícil de obtener por no existir fuentes adecuadas, (Truver, S. C., 40). Por su parte el mismo autor intentó sin resultado obtener información de diversas y prestigiosas instituciones: Lloyd's, International Chamber of Shipping, International Shipping Federation y otras.

27. Los últimos datos publicados por el diario «El País», 24.8.83 sin citar la fuente, indican un total de 52.000 buques (no especifica en qué año) que representan el 35% del «total mundial anual», transportando «unos mil millones de mercancías, de las que el 95% proceden de países integrados en el denominado bloque occidental».

28. El almirante italiano Giuseppe di Giovanni, en un artículo en la revista «Naval Forces» N.º 1/1984, vol. V, aporta las siguientes cantidades: USA treinta y tres navíos de superficie, ignorando el número de submarinos nucleares; URSS: cuarenta y seis buques de superficie, de los cuales, seis son

buques de investigación con fines militares, y diez submarinos, dos de los cuales de propulsión nuclear.

29. Anualmente la OTAN realiza maniobras en la zona del Estrecho. En las realizadas del 3 al 10 de mayo de 1983, han participado 24 buques de superficie y 5 submarinos pertenecientes a Canadá, Francia, Italia, Holanda, Portugal, USA, Reino Unido y República Federal Alemana («El País», 30.4.83).

30. La no inclusión de estos territorios en el espacio de la OTAN ha sido uno de los argumentos más utilizados por los críticos al ingreso de España en la Alianza.

31. IDA (Instalación de Apoyo) es definido como «(...) todo terreno, construcción o conjunto de ellos, propiedad del Estado español, cuya utilización se concede a las Fuerzas de los Estados Unidos de América para finalidades específicas en cumplimiento del Convenio de Amistad, Defensa y Cooperación (Ministerio de Asuntos Exteriores. Convenio de Amistad, Defensa y Cooperación entre España y los Estados Unidos de América. Anejo 1. Definiciones, 17. Madrid 1982).

32. Un potente sonar instalado por la Universidad de Columbia en Punta de Teno (Tenerife), y la base de seguimiento de satélites de Maspalomas (Gran Canarias). Por Tenerife pasa además el cable submarino que une las bases norteamericanas de Europa, África y América. («El País», 31.3.83). El total de cables submarinos que enlazan con Canarias es de diez. Para España el número total de enlaces es de diecinueve. Otros países próximos tienen: 25 Francia y 14 Italia.

33. El establecimiento de este eje, parece recuperar la unidad estratégica de la península que según Sánchez-Gijón se pierde precisamente en el XVIII con el inicio de un proceso de enajenación estratégica inaugurado con la entrega de Gibraltar (Sánchez - Gijón, 48 - 49). Al mismo tiempo es el Reino Unido quien por primera vez intenta articular el eje al conectar en el mismo siglo XVIII Mahón y Gibraltar (León, A. y Buhigas. J.L., 117). Los planes de la OTAN con respecto a España se encuentran formulados en el denominado Documento de Ankara (1980) (Cit. por León A., y Buhigas, S.L., 101).

34. Realmente España forma parte de la estructura militar integrada de la OTAN desde el 7 de Junio de 1982. Lo que se encuentra por decidir es la forma en que vaya a encajar dentro de la estructura de mandos (adscribirse a los ya existentes o crear un cuarto mando). Este proceso, sin embargo, lo congeló la nueva administración socialista, y se encuentra pendiente de la convocatoria de un referéndum para decidir la permanencia o salida de la Alianza. («El País», 8.6.82; 6.1.83; 7.1.83; 9.1.83).

35. El programa naval español se inicia en 1965. En la primera fase, hasta el año 1972, se construyeron cinco fragatas clase «Balears», dos destructores clase «Roger de Lauria» y cuatro submarinos «Delfín». La segunda fase, 1972-79, finaliza la anterior y emprende la construcción de seis patrulleros pesados clase «Lazaga», cuatro corbetas «Descubierta», dos submarinos «Galerna» y cuatro hidrográficos.

En 1977 se revisa el programa mediante el Real Decreto 5/77, prolongándolo hasta 1982 en el que se incluye: un portaerones, tres fragatas FFG, diez helicópteros SH 60 B *Sea Hawk*, doce aviones *Harrier* AV8B, cuatro corbetas «Descubierta», cuatro submarinos «Agosta», diez patrulleros de zona económica exclusiva (PVC), clase «Anaga», y un conjunto de unidades menores tales como remolcadores, aljibes, etc.

El portaerones «Príncipe de Asturias» junto con cinco fragatas FFG constituyen el grupo de combate que estará terminado de 1986 a 1988. El portaerones es un proyecto norteamericano de la casa *Gibbs and Cox* que adquirió Espa-

ña en 1975, en él se asocian los aviones V/STOL de despegue vertical con el nuevo concepto del *Sea Control Ship* (SCS), buque ligero para actuar en «áreas de amenaza restringida», y que se ha configurado en el *capital ship* de potencias medias.

La armada que en los últimos años está llamando reiteradamente la atención sobre el envejecimiento de la flota —más del 50% de la fuerza naval ha rebasado los veinticinco años— considera que antes de 1986 debe emprenderse un nuevo programa que incluya: uno/dos destructores de escuadra, 5 fragatas de protección del tráfico, 1 transporte LPA, cuatro buques de desembarco LST, seis patrulleros lanza misiles, cuatro cazaminas, ocho dragaminas, un transporte ligero, tres patrulleros de altura y un buque escuela. (Almirante Jefe, 1983; Morgado Aguirre, M. 1983; «El País»: 14.5.82, 11.8.82, 7.11.82, 19.1.83).

En cuanto a la importancia relativa de la flota, España, dentro de su entorno geográfico y en relación con los otros países OTAN, se sitúa en un destacado lugar. Así, en el área Mediterránea, de los diez y ocho países ribereños, las flotas más importantes son las de Francia, España e Italia; no obstante la distancia entre la primera y las otras dos es muy destacada, tanto en unidades como en tecnología y potencia. Francia posee un total de 320.000 toneladas Washington y con cuatro submarinos balísticos de propulsión nuclear. Las flotas italiana y española se sitúan en un rango similar con una ligera diferencia de toneladas Washington a favor de España (96.000 frente a 90.000) (*Les flottes de combat, 1978*), aunque Italia sobrepasa a España en grandes unidades de combate (*Ocean Yearbook 2*).

Dentro de la OTAN y al margen de los grandes (USA, Reino Unido y Francia), España se sitúa entre las primeras flotas, a un mismo nivel que Italia, Alemania y Holanda (Lucchini, L., Voelckel, M., 1978, 260 - 265; *Ocean Yearbook 2*).

36. J.J. Holts (1976,3) determina como misiones de la marina estadounidense: la disuasión estratégica, control del mar, proyección fuerza a tierra y la presencia naval. El combate naval que aparece en P. Nailor se suele incluir a veces, como en este caso, dentro de la proyección de la fuerza en tierra.

37. El vice-almirante Brac de la Perriere, Comandante Jefe del Teatro Atlántico de la Marina francesa, determina como misiones y actuaciones de la armada francesa, por orden de prioridad: disuasión estratégica; defensa del territorio contra amenazas procedentes del mar; defensa de los intereses marítimos franceses; protección pesquera, salvamento, servicio hidrográfico; vigilancia y control de la ZEE y contaminación (Brac de la Perriere, Ch, 1983, 12). Por su parte Sir James Aberle, Comandante Jefe de la British Naval Home Command hasta 1982, indica que la defensa del tráfico marítimo, aún en caso de guerra, no es un objetivo de primer orden para las fuerzas navales (Eberle, Sir James, 1983, 35). De distinta opinión es Christoph Bertram (Director del International Institute for Strategic Studies) quien sostiene que la función primordial de las fuerzas navales es proteger la seguridad de un país, y en el caso europeo ello significa asegurar los abastecimientos para una guerra que se va a desarrollar en el continente (Bertram, Ch, 1977, 42).

Un buen esquema de las misiones de una marina se encuentra en S. Turner (1976). Las dos funciones básicas son control y proyección de la fuerza en tierra: en cada una de ellas se desarrollan, a su vez, la función disuasoria y el combate naval. La gradación del control marítimo oscila entre los más inmediatos, los puertos, para extenderse a las aguas costeras, las líneas de tráfico, las zonas de influencia y en el grado máximo el control global del océano. Cada uno de es-

tos niveles de control se realiza con un tipo de buque: los puertos con patrulleros y dragaminas; las aguas costeras con patrullas aéreas y de incursión en superficie; las líneas de tráfico con destructores y submarinos de ataque; las zonas de influencia con patrullas aéreas y el soporte directo de submarinos; el control global con portaerones y cruceros. La proyección por su parte se gradúa en el siguiente orden: coerción, ataque limitado, destrucción masiva. Estos distintos niveles de proyección se realizan con los siguientes medios operativos: SSBN, fuerza anfibia, destructores y portaerones. (Turner, S., 1976, 25 - 26).

38. Como casos ilustrativos recientes de ambas funciones -proyección naval y presencia naval- pueden aportarse la guerra de las Malvinas, y la presencia naval norteamericana en torno a Centroamérica, en aguas atlánticas y del Pacífico, llegándose a movilizar en ambas zonas hasta medio centenar de unidades.

39. Discurso pronunciado con motivo de la botadura del portaerones «Príncipe de Asturias» el 22.5.1982 (Morgado Aguirre, M, 362).

40. En la conferencia pronunciada por el profesor de la Escuela de Guerra Naval, capitán de fragata Enrique Amusatégui, bajo el título *La condición marítima de España*, se indica que las amenazas contempladas en el Plan General de la Armada son: la ocupación de los archipiélagos, la anexión por parte de Marruecos de Ceuta y Melilla, y el hostigamiento de las líneas de tráfico marítimo, revelándose esta última como la más probable. El papel de la Marina en relación con esta amenaza es disuasorio. Por otra parte, la Armada distingue especialmente dos áreas, una de interés general y otra de «interés vital», definida esta última por el triángulo Azores-Gibraltar-Canarias, la zona del Estrecho y el triángulo mediterráneo. Estas tres zonas son las que conectan el eje Baleares/Estrecho/Canarias («El País», 7.12.1982, p.18).

41. Otras causas de peso que inducen a mantener la presencia de un Estado en áreas ajenas a su entorno inmediato, están ausentes en el caso español. Los intereses territoriales más distantes lo constituyen las Islas Canarias (Reino Unido, Francia y Estados Unidos poseen territorios -restos coloniales- diseminados en varios océanos), tampoco España está entre los países con capacidad financiera y tecnológica para emprender la prospección y explotación de minerales. Los grupos que se inscribieron en Naciones Unidas como «primeros inversionistas» (empresas estatales o privadas que antes de 1.º de enero de 1982 han gastado por lo menos 30 millones de dólares en actividades en los fondos marinos están compuestos por cuatro países (Francia, India, Japón y Unión Soviética) y cuatro consorcios: 1) Consorcio Kennecott - Shio (USA), Rio Tinto - Zinc (Reino Unido), British Petroleum (Reino Unido), Moranda Mines (Canadá), Mitsubishi Japón; 2) Ocean Mining Associates - Unites States Steel (USA), Lockheed (USA), Billiton (Holanda), BKW (Holanda) (Crónica de las Naciones Unidas, 1982, junio, 9).

42. Estas cifras son las facilitadas por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, en su discurso con motivo de la Pascua Militar en enero 1983 («Revista General de la Marina» Feb. 1983, 184). La cifra de 200 millones se alcanza por primera vez en 1978 (200, 35), correspondiendo el 50,5% a productos petrolíferos, el 24,2% graneles sólidos, el 18,2% mercancía general (MOPU, 1979).

43. Solo las grandes potencias poseen capacidad para intervenir allí donde sus intereses se encuentran amenazados. Así la crisis de Oriente Medio y el riesgo de estrangulamiento de los abastecimientos de petróleo a los países industrializados indujo a los Estados Unidos a la creación de una fuerza de

despliegue rápido, dispositivo que cuenta además con las flotas destacadas en el Mediterráneo y el Indico.

44. La misma administración portuaria no se pone de acuerdo en cuanto a la cifra de puertos menores. La Memoria 1978 de la Dirección General de Puertos y Costas indica 164, mientras que el informe *Objetivos y Planes de Actuación de la Dirección General de Puertos y Costas* (1978) facilita la de 180 puertos menores. Estas cifras sitúan a España en el cuarto país del mundo en número de puertos detrás de Japón (53 puertos mayores), la Unión Soviética (52) y Estados Unidos (25), y al mismo nivel que Francia y el Reino Unido con 23 puertos, cantidad inferior a la aportada por las fuentes españolas (Ocean Yearbook 2,690 - 694).

45. Puertos mayores: Pasajes, Bilbao, Gijón, Avilés, San Esteban de Pravia, El Ferrol, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Pontevedra, Vigo, Huelva, Sevilla, Puerto de Santa María, Cádiz, Algeciras, Ceuta, Melilla, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Castellón de la Plana, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, La Luz y Las Palmas.

46. Como puertos mediterráneos incluimos Algeciras y Ceuta.

47. Gasteyger indica que el Mediterráneo ha pasado de ser un callejón sin salida a un eslabón estratégico entre el Atlántico y el Indico, y Oriente. Su importancia estratégica y política es solo igualada por su función como arteria comercial (Gasteyger, C., 1975,42).

48. Según Paz Andrade (1980, 30 - 31) la economía de pesca descansa en dos pilares: la geografía y la biología, que según el autor más que una economía es una geo-economía y una bio-economía.

49. La expansión de la flota pesquera española se desarrolla en tres fases: 1) Final de la 1.ª Guerra Mundial, la flota gallega con buques de vapor se instala en Andalucía y Canarias, iniciando la explotación de los bancos de África noroccidental, y más tarde hasta Senegal; 2) En 1925 se inicia la pesca de Terranova con un buque a vapor; 3) 1927: buques de Asturias y Galicia pescan en Gran Sol.

La pesca de gran altura con arrastreros - congeladores se inicia en 1961 en Sudáfrica. En el periodo comprendido entre 1930 y 1980 las capturas pasan de 325.000 Tm. a 1.600.000 (Paz Andrade, V., 1980, 30 - 35).

50. El único caso de expulsión de la flota española es el protagonizado por Angola en 1976, sesenta y dos barcos tuvieron que abandonar las aguas angoleñas («El País», 29.10.1976). Los apresamientos por parte de Marruecos son ya numerosos -unos sesenta a fines de 1976-. El tipo de repercusión más normal es la reducción de capturas -lo que indirectamente lleva al abandono de las pesquerías afectadas-, así las 200.000 Tm. de bacalao desembarcadas en 1976 procedentes de Noruega y Canadá, quedan reducidas en 1978 a 26.000 (Otero, M., 1979, 133).

51. En términos absolutos el total de capturas (capturas nominales según FAO) presenta una primera inflexión en 1971 y otra en 1974, pero es a partir de 1977 cuando se produce el descenso más acusado. El total individual sin embargo ha aumentado tanto en el periodo 1970 - 79, como 1977 - 79 (FAO, 1979).

52. A efectos estadísticos, FAO divide los océanos en veintidós áreas, denominadas AREAS PRINCIPALES DE PESCA. Las áreas donde se concentran las capturas españolas: la 27 y la 34, tienen una extensión superficial, respectivamente, 16.877.000 km<sup>2</sup> (4,7% de la superficie total océano) y 13.979.000 km<sup>2</sup> (3,9%).-(FAO, 1979).

53. Este territorio no está constituido como Estado, aunque si está reconocido en N.U. el Frente Polisario.

54. L. González (1979) opina que la denominación de gran altura solo se le puede aplicar a las flotas rusa, japonesa y coreana, en las que los procesos de transformación e industrialización se lleva a cabo en buques factorías. En España este modelo de pesca se encuentra escasamente desarrollado, contando solamente con tres buques-factoría todos ellos menores de 2.000 TRB, en 1979. En esa misma fecha había cuatro países con buques-factoría de más de 4.000 TRB = Polonia (9), Corea (3), Japón (13) y la URSS (236) OCDE, (1979).

55. Para las consecuencias del establecimiento de la ZEE en el mercado de productos pesqueros, véase: OCDE: *Echanges Internationaux des produits de la pêche: conséquences des zones de 200 milles*, Paris, 1982.

56. La variación de -6,1 en la pesca desembarcada en 1974 se origina en los caladeros sudafricanos, cuyas capturas nominales pasan de 3.114.800 Tm. en 1973 a 2.796.523 en 1974. Las capturas mundiales entre 1973 y 1974 se incrementaron en 3.705.500 Tm.

57. La CEE tiene tres tipos de tratados con terceros países: 1) con países con los cuales tiene intereses interconectados; 2) con países donde la CEE tiene intereses de pesca, pero cuyos pescadores no han faenado en la CEE; 3) con países que pescan en aguas de la CEE pero en los que los pescadores de la CEE están ausentes. Con este último grupo, en el que se encuentra España, junto con Portugal y Yugoslavia, la tendencia es a la expulsión (Hardy, M, 1978, 73-79).

58. El Protocolo Transitorio de Pesca hispano-marroquí de 1.º de abril de 1981 (con vigencia hasta 1.º de abril de 1982) permitía faenar a 620 barcos al Norte de Cabo Noun y 420 al Sur, prácticamente a todos aquéllos que lo hacían de forma tradicional (Ministerio de Agricultura, 1982, 253).

59. Las «ventanas de seguridad» son zonas sujetas a control militar con el fin de impedir el aprovisionamiento de material militar al Frente Polisario. La ventana Norte está establecida en la proximidad de Tarfaya, y la Sur se extiende desde Cabo Bojador a Nuadhibu (Cabo Blanco), es decir, casi toda la franja litoral correspondiente al antiguo Sáhara español («El País», 5.2.1983, 18.8.83, 19.8.83). España consiguió en el acuerdo de agosto/83 que Marruecos levantase la ventana norte, lugar donde se encuentran los caladeros utilizados por la flota sardinal de Canarias.

60. La reducción del esfuerzo pesquero en un 70% significará que los actuales 1.400 pesqueros quedarán reducidos a 400, y el valor de las capturas pasará de 50.000 millones a 15.000 («El País», 24.2.83). Hay flotas como la de Punta Umbría, Isla Cristina, Lepe, Ayamonte y Huelva con un total de 143 embarcaciones y 1.700 tripulantes que dependen casi exclusivamente de esos caladeros. En la misma situación se encuentra la de Barbate (60 embarcaciones), en la que también se vería afectada la fábrica de conservas; en total dependen de la actividad pesquera en Barbate 23.000 personas («El País», 18.8.83; 19.8.83).

61. En la descripción de las relaciones bilaterales pesqueras españolas (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1982) no consta acuerdo alguno con la República Sudafricana.

62. Hasta enero/83 la Comunidad no logró elaborar una política pesquera común, la denominada en la prensa la *Euro-pa azul*. Para llegar a concretar la PPC se ha tardado siete

años, y todavía necesita completarse pues no se han incluido las aguas del Mediterráneo (Francia, Italia, Grecia). Junto con la *Europa verde* constituye la única política común de los diez («El País», 26.1.83, 30.1.83).

63. La administración española ya ha entablado conversaciones con Madagascar, Seychelles, Tanzania, Kenia, Somalia, Perú, Colombia, Brasil, Gabón, Cabo Verde y Guinea Conakry (Ministerio de Agricultura, 1982, 255-257). Por otra parte la Secretaría General de Pesca Marítima está estudiando las posibilidades de caladeros situados en Alaska, Atlántico Sur occidental, Australia y Nueva Zelanda («El País», 16.1.83).

64. España pesca en el Mediterráneo un 10% del total de las capturas, lo que representa el 19% de las del Mediterráneo, ocupando el segundo lugar después de Italia que pesca el 42% de las capturas mediterráneas («El País» 11.2.83).

65. Véase Truver, Scott C.: *The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*, 1980, p. 152.

66. Estos límites son aceptados internacionalmente. Así consta en el estudio de R.H. Kennedy (Doc A/CONF. 13/6 y add. 1, 1957, 124) para Naciones Unidas, y en el texto de S.C. Truver (p.3-5). Aquí se utiliza para describir las características del Estrecho el Derrotero n.º 13 T.I. del Instituto Hidrográfico de la Marina, 1969.

67. R.H. Kennedy da las siguientes: 24,13 y 7,5. Ninguna coincide. Las efectuadas por nosotros coinciden con las del I.H.M. En cuanto a las sondas oscilan entre 3000 m. en la embocadura occidental y 1200 en la oriental.

68. En cuanto al régimen jurídico aplicable al paso por el Estrecho de Gibraltar, se dan ciertas opiniones que indican la existencia de un régimen especial en la «Internacionalización» de este paso. S.C. Truver desarrolla este argumento profusamente con arreglo a la Declaración franco-británica de 8 de abril de 1904, el Tratado hispano-francés de 3 de octubre de 1904, y la Convención de 1865 sobre el Faro de Cabo Espartel (Truver, S.C., 175-182). Por su parte González Campos rechaza estas teorías (González Campos, J.D., op. cit., 1.ª parte, 394-398) considerando que tales instrumentos legales sólo tienen sentido en el contexto colonial en el que surgieron.

69. Formalmente el estatuto jurídico de ambos territorios presenta diferencias fundamentales. Gibraltar es un territorio, a efectos internacionales, incluido por el Reino Unido en la lista de Naciones Unidas de territorios no autónomos, y por tanto a descolonizar (lo que no implica su integración al Estado español). Ceuta y Melilla son considerados territorios españoles en la Constitución, y formalmente no está planteada su reivindicación por Marruecos aunque sí su reivindicación política.

70. Significativamente el gráfico incluido en el texto de S.C. Truver (1980) está elaborado por «Office of the Geographer» del Departamento de Estado USA.

71. A continuación reproducimos el texto del artículo X, tomado a su vez del artículo de J.L. Azcárraga (1970, 609-610).

«El rey Católico, por la presente, cede en nombre suyo y en el de sus herederos y sucesores, a la Corona de la Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, fortificaciones y valuartes que le pertenecen, y entrega la dicha propiedad para que sea tenida y disfrutada absolutamente con toda clase de derechos para siempre sin excepciones de ninguna clase.

Para impedir abusos y fraudes mediante la importación de cualquier clase de géneros, el Rey Católico quiere y da por

entendido que la propiedad arriba mencionada se ceda a la Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación alguna abierta con el país circunvecino por parte de tierra. Sin embargo, como la comunicación por mar con España puede no ser, en todo tiempo, segura y abierta, y puede por consiguiente, suceder que la guarnición y demás habitantes de Gibraltar se vean en grandes aprietos, y siendo la atención del Rey Católico que sólo como se ha dicho, sea prohibida la fraudulenta importación de géneros por comunicaciones terrestre, queda estipulado que en tales casos se considere legal la compra, con dinero contante, en los territorios vecinos de España de provisiones y otras cosas necesarias a la guarnición, a los habitantes y a las naves ancladas en el puerto. Pero si descubrieran géneros importados por Gibraltar, ora por medio de trueques para adquirir provisiones o cualquier otro pretexto, los dichos géneros serán confiscados y, previa denuncia, las personas que hayan procedido contra-riamente a la fe de este Tratado serán severamente castigadas.

Su majestad Británica, a petición del Rey de España, consienten y acuerda que no habrá de concederse permiso, so pretexto de ninguna clase, a judíos o moros para que residan o tenga domicilio en la dicha ciudad de Gibraltar, y que no se otorgará refugio o abrigo a ningún moro de guerra en el puerto de la dicha ciudad, con cuya acción pueda obstruirse las comunicaciones entre España y Ceuta, o ser infectadas las costas por incursiones berberiscas. Pero teniendo en cuenta la existencia de tratados de amistad y de libertad de comercio entre los territorios británicos y otros situados en la costa de Africa, ha de entenderse siempre que los súbditos británicos no pueden negar a los moros y sus bajeles entrada en el puerto puramente por razones mercantiles.

Su Majestad la Reina de Gran Bretaña promete además que los habitantes romano-católicos de la dicha ciudad podrán ejercer libremente su religión, y en el caso de que en lo futuro la Corona de la Gran Bretaña estime oportuno conceder, vender o enajenar por cualquier medio de la propiedad de dicha ciudad de Gibraltar, queda por la presente convenido y acordado que la preferencia para recobrar la misma habrá de darse siempre a España antes que a ninguna otra nación».

La manera de interpretar este artículo, obviamente es distinta por parte española y británica, no obstante en opinión de expertos españoles, el concepto de soberanía existente en la época en que se firma el Tratado no se corresponde con el actual, y por tanto se presta a controversia interpretar literalmente el contenido del artículo X fuera de su contexto histórico.

Por otra parte en el complejo proceso de negociaciones puestas en marcha a partir de la Resolución de las Naciones Unidas de 16.XII.1965 España utiliza las fórmulas desarrolladas por este organismo para aplicar a los territorios no autónomos, en el que se contempla el principio de la integridad territorial, reivindicación formulada por el Estado español.

72. ACC/FIC Sevilla. Manual de entrenamiento, Parte 208.3 010379.

73. J.L. Azcárraga (1970, 619) reproduce la parte del Real Decreto donde se delimitan las «aguas inglesas»: «Las comprendidas al Oeste, entre la falda del Peñón y la línea recta que partiendo de Punta Mala en dirección a Sierra Bullones, pasa a dos millas de Punta Europa, y al Sur y Este de una extensión de tres millas contadas desde la playa en tales direcciones». Gran Bretaña interpretó en su tiempo que las observaciones contenidas en el Derrotero de Tofiño admitían igualmente la existencia de «aguas inglesas» (Azcárraga, J.L. op. cit., 517).

74. Respuesta a un cuestionario pasado al Embajador Jefe de la Delegación de España en la Conferencia del Mar, José Manuel Lacleta Muñoz. Febrero 1983.

75. Ibid.

76. Ibid.

77. AMERASINGHE, C. F.: *The problem of archipelagoes in the International Law of the sea, 1974*; cit. por Pueyo Losa, J., 1981, 27. La traducción es propia.

78. Ibid.

79. La legislación que afecta a los archipiélagos es la siguiente: Real Decreto 2510/77 de 5 de Agosto sobre trazado de líneas de base recta; Ley 10/1977 de 4 de enero sobre mar territorial; ley 15/1978 de 20 de febrero sobre zona económica.

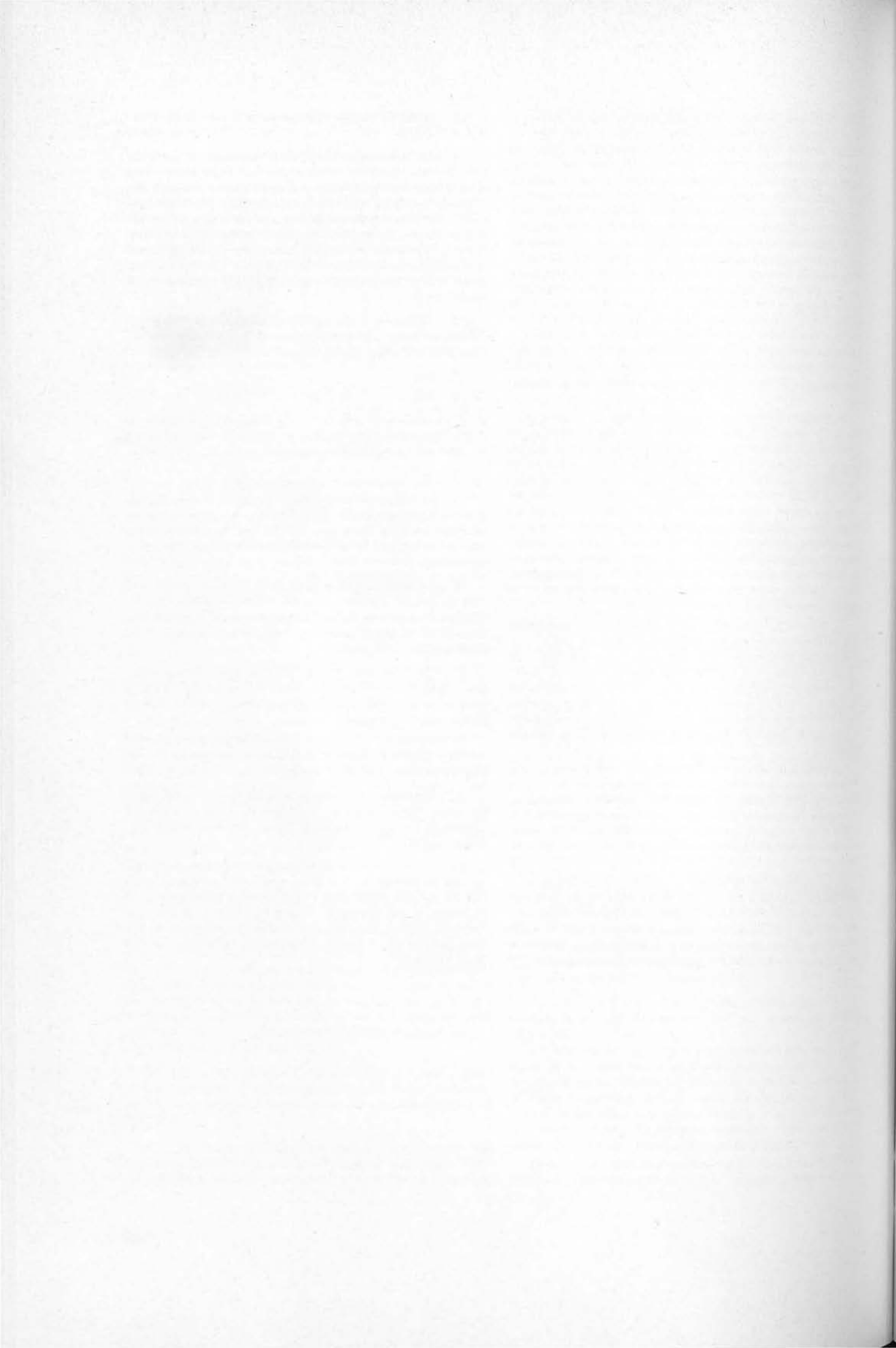
80. En total son 15 el número de Estados mixtos; además de España: Canadá, Chile, Dinamarca, Ecuador, Estados Unidos, Grecia, India, Italia, Malasia, Noruega, Portugal, Rep. Popular China, Unión Soviética, Yugoslavia (Fuente: Jiménez Piernas, C.B., 1981, 1143).

81. Un tratamiento global de los principales «usos y abusos», de las islas en los planos civil y militar, en SIPRI (1980): *Warfare in a Fragile World, Military Impact on the Human Environment*, 128-143.

Por otra parte el estudio de las islas ha generado una disciplina específica, véase: Moles, A.A.: *Nissologie ou science des îles*, «L'Espace géographique», T.XI, n.º4, 1982, 281-289.

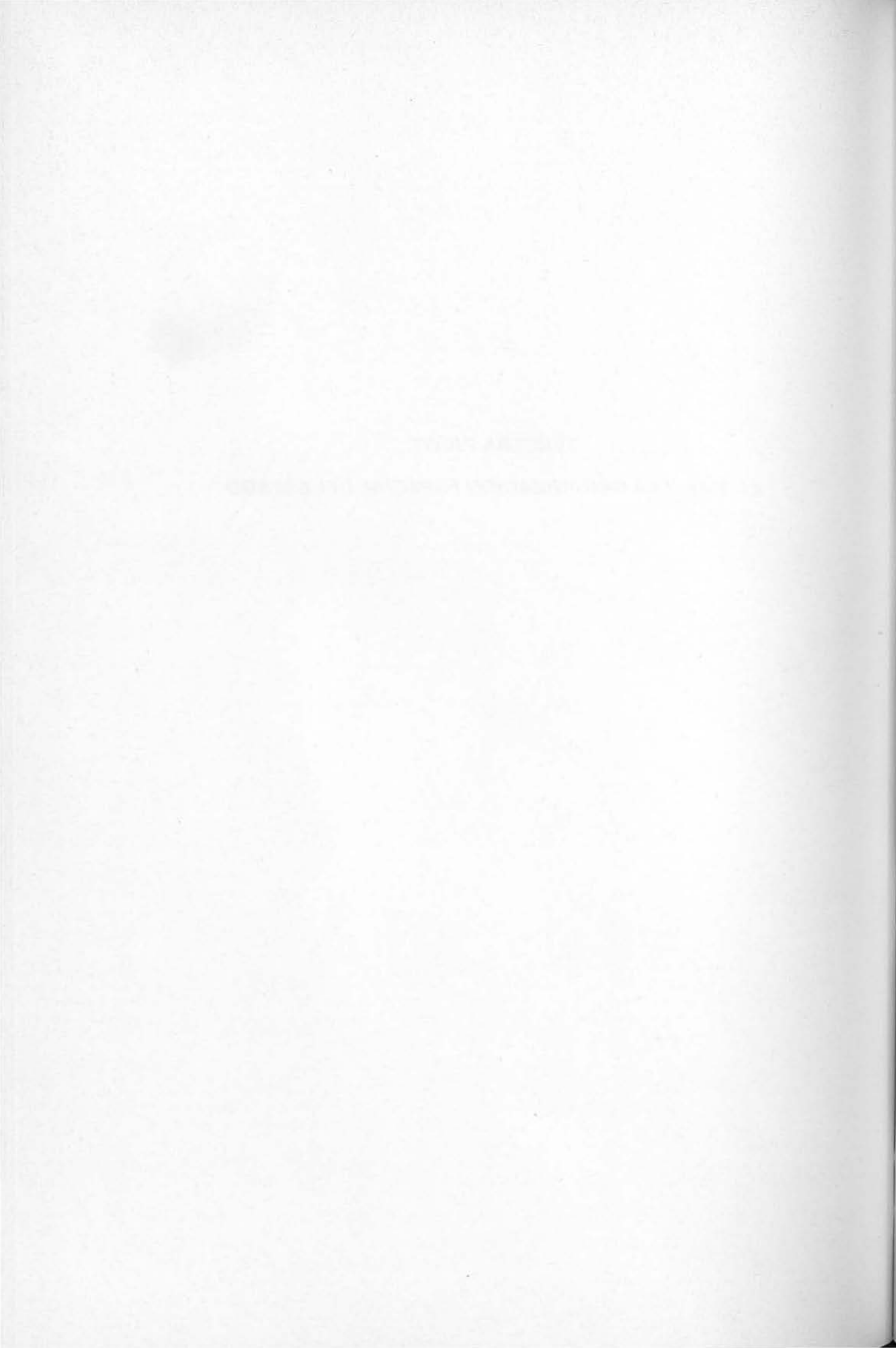
82. Un análisis sistematizado de los conflictos derivados del nuevo régimen oceánico en Buzan, B.: *A Sea of Troubles? Sources of Dispute in the New Ocean Regime*, Adelphi Papers, n.º 143-1978.

83. A estos efectos es ilustrativo el conflicto surgido a raíz de las maniobras conjuntas norteamericana-marroquíes (10-23 abril/83) durante las cuales tuvieron que desviarse las aeronaves con vuelo regular entre la Península y Canarias por Azores y Madeira, debido a que el control aéreo en la ruta citada está, en parte, bajo la competencia de Marruecos. («El País» 15.4.83).



TERCERA PARTE

*EL MAR Y LA ORGANIZACION ESPACIAL DEL ESTADO*



## CAPITULO QUINTO

### REGIONALIZACION

A lo largo del trabajo se ha mostrado, en relación con distintos aspectos, el papel determinante desarrollado por el Estado en la creación del nuevo orden oceánico y su plasmación espacial. Sin embargo, en las formas hasta ahora imperantes de utilización y gestión del mar, así como en las surgidas más recientemente, y en los desarrollos previstos, son necesarias escalas de actuación que requieren la concertación de varios Estados, al mismo tiempo que se ha revelado la eficacia de las escalas subestatales en la resolución de determinados problemas.

A los ámbitos de actuación, gestión y administración no remitibles únicamente al espacio estatal se les ha denominado genéricamente «regionales». En el mismo texto de la Convención se hace uso de esta terminología aunque no se llega a especificar y aclarar conceptualmente.

Este último capítulo analiza una manifestación específica del fenómeno regional: la derivada de la nueva organización territorial del Estado español en Comunidades Autónomas y sus implicaciones con respecto al espacio marítimo estructurado según la Convención recientemente elaborada, y tomando como caso de estudio la Comunidad andaluza.

#### 5.1. El concepto de región marina.

Los análisis en torno a las regiones marinas<sup>1</sup> suelen tener como ejes de desarrollo, por una parte, la naturaleza de la región (física, administrativa, etc.), y por otra el grado de influencia de los fenómenos terrestres en la determinación de tales regiones.

Como denominador común está presente el analogismo, la correspondencia y el término de referencia obligado a la región terrestre. Si en algunos aspectos el precedente y la tradición en el estudio de las regiones faculta adentrarse en el análisis del ámbito marino, en contrapartida condiciona de forma excesiva la profundización en un espacio con un régimen de ocupación y explotación lógicamente diferenciado.

Los criterios de regionalización en el mar están en relación básicamente con hechos biofísicos y funcionales. En el primero se insertan los correspondientes a los procesos biológicos, físico-geográficos o geomorfológicos. En cuanto a los funcionales se ha abordado la regionalización del mar según su utilización, aunque globalmente este tipo de regionalización tiene un sentido económico<sup>2</sup>.

El concepto y las formas de región marina son el objeto del estudio de Lewis Alexander (1978, 3 - 16) que las clasifica en:

1) *regiones físicas*, a ellas pertenecen las cuencas cerradas o semicerradas, y las grandes divisiones de los océanos (Atlántico NW, Atlántico NE, Centro-Oriental, etc.).

2) *regiones administrativas o de gestión*, a efectos pesqueros o de control de la contaminación. A su vez, estas regiones pueden coincidir con las físicas (p. ej. el Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, Barcelona, 1976).

3) *regiones operacionales*, definidas por los límites de las competencias de una Comisión o Consejo (Convenios sobre pesquerías<sup>3</sup>), o por un

tratado internacional como el suscrito para el Antártico.

Conceptualmente L. Alexander define tres tipos de regiones: 1) la región como área geográfica; 2) medio sistematizado de gestionar y actuar en determinadas cuestiones (pesca, contaminación...); 3) expresión de intereses nacionales. A este último concepto responden los grupos regionales que tan importante papel han jugado en la III CNUMD; tales grupos surgen en torno a cuestiones relacionadas con el uso y la explotación del mar, pero no implican que se expresen espacialmente en un área concreta.

Estas formas y conceptos de región a que alude Alexander han sido las imperantes hasta ahora; digamos que se corresponden con el antiguo orden oceánico y se caracterizan fundamentalmente por su dimensión internacional pudiendo en ciertos casos coincidir con determinadas condiciones físicas y/o geomórficas.

Tanto desde el punto de vista espacial como funcional se desarrollan a la escala del Estado, esto es, constituyen espacios no sujetos a soberanía, enmarcados por fachadas marítimas pertenecientes a una o varias naciones, actuando tanto países de la zona como ajenos a ella, corriendo las intervenciones gestoras a cargo de instituciones estatales.

La consolidación del nuevo régimen jurídico del mar afecta a los fenómenos regionales en una doble dirección:

a) Por una parte desestructura las regiones que estaban establecidas en los espacios libres de soberanía y sostenidas por la concurrencia multilateral. Los establecimientos de la ZEE han supuesto en muchos casos la expulsión de terceros, y en consecuencia la gestión unilateral del Estado soberano.

b) En la medida en que el nuevo orden es generado desde el Estado, cada parte de él, tanto física como política y administrativamente da paso a la presencia de intereses subestatales (regionales, provinciales, comunales, etc.).

Es en relación con esta segunda dirección con la que se analiza el fenómeno regional en el presente capítulo.

Globalmente la extensión de las jurisdicciones nacionales afecta de manera decisiva a los aspectos formales de la región. Se pasa de regiones no definidas espacialmente a estructuras territoriales articuladas y cohesionadas<sup>4</sup>.

En el ánimo de los Estados no está la creación de un regionalismo marino, todo lo contra-

rio: mientras se crean en tierra firme nuevas organizaciones territoriales descentralizadas, en el mar se mantienen la uniformidad y continuidad del territorio. No obstante, la dinámica generada por los procesos tendentes a descentralizar la administración central influyen y se hacen notar en el mar. La situación a la que se ha abocado con el nuevo orden oceánico hace que se superpongan las construcciones jurisdiccionales creadas por una mecánica previamente establecida (principios y reglas para la delimitación de los distintos espacios marinos) con fenómenos y procesos que fuerzan la determinación de ámbitos de actuación producto de la concurrencia no sólo de intereses zonales sino también extrazonales característicos de la utilización del mar.

Este es el reto del Estado no centralizado (federal, regional) que debe compaginar la unidad del espacio marítimo como elemento cohesionador/uniformador, el respeto a las formas autonómicas de gobierno, y la eficacia de las escalas regionales y locales de ordenación y gestión.

En España debido al escaso tiempo con que cuenta la nueva organización del Estado todo este conjunto de cuestiones es, en su mayoría, de carácter inédito y en algunos aspectos su planteamiento y expresión jurídica y administrativa se resienten de la falta de información y reflexión existente.

## 5.2. El mar en el ámbito regional andaluz.

El Estatuto de Autonomía para Andalucía en el Título I determina las materias que son transferidas a la Administración regional así como el grado de competencias que para cada una de ellas se asume<sup>5</sup>.

En los tres niveles en que se estructuran las transferencias aparecen materias vinculadas al océano, tanto en lo que se refiere a la explotación de recursos como a otros usos directos o indirectos. La explotación y los distintos usos hacen referencia en cada Estatuto a las aguas adyacentes al litoral de cada Comunidad Autónoma, aunque los Estatutos no contienen competencias sobre los *espacios* marinos, sino sobre *materias*, cuestión a la que volveremos con mayor detenimiento más adelante.

Para plantear adecuadamente la administración y gestión del mar en el ámbito regional se necesita, en primer lugar, determinar las características del espacio marítimo adyacente al litoral, tanto los parámetros espaciales como el estatuto jurídico, para a continuación proceder a las

evaluaciones acerca de los recursos y los usos que atañen de forma directa a la Comunidad y las repercusiones producidas por terceros.

### 5.2.1. El espacio marítimo andaluz.

Bajo la expresión *espacio marítimo*, se alude a dos ámbitos: LITORAL y MAR. Cada uno de estos dos términos se corresponde con conceptos metodológicos, esto es, no responde a categorías jurídicas, ni administrativas; sin embargo, casi todos los componentes que integran el LITORAL y MAR son conceptos conocidos y consolidados, bien en la literatura científica, en la legislación internacional o en la nacional.

Hasta ahora el trabajo que nos ocupa únicamente ha considerado los distintos componentes que configuran lo que aquí denominamos MAR: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, plataforma continental, ZEE, esto es, los conceptos espaciales contenidos en la Convención sobre el Derecho del Mar, y que en mayor o menor grado forman parte de la estructura territorial del Estado.

La escala en la que ahora nos situamos y la temática que se aborda obligan a incluir en nuestro análisis un ámbito de notable trascendencia para las comunidades regionales: la zona de contacto entre el medio marino y el terrestre.

#### 5.2.1.1. Litoral.

Al ser una zona de transición —una interfase en la terminología ecológica— es la que contiene una mayor carga de impresión. Por otra parte, no sólo se carece de una terminología unívoca, sino que ese mismo espacio, frontera o interfase es de compleja delimitación. Existen, pues, dos cuestiones no resueltas: a) denominación; b) delimitación. Trataremos ambas por separado.

##### a) Denominación.

La zona de contacto entre mar y tierra se la suele denominar con los siguientes términos: LITORAL, ORILLA, PLAYA, COSTA y ZONA MARITIMO-TERRESTRE.

Estos términos son definibles en función de distintos criterios jurídicos, geomorfológicos, biofísicos.

**ZONA MARITIMO TERRESTRE.** Este término, se introduce en la ley de Puertos de 7 de Mayo de 1980. Es, posteriormente, adoptado en la ley de Costas de 1969, donde se le define como: «El espacio de las costas o fronteras marítimas del

territorio español que baña el mar en su flujo y reflujo, en donde sean sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales ordinarios, en donde no lo sean. Esta zona se extiende asimismo por las márgenes de los ríos hasta el sitio en que sean navegables o se hagan sensibles las mareas».

En francés se utiliza el término ESTRAN para aludir al espacio comprendido entre la marea más alta y la más baja; en inglés se denomina SHORE.

**PLAYA.** Suele definirse en función de criterios geológicos y geomorfológicos asociados al flujo y reflujo de las mareas. La ley de Costas (1969), la define como: «Las riberas del mar o las rías formadas por arenales o pedregales en superficie casi plana, con vegetación nula o escasa y características».

La terminología francesa (PLAGE), en inglés (BEACH) coinciden en los términos arriba indicados.

En función de los procesos de sedimentación, se entienden por:

**PLAYA (BEACH):** Ambiente de sedimentación limitado por la acción del oleaje.

Límite superior: línea más alta alcanzada por las olas en los temporales.

Límite inferior: punto en mar adentro en el que el oleaje deja ya de tener una acción directa sobre el fondo.

---

*Backshore:* Limita con dunas y nivel marea alta.

**PLAYA** *Foreshore:* Espacio intermareas.

*Shoreface:* Nivel marea baja y punto donde el oleaje deja de tener efecto sobre el fondo.

---

Fuente: CORRALES ZARAUZA, I y otros: *Estratigrafía* Madrid, Ed. Rueda, 1977.

**ORILLA.** El diccionario de la lengua española la define como: «límite de la tierra que la separa del mar». Esta es una acepción fundamentalmente coloquial no utilizada por el lenguaje jurídico ni científico. El término análogo utilizado en la literatura científica es LINEA DE COSTA, cuyo equivalente en francés es TRAIT DE CÔTE, y en inglés COASTLINE o SHORELINE. Dicha línea se la suele hacer coincidir con la altura de la mayor pleamar.

**COSTA.** Tiene un sentido muy amplio. Con tal término se suele hacer referencia a la interfase océano-continente.

La ley de costas de 1969, acoge bajo este término a la zona marítimo-terrestre, las playas, aguas interiores y mar territorial, y plataforma continental.

En inglés el término COAST alude a la zona de contacto entre tierra y mar, aunque tiene un matiz terrestre: franja del continente que bordea el mar; ese mismo matiz terrestre lo posee también el término francés CÔTE.

**LITORAL.** Parece ser que es este el término que mejor se asocia con el concepto que últimamente está siendo incorporado a la planificación y la ordenación, y que abarca una amplia zona de anchura variable que incluye los dos grandes sistemas de la biosfera –tierra y mar–. Entre los diversos criterios con que se define el litoral (topográfico, climático, biológico, económico...), el ecológico es el más completo, integrador y amplio: «(...) sistema favorable diverso en biotopos, rico en elementos (especies), asociados en subsistemas de fuerte interacción, desde los fondos marinos al interior de la tierra» (García Novo, F., 1982, 159); también el litoral «(...) constituido por ecosistemas caracterizados por la doble influencia de la tierra y el mar. Estos ecosistemas se extienden sobre espacios muy variados y tienen caracteres muy diferentes» (Raynaud, P. 1982, 569).

En francés, este concepto es expresado por el término LITTORAL; en inglés COASTAL ZONE.

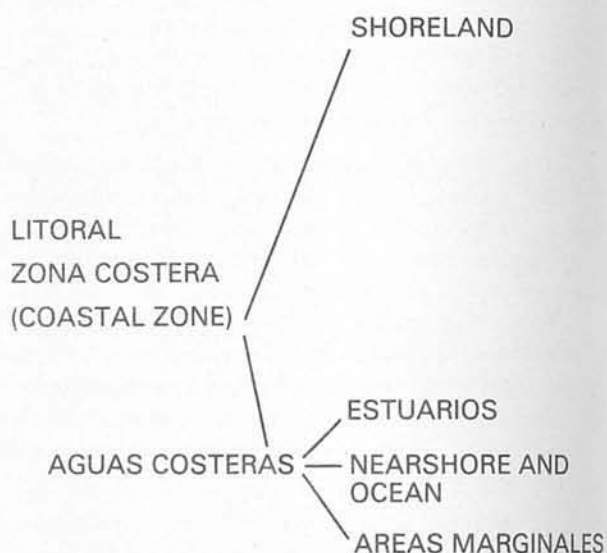
#### b) Delimitación.

Podemos convenir en que es el término LITORAL el que expresa ese espacio de transición, muy característico desde el punto de vista biofísico, de notable fragilidad ecológica, sometido a una notable presión ocupacional y un alto grado de explotación por las sociedades modernas, y que es objeto de especial atención en la planificación y ordenación territorial.

En general, los especialistas coinciden al pronunciarse sobre la imprecisión de que adolece la delimitación del litoral, sobre todo al tratar de establecer una frontera rígida e incontestable en el ámbito terrestre. Tal imprecisión se debe a que el paso de un ecosistema a otro se da gradualmente. Los problemas surgen cuando se pretende compatibilizar y homogeneizar delimitaciones biofísicas con delimitaciones administrativas, políticas, etc. Este es el verdadero problema, al que se dedican notables esfuerzos por parte de los planificadores al tratar de conciliar

intereses contrapuestos, sustancialmente, la conservación y preservación del medio natural con una óptima ocupación y explotación.

Para la determinación y delimitación del espacio litoral, hemos adoptado aquí, la contenida en Clark (1977), en la que se integran conceptos elaborados por el *Office Coastal Zone Management (National Oceanic and Atmospheric Administration, U.S. Department of Commerce)* y de la cual ofrecemos su esquema



El esquema considera la zona costera (LITORAL) compuesta por dos grandes sistemas: SHORELAND (no existe un término equivalente en castellano; las obras españolas de geología y geomorfología lo emplean sin traducir) y COASTAL WATERS (AGUAS COSTERAS O AGUAS LITORALES).

Por SHORELAND se entiende todas las tierras sobre las que drenan las aguas que vierten en la cuenca marina. También tierras que tienen un impacto directo y significativo en las aguas costeras (definición federal, Clark, 22).

**AGUAS COSTERAS:** la definición de la «Coastal Zone Management Act of 1972»: «Aquellas aguas adyacentes a la línea de costa que contienen una cantidad mensurable o porcentaje de agua de mar y se extienden hacia el mar hasta el límite exterior de la jurisdicción U.S.A.» (Clark, 115).

La dificultad tanto para el SHORELAND como para las AGUAS COSTERAS estriba en la determinación de sus límites externos, esto es, el límite terrestre y el límite marino del LITORAL.

El límite terrestre, debe situarse en aquellos puntos donde deja de sentirse el efecto del me-

dio marino, para ello, es necesario la utilización simultánea y combinada de criterios biofísicos (Clark, 117, 118, CEOTMA, 1982, 22-30).

El *Office of Coastal Zone Management* sugiere también el aprovechamiento de límites administrativos existentes, políticos, culturales, etc., para trazar la delimitación de los hechos biofísicos, o bien, la utilización de distintos límites para distintas finalidades.

En cuanto al límite marino, persiste la dificultad de delimitación. Ya en la misma definición de AGUAS COSTERAS (COASTAL WATERS) arriba expresada se combinan conceptos físicos y legales: aguas con determinado porcentaje de salinidad que «(...) se extienden hacia el mar hasta el límite exterior de la jurisdicción USA». Este es un límite variable; cuando se elaboró la definición, la anchura de las aguas territoriales estaba fijada en USA en 3 millas (6 en España); en la actualidad la mayoría de los Estados han adoptado las 12 millas.

Como límite acuático del litoral, en términos físicos, suele indicarse el inicio del talud continental, cuya anchura es variable y puede encontrarse, según las zonas, dentro o fuera de las doce millas de mar territorial (Clark, 7; CEOTMA, 1982, 22). También se apuntan como posibles límites marinos el de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), (200 millas), la isóbata de 200 metros, o el área de corrientes litorales (González Paz, J., 1982).

En el gráfico 5.1, se expresa la delimitación del LITORAL FÍSICO que desde el punto de vista geomorfológico abarca desde la zona de dunas o acantilados hasta el borde del talud continental. El límite geomorfológico marino (el talud) puede combinarse sintéticamente de dos formas con el límite del mar territorial: por dentro del talud o rebasando éste.

En el primer caso, el LITORAL TOPOGRAFICO incluiría tres zonas jurisdiccionales: aguas interiores, mar territorial y ZEE (que, a su vez, integra a la plataforma continental). La segunda posibilidad no incluye la ZEE y sólo una parte del mar territorial.

Si desde una perspectiva funcional lo lógico es operar en el soporte físico en el que se producen los procesos característicos del litoral, no es menos cierto que ello conlleva importantes implicaciones jurídicas que introducen mayor complejidad. Así una misma comunidad como la andaluza, dada la extensión de su litoral, puede tener éste distintas características físicas a lo largo de su extensión, esto es, en unos lugares

puede tener un litoral de anchura superior a las 12 millas y en otras zonas es a la inversa, con lo cual se plantean distintas situaciones jurídicas.

A efectos de simplificar las cuestiones jurídicas, que en este medio tienen una notable dimensión internacional, parece recomendable ajustar el límite acuático del litoral a la anchura del mar territorial. Esta es la opción tomada tanto en Francia (Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, 1980) como en Estados Unidos (Clark, 1977).

En la legislación española no existe ni definición ni delimitación del litoral. Sin embargo en los decretos de transferencias a las Comunidades Autónomas de la materia *ordenación del litoral*, aunque no se define este espacio, sí contienen referencias a zonas del litoral que pueden incluirse o, por el contrario quedan excluidas de los planes de ordenación.

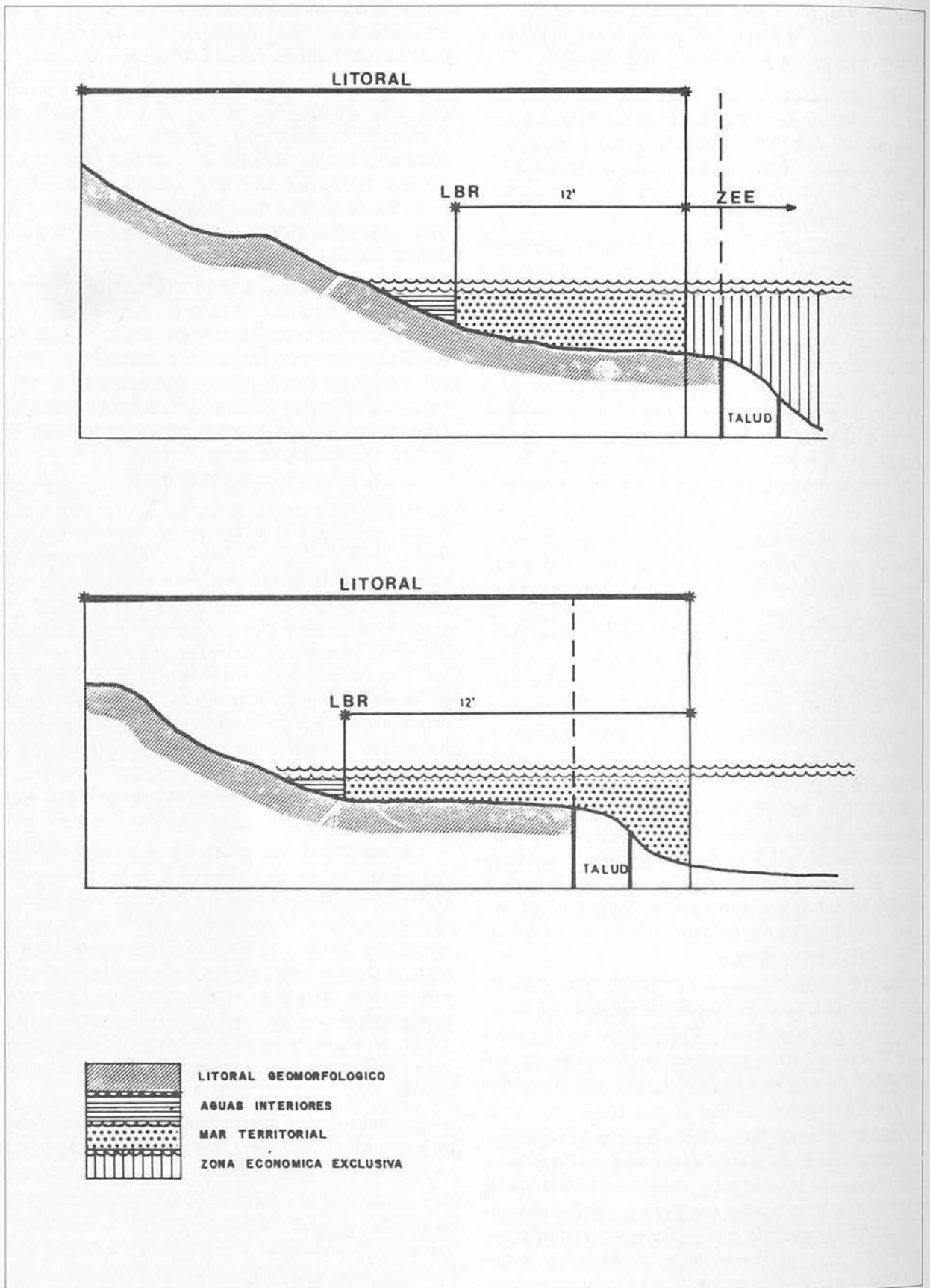
Así en el decreto por el que se transfiere esta competencia a Cataluña se indica que en los planes de ordenación de las zonas litorales podrán incluirse las playas, «pero en ningún caso la zona marítimo terrestre». Para el caso que nos ocupa, Andalucía, el R.D. 2803/1983 de 25 de agosto, establece que los planes de ordenación del litoral que puede formular, tramitar y aprobar la Comunidad Autónoma de Andalucía, podrán incluirse las playas y, en su caso, la zona marítimo terrestre. En consecuencia, a efectos de ordenación el Estado limita considerablemente a las Comunidades ribereñas la noción de espacio litoral que prácticamente queda reducido al segmento terrestre.

No obstante, de proceder a la delimitación del litoral, en lo que respecta al límite marino, parece conveniente hacerlo coincidir con el límite exterior del mar territorial, esto es, doce millas contadas desde las LBR. Este límite tiene la ventaja de operar únicamente dentro de una banda homogénea de aguas interiores y mar territorial, obviando la complejidad que introduciría trabajar en un soporte físico con mayores concurrencias jurisdiccionales y mayor dimensión internacional.

El resto de los componentes del espacio marítimo andaluz presenta las características que a continuación resumimos.

#### 5.2.1.2. Mar.

*Líneas de base recta.* El litoral andaluz está cubierto por veinticuatro LBR, ocho en las costas atlánticas y dieciseis en aguas mediterráneas



5.1. Delimitación geomorfológica del litoral.

(mapa 18). La relación Km litoral/LBR es para el litoral andaluz de 33,8 Km/LBR; la del total peninsular 50,7 Km/LBR, lo que indica para Andalucía un perfil costero más lineal que la media nacional.

Las características de cada una de las LBR se especifican en las tablas 5.1 y 5.2.<sup>6</sup> Como puede apreciarse en la cartografía (mapas 19 y 20) todo el litoral está cubierto por LBR a excepción del tramo comprendido entre Pta. Acebuche y Pta. Carbonera que contiene la Bahía de Algeciras cuyas características han sido ya analizadas (véase 2.2 y 4.4).

La longitud de las LBR oscila entre las 0,8 millas en Cabo de Gata (LBR n.º 20), a las 29 mi-

llas en la ensenada de Málaga (LBR n.º 12). Este dato (longitud de las LBR) está relacionado con la extensión de las aguas interiores que, como es sabido, son las comprendidas entre tales líneas y la costa.

En la tabla 5.3 aparece relacionada la longitud de cada LBR y el valor aproximado de la flecha de cada sector formado por la correspondiente LBR y la costa. El resultado práctico de la combinación de LBR y morfología del litoral es la desigual distribución de este componente territorial cuya magnitud por sectores está expresada en las tablas 5.4.a y 5.4.b<sup>7</sup> (mapa n.º 21). La superficie total de aguas interiores asciende a 665,12 millas cuadradas (2281,30 Km<sup>2</sup>), desi-

Tabla 5.1. LINEAS DE BASE RECTA. COSTA ATLANTICA.

	LONGITUD (millas)
LBR N.º 1. De Sur de Isla Canela (37° 10', 25N/07° 22', 4W) a Punta Umbría (37° 10', 30N/06° 56', 90W)....	20,5
LBR N.º 2. De Punta Umbría a Torre del Oro (37° 07', 38N/06° 43', 70W).....	11,6
LBR N.º 3. De Torre del Oro a Bajo Salmedina (36° 44', 00N/06° 28', 50W) .....	24,0
LBR N.º 4. De Bajo Salmedina a Castillo de San Sebastián (36° 31', 77N/06° 18', 86W).....	14,8
LBR N.º 5. De Castillo de San Sebastián a Castillo de Sancti Petri(36° 22', 85N/06° 13', 15W).....	10,2
LBR N.º 6. De Castillo de Sancti Petri a Cabo Trafalgar (36° 11', 03N/06° 02', 03W) .....	14,6
LBR N.º 7. De Cabo Trafalgar a Tarifa (isla) (36° 00', 15N/05° 36', 50W) .....	23,3
LBR N.º 8. De Tarifa a Punta del Acebuche (36° 03', 06N/05° 27', 85W).....	8

Tabla 5.2. LINEAS DE BASE RECTA. COSTA MEDITERRANEA.

	LONGITUD (millas)
LBR N.º 9. De Punta Carbonera (36° 14', 70N/05° 18', 00W) a Punta de Baños (36° 27', 61N/05° 00', 35W) .....	19
LBR N.º 10. De Punta de Baños a Torre Calahonda (36° 29', 32N/04° 42', 60W).....	14,1
LBR N.º 11. De Torre Calahonda a Punta Calaburras (36° 30', 50N/04° 38', 30W).....	3,2
LBR N.º 12. De Punta Calaburras a Punta de Velez-Málaga (36° 43', 60N/04° 06', 20W).....	29
LBR N.º 13. De Punta de Velez-Málaga a Punta de Torrox (36° 43', 86N/03° 57', 36W).....	7,3
LBR N.º 14. De Punta de Torrox a Cabo Sacratif (36° 41', 70N/03° 28', 05W) .....	23,5
LBR N.º 15. De Punta de Sacratif a Punta del Llano (36° 41', 73N/03° 25', 05W).....	2,5
LBR N.º 16. De Punta del Llano a Punta Negra (36° 44', 78N/03° 12', 58W).....	10,5
LBR N.º 17. De Punta Negra a Punta de las Entinas (36° 40', 89N/02° 46', 22W).....	22
LBR N.º 18. De Punta de las Entinas a Punta del Sabinal (36° 41', 02N/02° 42', 03W).....	3
LBR N.º 19. De Punta del Sabinal a Punta Baja (Cabo de Gata) (36° 43', 20N/02° 11', 00W).....	24,8
LBR N.º 20. De Punta Baja (Cabo de Gata) a Punta Negra (Cabo de Gata) (36° 43', 35N/02° 09', 95W) .....	0,8
LBR N.º 21. De Punta Negra (Cabo de Gata) a Morro Genovés (36° 44', 30N/02° 06', 83W).....	2,4
LBR N.º 22. De Morro Genovés a Punta de Loma Pelada (36° 46', 75N/02° 03', 53W).....	16
LBR N.º 23. De Punta de Loma Pelada a Punta de Media Naranja (36° 56', 33N/01° 54', 15W) .....	14,6
LBR N.º 24. De Punta de Media Naranja a Garrucha (37° 10', 97N/01° 48', 91W) .....	21,8(15)*

\* 15 millas hasta el límite provincial Almería/Murcia.

Tabla 5.3. LINEAS DE BASE RECTA. LITORAL ANDALUZ.

	LONGITUD millas	FLECHA millas
LBR N.º 1.....	20,5	2,4
LBR N.º 2.....	11,6	0,6
LBR N.º 3.....	24	6,3
LBR N.º 4.....	14,8	1,4**
LBR N.º 5.....	10,2	1,4
LBR N.º 6.....	14,6	1,3
LBR N.º 7.....	23,3	2,9
LBR N.º 8.....	8	0,7
LBR N.º 9.....	19	3,7
LBR N.º 10.....	14,1	2,2
LBR N.º 11.....	3,2	0,5
LBR N.º 12.....	29	0,6
LBR N.º 13.....	7,3	1,5
LBR N.º 14.....	23,5	2,5
LBR N.º 15.....	2,5	0,5
LBR N.º 16.....	10,5	1,4
LBR N.º 17.....	22	2,8
LBR N.º 18.....	3	0,5
LBR N.º 19.....	24,8	8,0
LBR N.º 20.....	0,8	0,5
LBR N.º 21.....	2,4	0,5
LBR N.º 22.....	16	1,6
LBR N.º 23.....	14,6	0,9
LBR N.º 24.....	21,8*	3,2

\* 15 millas hasta el límite provincial Almería/Murcia.

\*\* 5,5 hasta Puerto Sta. María.

gualmente repartidas a lo largo del litoral, destacándose como los sectores más extensos el Golfo de Almería, la desembocadura del Guadalquivir y la ensenada de Málaga.

*Mar territorial.* En el mapa n.º 18 se muestra el desarrollo global de la franja del mar territorial correspondiente al litoral andaluz. Puede apreciarse igualmente la importancia relativa de dicha franja con respecto a las aguas interiores y la zona económica exclusiva.

En el mapa n.º 19 se ha cartografiado la banda del mar territorial correspondiente a las costas del Golfo de Cádiz. Su anchura es uniforme -12 millas- hasta el sur del Cabo Trafalgar en que comienza a estrecharse por ser la distancia entre la costa española y marroquí inferior a 24 millas. Prácticamente toda la franja de aguas te-

ritoriales hasta el sur de Trafalgar se encuentra sobre la plataforma continental y por dentro del veril de los cien metros, en su mayor parte en sondas que no rebasan los 70-80 metros.

La franja de aguas territoriales del Mar de Alborán, a diferencia del Golfo de Cádiz, rebasa ampliamente en todo su desarrollo la anchura de la plataforma, o lo que es lo mismo, toda la plataforma se encuentra por dentro de las doce millas (mapa n.º 20).

Como ya se ha anotado, la isla de Alborán (perteneciente a la provincia de Almería) genera igualmente su mar territorial con las características anotadas en 2.2 y 4.2.

La superficie de la franja de mar territorial adyacente al litoral andaluz, calculada por el I. H. M. es de unas 4.062,79 millas cuadradas (13.935,003 Km<sup>2</sup>). La superficie calculada es la que aparece en el mapa n.º 21. Como puede apreciarse no se ha procedido a la determinación de mar territorial alrededor de la isla de Alborán, mientras que sí se ha trazado frente a la Bahía de Algeciras y Gibraltar.

Tabla 5.4a. SUPERFICIE DE AGUAS INTERIORES DESGLOSADA POR SECTORES.

	Km <sup>2</sup>	Millas <sup>2</sup>
SECTOR 1.....	109,860	32,030
SECTOR 2.....	6,825	1,900
SECTOR 3.....	380,028	110,799
SECTOR 4.....	177,989	51,893
SECTOR 5.....	29,137	8,495
SECTOR 6.....	112,500	32,800
SECTOR 7.....	8,358	2,437
SECTOR 8.....	78,037	22,752
SECTOR 9.....	13,349	3,892
SECTOR 10.....	134,935	39,341
SECTOR 11.....	59,527	17,355
SECTOR 12.....	3,169	0,924
SECTOR 13.....	293,460	85,559
SECTOR 14.....	22,292	6,499
SECTOR 15.....	117,117	34,146
SECTOR 16.....	32,105	9,360
SECTOR 17.....	94,563	27,570
SECTOR 18.....	453,362	132,179
SECTOR 19.....	49,318	14,379
SECTOR 20.....	6,862	2,001
SECTOR 21.....	0,587	0,171
SECTOR 22.....	97,921	28,549
TOTAL.....	2.281,302	665,121

Tabla 5.4.b. **AGUAS INTERIORES DEL LITORAL ANDALUZ.**  
Superficie de los sectores de aguas interiores ordenados de mayor a menor. La numeración de los sectores es del I.H.M.

Orden	sector	Km <sup>2</sup>	Millas <sup>2</sup>
1.....	18	453,36	132,17
2.....	3	380,02	110,79
3.....	13	293,46	85,55
4.....	4	177,98	51,89
5.....	10	134,93	39,34
6.....	15	117,11	34,14
7.....	6	112,50	32,80
8.....	1	109,86	32,03
9.....	22	97,92	28,54
10.....	17	94,56	27,57
11.....	8	78,03	22,75
12.....	11	59,52	17,35
13.....	19	49,31	14,37
14.....	16	32,10	9,36
15.....	5	29,13	8,49
16.....	14	22,29	6,49
17.....	9	13,34	3,89
18.....	7	8,35	2,43
19.....	20	6,86	2,00
20.....	2	6,82	1,99
21.....	12	3,16	0,92
22.....	21	0,58	0,17
Aguas interiores.....		2.281,30	665,12

*Zona económica exclusiva.* La ley por la que se establece en España la ZEE (ley 15/1978) expresa que su ámbito de aplicación, por el momento, se limita a las aguas atlánticas. En consecuencia la Andalucía mediterránea carece formalmente de tales aguas, no obstante a efectos indicativos se ha procedido a cartografiar este espacio (ver mapas n.º 12 y 20). Ya se ha descrito en 2.4 sus características. Recordamos aquí que la ZEE atlántica tiene una extensión máxima de 85 millas, longitud del radio con centro en el punto triple Portugal, España, Marruecos, y que describe el arco del Golfo de Cádiz; los fondos no sobrepasan los 1000 metros, encontrándose la mayor parte entre las isóbatas de 200 y 1000. La ZEE atlántica limita con la ZEE portuguesa y la marroquí.

En el mediterráneo, cuando se proceda al establecimiento de la ZEE, ésta se iniciará en el Estrecho continuando la línea delimitatoria con Marruecos, para proseguir por el centro del Mar de Alborán hacia el sur de Baleares. En el área Mediterránea las zonas marítimas adyacentes al litoral andaluz carecen de delimitación lateral, es decir, no existen límites inter-comunidades, aunque sí fronteras internacionales con Marruecos y Argelia.

En el mapa elaborado por el I.H.M. se ha utilizado la isla de Alborán para determinar la ZEE. Como es sabido la Convención no permite la generación de ZEE ni plataforma a los islotes sin habitación humana y que no puedan mantener vida económica propia. Además, cuando se proceda a la delimitación, ésta tendrá que realizarse por acuerdo con Marruecos por lo que difícilmente un país tercero admitirá un trazado que no sólo conculca un convenio internacional sino que además va contra sus propios intereses.

La extensión calculada por el I. H. M. para la ZEE es de unas 14.293,81 millas cuadradas (49.026,42 Km<sup>2</sup>) de las que 4.065,09 millas (28%) corresponden al Atlántico y 10.228,77 (72%) al Mediterráneo. Teniendo en cuenta lo apuntado en el párrafo anterior, el cómputo del área mediterránea, cuando se delimite oficialmente, estará por debajo de la cifra aquí anotada.

*Plataforma continental.* La prolongación sumergida de la masa continental en las aguas adyacentes al litoral andaluz presenta caracteres muy diferenciados en el Atlántico y Mediterráneo. Mientras en la primera zona la isóbata de 200 metros transcurre a una distancia que oscila entre 15 y 20 millas, en Alborán sólo en deter-

minados lugares como la ensenada de Málaga o Cabo de Gata el veril de los 200 metros se sitúa a diez millas de la línea de costa.

La plataforma dada su escasa anchura queda pues integrada dentro de la ZEE.

Globalmente el territorio andaluz, incorporando el medio marino, tendría la siguiente estructura: tierra firme, litoral y mar. Para la escala utilizada se ha tomado como límite del litoral la isóbata de 200 metros que da una idea aproximada de por donde transcurre el inicio del talud continental. En los mapas 19 y 20 están expresados dos de los límites posibles del litoral: el de 12 millas y el inicio del talud continental. En el Atlántico, el inicio del talud está fuera de las 12 millas, mientras que en el Mediterráneo se encuentra dentro de dicha distancia.

El resumen de las dimensiones de cada una de las zonas marítimas es el siguiente:

	Km <sup>2</sup>	%	Millas <sup>2</sup>
Aguas interiores.....	2.281,30	3,49	665,12
Mar Territorial .....	13.935,00	21,36	4.062,79
ZEE.....	49.026,42	75,15	14.293,81
Total.....	65.242,72	100,00	19.021,72
Longitud litoral.....	812 Km		438,44 mll.

El espacio marítimo generado a partir del litoral andaluz representa el 75% de la superficie total de la Comunidad. Esto indica que no existe una adecuada correspondencia entre la longitud del litoral -812 Km.- y el resultado global en términos superficiales, debido a la posición relativa de la Península: escasa distancia de las costas de Africa -entre 7,5 y 90 millas- y la posición adyacente de Portugal. No obstante, la presencia relativa con respecto al total nacional y al área mediterránea es ciertamente relevante.

Así, los 812 km. de litoral andaluz representan el 20,79% del total peninsular; entre las comunidades con litoral ocupan el segundo lugar por su extensión detrás de Galicia, y en relación con el Mediterráneo el 3,6%.

Las 18.356,6 millas cuadradas del mar territorial y ZEE suponen el 5,16% del área de 200 millas españolas<sup>8</sup>. Sólo las 10.228,72 millas cuadradas de ZEE mediterráneas significan el 1,4% de la superficie total de dicho mar y el 64% de la extensión de la cuenca de Alborán.

## 5.2.2. Legislación y administración.

Una vez que se ha procedido al reconocimiento y descripción del territorio marítimo adyacente al litoral andaluz, interesa conocer el grado de ajuste entre la nueva organización territorial del Estado en Comunidades Autónomas, y la capacidad de éstas para administrar y gestionar las aguas marítimas adyacentes a su litoral.

Los textos legales básicos -Constitución Española (1978), y Estatuto de Autonomía para Andalucía (1981)- no contienen disposiciones expresas acerca de la articulación del espacio marítimo con el territorio de las Comunidades Autónomas.

Procederemos en consecuencia a analizar tanto la legislación que posee una dimensión internacional (la que ha sido objeto de tratamiento a lo largo de este trabajo) como la de carácter interno para conectarlas con el nuevo fenómeno regional y su expresión espacial.

### 5.2.2.1. Legislación española en relación con la internacional.

*Aguas interiores.* Como se ha expuesto suficientemente, el trazado de la LBR da origen a las aguas interiores. En cuanto a su estatuto jurídico, no está regulado de forma expresa en ninguna de las leyes básicas referentes al litoral y el espacio marítimo. Las referencias a las aguas interiores se encuentran en:

*Ley 20/1967 de 8 de abril*, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca. En el artículo 2.º se establece que el Gobierno podrá acordar el trazado de líneas de base recta en aquellos lugares que lo estime oportuno. Asimismo se indica: «Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada o abra de una bahía no excede de veinticuatro millas, la línea recta que los une será considerada como línea de base, siendo aguas interiores las comprendidas entre dicha línea y la costa». Esta misma referencia se repite en el preámbulo del Real Decreto 2510/1977 sobre trazado de líneas de base recta. Como puede apreciarse dicha referencia tiene un carácter singular y sólo hace alusión al caso de las bahías.

*Ley 10/1977 de 4 de enero*, sobre mar territorial, en su artículo 1.º se establece que «la soberanía del Estado español se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores al mar territorial (...)».

Constitución Española, artículo 148 (Competencias de las Comunidades Autónomas), Ordinal 11.ª: «La pesca en aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura (...)». Los Estatutos de Autonomía, entre ellos el andaluz, recogen este contenido pero sin especificar nada más.

*Reglamento de la ley de Costas*, artículo 35.1 estipula que corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante) la gestión y tutela de los bienes de dominio público en las *aguas interiores*.

Estas son pues las referencias expresas a las aguas interiores. La omisión más destacada se detecta en el artículo 132.2 de la Constitución que determina cuales son los bienes de dominio público: «Son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental». Hay que tener presente que la ley 20/1967 como la 25/1977 y la 10/1977 son anteriores a la Constitución. El concepto de aguas interiores, lógicamente, no puede incluirse ni en el de zona marítimo-terrestre ni en el de mar territorial. La zona marítimo-terrestre se define en la ley de Costas de 1969 como «El espacio de las costas o fronteras marítimas del territorio español que baña el mar en su flujo y reflujo, en donde sean sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales ordinarios, en donde no lo sean». El mar territorial, justamente se inicia a partir de las LBR, así pues las aguas interiores se sitúan entre dos espacios, el mar territorial y la zona marítimo-terrestre, aunque las aguas que bañan esas zonas son generalmente aguas interiores.

La ley de Costas de 1969 al determinar en su artículo primero cuáles son los bienes de dominio público tampoco hace alusión a las aguas interiores; su reglamento que es de 1980 (Real Decreto 1088/1980 de 23 de mayo) mantiene esta omisión aunque sí introduce un espacio más como bien de dominio público: las marismas.

A nuestro juicio y teniendo en consideración el artículo 132.2 de la Constitución que incluye como bienes de dominio público la zona marítimo-terrestre, las playas y el mar territorial, debe incluirse también como tal a las aguas interiores que, aunque no citadas expresamente se encuentran intercaladas entre la zona marítimo-terrestre y el mar territorial, como ya se ha indicado. No obstante dado el significado que tal es-

pacio tiene en los Estatutos de Autonomía, sería conveniente salvar esta omisión<sup>9</sup>.

De aceptarse tal calificación, ello llevaría a plantear serios problemas relacionados con la atribución de competencias exclusivas a las Comunidades autónomas. En efecto, según la Ordinal 11.ª del artículo 148 de la Constitución al que ya hemos hecho referencia, y como igualmente se expresa en el Estatuto de Autonomía andaluz, es competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas, la pesca en aguas interiores; pero como se argumenta en el estudio *Ordenación de los espacios litorales* (CEOTMA, 1982), los bienes de dominio público estatal están excluidos de la actuación exclusiva de las Comunidades Autónomas.

Por otra parte, la competencia en materia de pesca en las aguas interiores es sumamente controvertida y sorprendente. En primer lugar, no existe una pesca de aguas interiores: lo más cercano a este concepto sería la pesca de bajura o artesanal que se define por ser realizada por embarcaciones de un determinado tonelaje y potencia y por la distancia que se recorre hasta los caladeros, pero independientemente de la condición jurídica de las aguas en las que se faena.

En segundo lugar, introduce desigualdades entre las comunidades autónomas; así Cataluña, dada las características de su litoral apenas tiene aguas interiores por lo cual esta competencia tiene un valor muy reducido. Por último, dentro de una misma Comunidad, las aguas interiores están desigualmente repartidas, lo que convierte a la administración de esta actividad en una labor carente de la mínima racionalidad.

Las observaciones hasta aquí realizadas inducen a pensar que las lagunas existentes en los textos legales básicos, junto con la ausencia de un estudio riguroso de lo que suponen estas aguas en todo el litoral, han conducido a una interpretación incorrecta de este espacio, y por ende, a las materias que dentro de él pueden gestionarse. Aquí aventuramos como explicación a las irregularidades el concepto restringido y singular que el legislador o legisladores han tenido de las aguas interiores, asociándolas de forma lineal a las bahías, rías, etc., donde sí tiene más sentido atribuir competencias de pesca (pensemos en las rías gallegas); ello puede inferirse de las referencias que hemos apuntado, existentes en la legislación donde se habla de aguas interiores al aludir al cierre de bahías.

*Mar territorial.* El mar territorial es un bien de dominio público (artículo 132.2 de la Constitu-

ción; artículo 1.º de la ley de Costas, 1969), y por tanto queda excluido de las competencias exclusivas de la Comunidad Autónoma.

En el Estatuto de Autonomía sólo se encuentra una referencia expresa a este espacio en *Competencias de ejecución de la legislación del Estado*, en la materia de salvamento marítimo y vertidos industriales y contaminantes en las aguas territoriales del Estado correspondientes al litoral de la Comunidad Autónoma. No obstante si se interpreta en un sentido literal, resulta que no se emplea el término *mar territorial* y por tanto la expresión utilizada puede tener un carácter genérico. Ello puede deducirse de las materias sobre las que ejercen las competencias. El texto indica el salvamento y los vertidos en aguas territoriales, pero lógicamente debe incluir también las aguas interiores; no tendría sentido ejercer tales competencias en el mar territorial y excluir las aguas interiores.

De manera indirecta, en el segundo y tercer bloque de competencias a ejercer por las comunidades autónomas, constan materias localizadas en el mar territorial, o que pueden incluir este espacio. Así, la protección del medio ambiente y ecología, y la ordenación del sector pesquero. La primera está vinculada a los vertidos y contaminación de las aguas territoriales, cuestión a la que acabamos de referirnos.

*Zona Económica Exclusiva.* Andalucía se ve afectada de manera singular por la ley 15/1978 de 20 de febrero, sobre zona económica, ya que su ámbito de aplicación se limita por el momento al Atlántico, por tanto, la parte más importante —en su extensión— del litoral andaluz permanece al margen de esta disposición.

La Constitución española califica como dominio público estatal los recursos naturales contenidos en esta zona. La ley de Costas de 1969 no recoge este espacio marítimo por ser la ley anterior a su establecimiento, aunque sí aparece en su reglamento que es de 1980 (artículo 35.2).

En el Estatuto de Autonomía no aparecen referencias directas a este espacio. Únicamente de manera indirecta, puede considerarse que este espacio se incluye en la gestión de algunas de las materias sobre las que se tiene competencia. Estas serían nuevamente, la protección del medio ambiente y ecología, la ordenación del sector pesquero, el salvamento y los vertidos, interpretando en este caso que la referencia *aguas territoriales* tiene un sentido amplio equivalente al de aguas jurisdiccionales.

*Plataforma Continental.* La ley de Costas (1969) al enumerar los bienes de dominio públi-

co, indica en el artículo 1.º 4.2.: «El lecho y el subsuelo del mar territorial y el del adyacente al mismo hasta donde sea posible la explotación de sus recursos naturales». No se cita expresamente el término *plataforma continental*, pero es obvio que se está aludiendo a la misma aunque, como veremos, bajo un concepto no correcto.

La Constitución en el artículo 132.2, expresa que son de dominio público los recursos naturales de este espacio, al igual que los de la ZEE.

El Reglamento de la ley de Costas (1980), contiene una referencia más precisa, en cuanto se remite a la Convención de Ginebra de 1958 para su definición.

En realidad tanto la ley como el Reglamento son coincidentes, pues la Convención de Ginebra sobre plataforma continental en su artículo 1.º establece: «Para los efectos de estos artículos, la expresión *plataforma continental* designa: a) «el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dicha zona».

Ambos textos —ley de Costas y su Reglamento— utilizan un mismo concepto delimitatorio, conocido como «test de explotabilidad».

Lo que resulta un tanto sorprendente es que dada la fecha del Reglamento (1980) se siguiera sosteniendo un criterio sometido a profunda revisión.

La administración española deberá proceder a la modificación de estos textos, al mismo tiempo que abordar la delimitación de la plataforma con arreglo a las normas internacionales.

#### 5.2.2.2. *Legislación básica sobre litoral y mar.*

La única legislación con carácter global sobre el espacio marítimo la constituye la ley de Costas (ley 28/1969 de 26 de abril), junto con su Reglamento (Real Decreto 1088/1980 de 23 de mayo), y la ley sobre Protección de Costas (ley 7/1980 de 10 de marzo).

La ley de Costas, con una denominación que ya implica una visión restrictiva del espacio marítimo, se compone de dos títulos, en el primero, se designa los bienes de dominio público, y en el segundo, las competencias administrativas sobre ellos.

El título primero recoge lo que entonces constituía el ámbito marino sometido a la jurisdicción del Estado: las playas, la zona marítimo-terrestre, el mar territorial y la plataforma continental; no se incluye la zona económica exclusiva, ya que no se crea hasta 1978. Ya hemos indicado cómo el Reglamento de la ley, de 1980, no incorpora de manera explícita la ZEE, como bien de dominio público, al igual que lo hace con las marismas (artículo 2.º); no obstante, en el artículo 35.2 se incluye la ZEE al determinar las competencias del Ministerio de Transporte en la gestión y tutela de los bienes de dominio público.

Es en la Constitución en el artículo 132.2 donde se procede a la enumeración completa de los bienes de dominio público, con lo cual se hace referencia a todo el espacio marítimo que a nivel internacional se considera sometido a la soberanía y jurisdicción del Estado ribereño.

Toda la normativa que regula los distintos usos y actividades localizados en el mar es abundante, dispersa y fragmentaria como ya se anotaba en el preámbulo de la ley 28/1969<sup>10</sup>. Estos rasgos siguen siendo hoy vigentes, pues además de no haberse abordado una ley más integradora, los desfases son mayores. Así, resulta incomprensible que en el reglamento de la Ley de Costas, de 1980, todavía se siga sosteniendo como criterio delimitatorio de la plataforma continental el test de explotabilidad.

La carencia de una visión global e integrada de todos los usos y actividades desarrolladas en el mar, unido a los intereses difusos, falta de sentido práctico y una tendencia hacia el mundo marino más épica que empresarial, ha quedado suficientemente reflejada en los textos legales surgidos de la nueva organización territorial del Estado, en los que ni siquiera se ha llegado a incluir la escala regional del ámbito marítimo. Los Estatutos de Autonomía se limitan a desarrollar una escrupulosa labor de reparto de competencias pero sin preocuparse por dotar de coherencia a todo lo que afecta y se encuentra interrelacionado en el mar<sup>11</sup>.

### 5.2.2.3. Administración del espacio marítimo.

Ciñéndonos al Estatuto andaluz, la administración de las cuestiones marítimas ofrece las siguientes particularidades.

Como es sabido, la transferencia de competencias a la Administración regional se articula en tres grandes bloques: competencias exclusi-

vas, legislación y ejecución en el marco de la regulación general del Estado, y ejecución de la legislación del Estado.

En el primer apartado se incluyen tres materias, ordenación del litoral, puertos que no tengan la calificación de interés general y puertos deportivos; por último, la pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura. En el segundo bloque están la ordenación del sector pesquero y puertos pesqueros. El último bloque de competencias está integrado por vertidos industriales y contaminantes en las aguas territoriales y el salvamento en el litoral.

La primera observación relevante que cabe efectuar es que se transfieren competencias sobre materias, no sobre los espacios que las contienen, es decir, no se ejerce jurisdicción sobre el territorio marítimo, lo cual sería anticonstitucional, pues son bienes de dominio público estatal. Sin embargo, debe señalarse una contradicción en las materias contenidas en el primer bloque, ya que se incluye la *ordenación del litoral*, concepto de carácter espacial, y bien de dominio público. En buena lógica deberían poder ordenarse todos los hechos apoyados en ese espacio, no obstante, acto seguido, se produce un importante recorte al excluir los puertos de carácter comercial que son los que generan las mayores infraestructuras y producen, en consecuencia, importantes impactos en su entorno.

En cuanto al litoral como bien de dominio público y para el que se tiene competencias exclusivas para su ordenación ya ha sido advertida su posible anticonstitucionalidad (CEOTMA, 1982, Normativa 7, 198), pues el ordinal 3.º del art. 148 de la Constitución sólo indica la *ordenación del territorio*.

Sobre la pesca en aguas interiores ya se han efectuado las observaciones pertinentes en 5.2.2.1.; el tema pesquero también se encuentra presente en el segundo bloque de competencias —ordenación del sector pesquero/puertos pesqueros—; la limitación en esta materia es considerable, sobre todo en lo que pueda acogerse bajo el significado de *ordenación del sector pesquero*. La práctica totalidad de la pesca se realiza fuera o, dentro y fuera de las aguas interiores, por lo cual pasa a depender de la Administración central. Por otra parte, los aspectos más conflictivos para el sector provienen de las restricciones impuestas por terceros países —cuestión que depende de la Administración central— pero las consecuencias se hacen sentir con mayor impacto en los ámbitos local y regional con la paralización de las flotas y los efectos encadena-

dos que van generando. En definitiva, sobre la administración regional recae una responsabilidad que no se corresponde con la capacidad de control que sobre tal actividad se puede ejercer.

El tercer bloque incluye los vertidos industriales y contaminantes en las aguas territoriales, y el salvamento en el litoral. Para Andalucía esta competencia es de indudable trascendencia, ya que la franja de aguas sobre la que recae esta competencia se extiende a lo largo de 812 Km. con una anchura de 12 millas, más la anchura variable de las aguas interiores; todo ello por un área por la que transcurre un importante flujo de petróleo. Hacemos esta referencia interpretando literalmente el apartado 6 del artículo 17 del Estatuto: «vertidos industriales y contaminantes en las aguas territoriales correspondiente al litoral andaluz». Debe entenderse que son vertidos tanto de origen telúrico como realizados desde buques o instalaciones «*off-shore*».

Pese a que la mayor parte de la contaminación marina tiene su origen en fuentes terrestres, en una zona como la del Mar de Alborán y el Estrecho, los riesgos de siniestros marítimos deben tenerse muy en cuenta. Hay que tener presente que la competencia administrativa se refiere a la *ejecución* de la legislación del Estado; aún así, actuar en esta materia presenta notables desequilibrios según el origen de los vertidos. En las circunstancias actuales para la administración regional es mucho más viable hacerlo sobre los vertidos de origen telúrico que sobre los marinos, para los que ni la propia Administración central posee los medios adecuados que le permitan prevenir y eliminar la contaminación.

El conjunto de competencias administrativas relacionadas con el dominio público está regulado en el capítulo III del Reglamento de la ley de Costas (1980), desarrollado en veinticuatro artículos -del 23 al 46- (ver anexo 5.1.).

#### CONSIDERACIONES FINALES.

La legislación básica referente al espacio marítimo y litoral ofrece los siguientes rasgos:

- Desfase en cuanto al desarrollo de los usos y actividades marítimas.
- Falta de visión global e integrada especialmente en lo que concierne al espacio marítimo en sentido estricto.

- La modificación y revisión de esta normativa conviene que se adapte y recoja los avances de la legislación internacional, en concreto, la Convención sobre el Derecho del Mar, así como elaborar un texto legal que integre todas las cuestiones centradas en el uso del mar<sup>12</sup>.

- Una de las lagunas más importantes de la legislación se produce por no apreciar la escala regional en el ámbito marino. El nuevo modelo territorial del Estado se resiente por el desajuste entre el espacio terrestre regionalizado y el espacio marítimo uniformizado.

- La estructura administrativa debe consiguiendo tener en cuenta los fenómenos regionales del mar, buscando, más que un riguroso reparto de competencias, una eficaz gestión de todos los usos y actividades localizados en el mar y caracterizados por su interconectividad.

#### 5.2.3. Usos y actividades.

Hemos procedido en los epígrafes anteriores a la delimitación del espacio marítimo regional andaluz, y al análisis de los aspectos legales y administrativos derivados de la nueva estructura territorial del Estado.

El examen de los usos y actividades del mar en ese ámbito regional nos permitirá calibrar su significado para la Comunidad andaluza teniendo en cuenta el soporte jurídico-administrativo existente. Con ello abordaremos en el siguiente epígrafe el problema de ordenación por parte de la Administración regional del litoral y las actividades marinas.

La utilización del mar y el espacio litoral abarca un amplio catálogo que discurre desde la explotación de los recursos al ocio.

Ya hace años que se han elaborado listas ordenadas de usos, así como cuadros donde se muestran las conexiones e interacciones entre las distintas utilidades. El objetivo de este apartado es exponer el esquema teórico de usos y actividades marinas para insertar en él, mediante referencias puntuales y situaciones conocidas, el funcionamiento existente en el litoral andaluz y sus aguas adyacentes.

La lista de usos que a continuación reproducimos ha sido elaborada por el C.N.E.X.O. (1973) y se estructura en nueve apartados:

1. Transporte
  - Marítimo: - Canales marítimos balizados
    - Rutas marítimas
    - Zonas de fondeo
      - Permitidas
      - Prohibidas
    - Puertos de comercio y viajeros
  - Por cables y conducciones:
    - Cables submarinos y zonas de protección prohibidas a los dragados y fondeos.
    - Conducciones submarinas y zonas de protección.
      - agua
      - hidrocarburos
      - gas
2. Defensa Nacional
  - Zonas de ejercicios submarinos
  - Zonas de tiro
  - Zonas minadas
3. Industrias y Servicios
 

Utilizando el mar como:

  - Fuente de refrigeración
  - Fuente de aprovisionamiento de agua
  - Receptor de residuos
  - Soporte medio de transporte
  - Fuente de materias primas
4. Recursos nutritivos
  - Pesca
    - Peces
    - Crustáceos
    - Algas marinas
    - Conchicultura
  - Acuicultura
5. Fuente de Materias Primas
  - Agregados
    - Zonas de extracción (arenas, gravas...)
    - Reservas no explotadas
    - Placeres
  - Hidrocarburos
  - Salinas
6. Fuentes de Energía
  - Maremotriz
  - Eólica

- Termal
  - Olas
  - Solar (el mar como pantano solar)
7. Ocio y Salud
    - Playas
    - Zona de baño
    - Náutica, Motonáutica, Esquí
    - Puertos deportivos
    - Escuelas y Clubs de vela
    - Pesca amater
    - Inmersión
    - Restos Arqueológicos
    - Centros de talasoterapia
  8. Vertidos y Depósitos
    - Vertidos industriales y urbanos
    - Zonas de depósito
      - material de dragado
      - explosivos
      - desechos (radiactivos)
  9. Construcciones off-shore
    - Plataformas
    - Faros y boyas

En términos globales, de las nueve clases de utilización del mar, ocho son perfectamente identificables en el litoral andaluz y aguas adyacentes. Únicamente el mar como fuente de energía es un uso no desarrollado, aunque éste es un hecho a escala mundial; la producción de energía a partir de las olas, mareas, gradientes térmicos, etc., constituyen todavía proyectos más o menos avanzados. No obstante, hay que apuntar la planta experimental de energía eólica situada en las costas de Tarifa.

En cuanto a los ocho restantes, existen distintos grados de utilización e intensidad que de manera esquemática pasamos a examinar.

*Transporte.* En relación con el transporte marítimo, los componentes esenciales son: a) rutas marítimas; b) red portuaria.

a) *Rutas marítimas.*

Frente a las costas andaluzas discurre uno de los flujos mercantiles más importantes del mundo; la conexión Suez/Gibraltar, la salida del cruce del Estrecho de Gibraltar, y el acceso a los puertos mediterráneos. En cuanto al número de buques, se calcula en unos 50.000 los que atraviesan anualmente el Estrecho (ver 4.2).

El movimiento de materias primas, productos energéticos y mercancía general no se conoce con exactitud, sobre todo en lo que se refiere al paso estricto por el Estrecho. No obstante, se sabe que por el Mediterráneo circula el 5,5% del mineral de hierro, el 11,1% del carbón, el 14,8% del fosfato, el 4,6% de la bauxita y aluminio y el 10,5% de los cereales. (OCDE, 1980).

Del tráfico de petróleo se estima en un 7,2% del total mundial de crudos los que discurren por Gibraltar. Este porcentaje se incrementa no-

tablemente en los refinados, aproximadamente un 15% del total mundial.

b) *Red portuaria.*

Andalucía cuenta con siete puertos mayores y veinte puertos menores, lo que representa el 24% y el 12% de los respectivos totales nacionales<sup>13</sup>.

En conjunto, los siete puertos mayores andaluces presentan las siguientes características:

Tabla 5.5. Puertos andaluces.

	Superficie Zona Flota ción. (Has)	Superficie terrestre (m <sup>2</sup> )	Muelles C > 4	(m. lineales) C < 4	Depósitos (m <sup>2</sup> )
Algeciras .....	3.649,70	724.934	5.678	343	168.557
Almería .....	704,56	326.076	3.295	255	77.105
Cádiz .....	1.839,37	550.200	3.065	1.587	349.075
Huelva .....	1.243,10	10.369.557	5.817	375	157.729
Málaga .....	2.911,10	495.107	4.191	68	172.361
Pto. Sta. María .....	705,00	1.025.543	1.228	61	148.270
Sevilla .....	4.456,60	4.753.045	4.020	250	175.288
TOTAL .....	15.509,58	18.244.462	27.294	2.939	1.248.385
TOTAL NACIONAL .....	68.911,98	38.129.004	176.801	75.992	6.410.336
% ANDALUCIA .....	22,5	47,8	15 %	3,86	19,46

Fuente: Memoria Dirección General de Puertos 1980.

De estos parámetros básicos, destaca el 47,8% de la superficie terrestre; casi la mitad de dicha superficie se concentra en los puertos andaluces y concretamente en los de Huelva y Sevilla. Ello se debe a que al ser puertos de ría y fluvial, respectivamente, la zona que queda bajo la administración portuaria incluye las márgenes, extensión que no implica más superficie de depósitos o metros de muelle. Así, Cádiz con

sólo 550.200 m<sup>2</sup> de superficie terrestre casi duplica a Sevilla en metros cuadrados de depósitos. Lo mismo puede apuntarse de Algeciras respecto a la longitud de sus muelles.

El total de mercancías embarcadas y desembarcadas en 1980 por los puertos mayores andaluces, asciende a 51.106.141 Tm. repartidas según se refleja a continuación.

Tabla 5.6. Tráfico marítimo. Toneladas embarcadas y desembarcadas, 1982.

	Tm.	% Andalucía	Prod. Petrolíferos
Algeciras .....	19.251.152	41.5	65.9
Almería .....	4.608.004	9.9	6.3
Cádiz .....	2.109.958	4.6	28.0
Huelva .....	9.460.082	20.4	47.7
Málaga .....	6.869.862	14.7	77.6
Pto. Sta. María .....	703.659	1.5	-
Sevilla .....	3.439.938	7.4	17.4
TOTAL .....	46.442.655		
TOTAL NACIONAL .....	223.282.073		
% ANDALUCIA .....	20,7		25,8

Fuente: M.O.P.U., Dirección General Puertos (1982). Elaboración propia.

La indicación más relevante de este último cuadro es la importancia de los productos petrolíferos en el conjunto total del tráfico marítimo. Los puertos con mayor movimiento se corresponden con las tres refinerías existentes en el litoral andaluz, por las que se mueve el 27% del total de los productos petrolíferos transportados por mar. Son precisamente estos tres puertos –Huelva, Algeciras y Málaga– los únicos que se encuentran entre los quince nacionales que mueven más de cinco millones de toneladas de mercancías al año.

En cuanto a los puertos menores, casi en su totalidad son pesqueros con escasa incidencia en el tráfico de mercancías, a excepción del puerto de Motril. El tráfico marítimo (mercancías y pesca) por los tres grupos de puertos, es el siguiente.

Tabla 5.7. Tráfico marítimo. Puertos menores.

	Mercancías (Tm)	Pesca (Kg)
Grupo de Huelva.....	164.073	12.262.842
Grupo de Cádiz-Málaga.....	110.176	17.748.000
Grupo de Granada-Almería ....	1.320.642	15.847.195
TOTAL .....	1.594.891	45.858.037
Total Nacional (P. nac.) .....	5.660.712	374.981.428
% Andalucía.....	28 %	12,2 %

Fuente: M.O.P.U. Memoria C.A.G.P. 1981.

Por movimiento de mercancías la importancia de los puertos menores es más destacada, ya que con sólo el 12% de dichos puertos se mueve el 28% de las mercancías. La importancia relativa de la pesca desembarcada en estos puertos es notablemente menor, representando sólo el 12,2% del total nacional.

Los puertos menores se encuentran desigualmente repartidos, siendo Cádiz la provincia con un mayor número (siete), seguida de Huelva, Málaga y Almería con el mismo número (cuatro). Granada, aunque sólo cuenta con un puerto, Motril, es, sin embargo, el de mayor importancia por el volumen de mercancías que mueve.

*Defensa nacional.* La utilización del espacio marítimo en relación con la defensa nacional tiene un significado crucial en las aguas adyacentes al litoral andaluz. Ya se han efectuado las anotaciones pertinentes referidas al Estrecho de Gibraltar como paso de una importante corriente del tráfico marítimo mundial. Este es un componente primordial en la determinación de las

grandes líneas maestras de la estrategia naval. Junto a este factor, en esta zona concurren un conjunto de circunstancias que convierten al Estrecho de Gibraltar y su entorno en un espacio altamente militarizado. Entre tales circunstancias merecen destacarse:

– El Mediterráneo occidental conforma parte del flanco sur de Europa occidental, y en particular de la estructura militar de la Alianza Atlántica.

– La confluencia en el mundo mediterráneo del bloque occidental y del oriental, junto con las dos grandes divisiones de la comunidad internacional: países desarrollados y en vías de desarrollo (en otros términos, mundo industrializado y tercer mundo o norte/sur).

– La existencia de importantes focos de tensión en el Mediterráneo oriental.

– La margen sur de la cuenca mediterránea se está configurando como una de las zonas en las que se focaliza el origen de las amenazas más inmediatas para la seguridad nacional. Sobre las plazas de soberanía se formulan reiteradas reclamaciones por parte del país en las que están enclavadas. De ahí que el alineamiento político-militar de Marruecos con los Estados del entorno tenga a su vez, una clara repercusión para los intereses españoles<sup>14</sup>.

*Industrias y Servicios.* La industria que tiene un mayor grado de conexión con el medio marítimo es la construcción naval. En Andalucía están instalados cinco astilleros (Cádiz, Matagorda, San Fernando, Huelva y Sevilla), con una capacidad total de 759.000 TRB, lo que la sitúa en el primer lugar entre las distintas regiones españolas. A su vez, es dentro de la Bahía de Cádiz donde se concentra la mayor capacidad de construcción naval con dos factorías de Astilleros Españoles y una de la Empresa Nacional Bazán. Sólo las factorías de Astilleros Españoles S.A. ocupan en la Bahía 227 Has. (un tercio de todo el suelo industrial) y 9,45 Km. de litoral (el municipio del Puerto de Santa María tiene 17 Km. de litoral).

Como aparece en la lista de CNEXO, las industrias y servicios utilizan el mar como fuente de refrigeración, aprovisionamiento de agua y receptor de residuos.

Como fuente de refrigeración no existen grandes instalaciones en Andalucía que utilicen el agua del mar con tales fines, ya que los dos proyectos de centrales nucleares para ubicar en la costa –Almonte y Tarifa– se encuentran congelados.

Menor importancia presentan las centrales térmicas, como la existente en la zona franca de Cádiz, que utiliza un caudal de 24.884 m<sup>3</sup>/hora.

Tampoco existen en Andalucía plantas desalinizadoras de agua de mar, una de las formas más directas de aprovechamiento de las aguas marinas.

*Recursos nutritivos.* El componente más importante está integrado por la pesca de peces y crustáceos. Lo más destacado que puede decirse en cuanto a esta forma de explotación del mar en lo que respecta a la comunidad andaluza, es que se desconoce tanto la potencialidad biológica de las aguas adyacentes al litoral como las capturas que en ellas se realizan.

Existen en Andalucía dos laboratorios marinos, (el del Instituto Español de Oceanografía en Málaga, y el del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Cádiz), pero se carece del soporte financiero y tecnológico suficiente para abordar estudios eficaces sobre evaluación de stocks, y emprender el aprovechamiento óptimo de los recursos vivos. La tendencia no obstante, debido a las crecientes dificultades para faenar en otras aguas, es la de centrar la atención en las aguas propias, para lo que se han puesto en marcha proyectos oceanográficos tales como la Campaña «Alborán 81» en colaboración con Francia, Argelia, Marruecos y Túnez. También se han realizado estudios geomorfológicos y sedimentarios en Gata y Gibraltar.

La investigación también se ha extendido a la tecnología pesquera: buques y artes.

No existen por el contrario, propósitos definidos en cuanto a la elaboración de fuentes estadísticas que permitan conocer con cierta precisión el nivel y distribución de las capturas realizadas por las distintas flotas andaluzas en cada una de las zonas de pesca frecuentadas, no obstante poseer a escala nacional una importante flota —el 15% de los buques, el 20% del tonelaje y la potencia y el 22% de los tripulantes—.

La producción de recursos nutritivos mediante cultivos marinos, todavía se encuentra en fase de investigación, aunque se sabe que ciertas zonas como las marismas de la Bahía de Cádiz reúnen las condiciones necesarias para la puesta en marcha de plantas productivas. En este sentido existen estudios de transformación de salinas en piscifactorías con especificación de los caracteres técnicos, potencialidad biológica y especies más aptas tanto desde el punto de vista biológico como comercial, y costes económicos<sup>15</sup>.

*Fuente de materias primas.* Las explotaciones tradicionales se circunscriben casi exclusivamente a la extracción de áridos y a la producción de sal.

Si bien la utilización de arenas y gravas es un componente notable en la construcción y se conocen impactos destacados en las playas, no existen datos que permitan realizar siquiera una aproximación para los volúmenes extraídos anualmente y su importancia económica y social.

La producción de sal en Andalucía está concentrada en la Bahía de Cádiz donde están registradas 146 salinas que ocupan 5.647 has. No obstante, este sector productivo atraviesa por una profunda crisis con el consiguiente cierre de salinas y la tendencia a desecarlas con el fin de crear suelo urbano e industrial<sup>16</sup>.

En el Golfo de Cádiz y a unas 15 millas de la costa, se encuentran las cabezas de pozo de las prospecciones del campo de gas existente en la zona, en los que se han llevado a cabo diez sondeos, siete de los cuales han resultado positivos.

La valoración de las reservas de gas ha sido objeto de fuertes controversias. De unas previsiones que señalaban el año 1983 para la puesta en producción del gas con destino a la planta de peletización de prerreducidos se pasa a la suspensión del proyecto debido a la escasez de gas, lo que hace que no sea rentable su utilización. Se estima que en el Golfo de Cádiz existen unas reservas de 3.000 millones de m<sup>3</sup>, más unas reservas adicionales de unos 1.200 millones/m<sup>3</sup>.<sup>17</sup>

*Turismo y ocio.* A lo largo de los 812 Km. de litoral andaluz, se contabilizan un total de 312 playas, de las que el 40% se localizan en la provincia de Málaga (CEOTMA, Documentación, 2). Sobre este tramo de litoral se da también la mayor concentración de puertos deportivos: cinco de los siete puertos andaluces en explotación; de los otros dos, uno se localiza en Almuñecar y el otro en El Ejido. En total son cuarenta y tres las instalaciones náuticas existentes en el litoral andaluz con un total de 6.911 amarres (5.404 en el Mediterráneo), lo que equivale, respectivamente, al 18,6% y el 13,2% del total nacional<sup>18</sup>. Estos datos son un buen reflejo del uso dominante del litoral mediterráneo andaluz, característica extensiva a todo este mar donde la actividad turística-recreativa ocupa el 41,93% de la costa<sup>19</sup>.

Los usos conectados con el turismo y en especial en zonas donde este es el principal com-

ponente de la actividad económica, tienden a ensombrecer, incluso a desplazar o impedir el uso recreacional de estos espacios por las poblaciones autóctonas.

Este comportamiento es debido fundamentalmente a: 1) los usos del espacio litoral se determinan en función de su máxima rentabilidad, por lo que su acceso está limitado a determinados niveles de renta; 2) este mecanismo, junto con la política administrativa en el litoral crea de hecho situaciones de privatización de tales zonas.

En los estudios que se llevaron a cabo para la coordinación del planeamiento urbanístico de la Bahía de Cádiz, quedó de manifiesto la importancia de las playas como espacios de ocio de los grupos sociales con bajos niveles de renta, y el papel del litoral en la determinación de los espacios naturales, incluso la posibilidad misma de utilizar el medio acuático como zonas de recreo y ocio activo de las áreas urbanas (Diputación Cádiz, 1982).

En el caso de la Bahía gaditana, y en particular para los habitantes de Cádiz que soportan un alto déficit de espacios libres, la utilización del espejo de agua de la Bahía ofrece multitud de posibilidades, siendo en este sentido altamente significativo el número de clubs e instalaciones náuticas sostenidas por grupos sociales medios.

*La agricultura litoral.* Hacemos aquí referencia al tipo de producción agraria basada en la conjunción de determinadas características geológicas y edáficas junto a unas condiciones climáticas tales que permiten el desarrollo de cultivos extra-estacionales para lo que se utilizan técnicas tales como el enarenado y los invernaderos. Esta agricultura es la que se conoce también como regadíos del litoral, basados en la utilización intensiva de acuíferos.

En el Atlántico, este tipo de agricultura que constituye el mayor componente de la producción final agraria andaluza en términos económicos (E.R.A. 1980) se localiza de forma dominante en el tramo litoral comprendido entre la desembocadura del Guadiana y Cádiz. Dentro de este tramo, en la comarca Condado-litoral tiene una especial significación, habiéndose destinado en el Plan Almonte-Marismas 26.000 Has para estos cultivos.

En el litoral mediterráneo la horticultura enarenada y de invernadero, junto con la fruticultura intertropical y la floricultura están concentradas en las provincias de Granada y Almería, en las localidades de Torrox, Almuñecar y Campo de Dalías.

*Vertidos y depósitos.* Sin duda es éste uno de los usos más importantes del mar, y al mismo tiempo el causante de los impactos más graves en el medio. Las utilizaciones del mar y el espacio litoral que hemos apuntado son todas generadoras tanto de desechos y vertidos como de agresiones directas al medio (el arrastre en las plataformas para pescar). Sin embargo, en la degradación del medio marino las causas más importantes son generadas en tierra. Los residuos urbanos, industriales y agrícolas (abonos inorgánicos, insecticidas...etc.).

A pesar de la importancia de la navegación por las aguas adyacentes al litoral andaluz, no es éste un componente destacado de la contaminación, aunque sí son importantes los riesgos de siniestro en una zona de fuerte concentración de navegación y de extensión reducida (Mar Alborán, Estrecho y Golfo de Cádiz).

#### 5.2.3.1. Cuadro de incompatibilidades.

Ya se ha anotado que el espacio litoral como interfase tierra/mar y zona de transición entre los medios terrestres y acuático, no sólo tiene como característica su fragilidad ecológica, sino que además, sobre él, se superponen tanto los usos y actividades terrestres como las marinas.

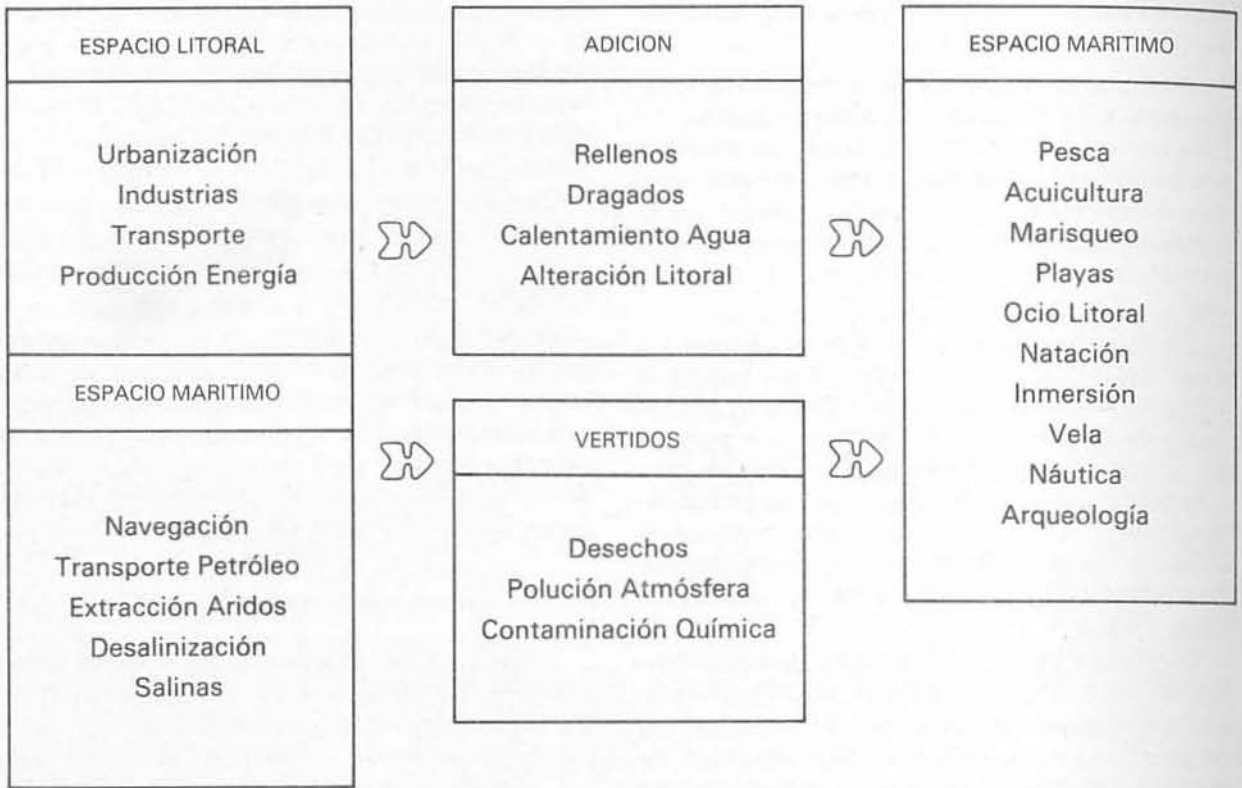
Ello se traduce en:

- 1) Competencias y conflictos entre usos/actividades.
- 2) Degradación del medio por la presión ocupacional y explotadora indiscriminada.

En el cuadro adjunto, se presentan esquemáticamente los impactos generados por los distintos usos y actividades, y dónde se hacen sensibles. Los usos del litoral y mar tienen como resultado la producción de desechos y/o la adición que a su vez actúan sobre el medio y lo degrada. Así, un asentamiento industrial, además de entrar en concurrencia en el uso del suelo con otras actividades (p. ej: residencial), puede producir vertidos que afecten a las funciones biológicas y la dinámica litoral. Esto es, en un caso se produce conflicto ocupacional (siempre que no contamine o altere el medio) mientras que, en el segundo caso, actúa de forma negativa sobre el sistema biofísico.

Se dan pues dos tipos de incompatibilidades que pueden actuar separada o simultáneamente: 1) por competencia sobre un mismo espacio; 2) por alteración de las condiciones biofísicas que impliquen impactos en los organismos vivos, la calidad del medio y la dinámica litoral.

CUADRO DE INCOMPATIBILIDADES



En el litoral andaluz y sus aguas adyacentes es necesario proceder al estudio y evaluación de cuadros de incompatibilidad en los que se atiende tanto a sectores de actividad (p. ej: en qué grado afecta a la agricultura intensiva a los organismos vivos acuáticos) como a espacios concretos (bahías, estuarios,...).

De tales estudios debe desprenderse el orden de prioridad en la utilización del litoral y mar, medidas tendentes a la elaboración de niveles aptos de compatibilidad, y fundamentalmente el establecimiento de mecanismos eficaces para la protección, conservación y regeneración del medio.

Como aproximación a lo que podría constituir un análisis de compatibilidad de usos, aquí sólo podemos ofrecer el caso de la Bahía de Cádiz, del que pueden anotarse los siguientes extremos:<sup>20</sup>.

- En ocupación del litoral aparecen como usos dominantes: urbanización, la industria, el transporte y la defensa.

- En el espejo de agua:

- . navegación
- . defensa

- Los impactos más importantes se producen por adición (relleno) y no por contaminación, aunque ésta existe sobre todo por los vertidos urbanos; no es relevante la ocasionada por la industria, y no se conoce suficientemente la producida por la navegación.

- Los usos públicos del litoral (ocio, pesca, marisqueo) y espejo de aguas son desplazados por las grandes infraestructuras y la defensa.

- Las actividades culturales (arqueología) están supeditadas y afectadas igualmente por las grandes infraestructuras (puertos, industrias).

- Aunque la defensa es un importante consumidor de espacio, es también, al mismo tiempo un excelente conservador del medio.

- En términos globales, la estructura ocupacional del litoral y el espejo de aguas generan incompatibilidad por concurrencia espacial. No obstante, hay que señalar que si no se detiene la desecación de marismas y zonas húmedas, pueden generarse procesos irreversibles en el ecosistema de la Bahía.

5.2.4. Ordenación del litoral y mar.

De forma dominante el espacio objeto de ordenación es el *litoral* -en su sentido más o me-

nos extenso— pero no el mar. Sólo por extensión y en la medida en que es necesario atender a cuestiones de cierta gravedad (por ejemplo, la contaminación) se incluye el mar, pero siempre con un sentido costero aplicando criterios extensivos del concepto litoral.

#### 5.2.4.1. *Conceptos e instrumentos de ordenación.*

Las políticas de ordenación del litoral, aunque ya poseen su «historia» y «tradición», son de reciente creación (como mucho se remontan a fines de la década de los cuarenta) y los métodos e instrumentos creados para tal fin, no sólo carecen de depuración, sino que todavía en numerosos casos no han funcionado el tiempo necesario para efectuar un análisis de resultados riguroso. No obstante, ciertas políticas de ordenación del litoral como la francesa gozan de reconocido prestigio por la calidad y abundancia de los medios puestos en acción<sup>21</sup>.

La filosofía que subyace —o se expresa de forma explícita— en los países que han desarrollado políticas de ordenación de litoral contiene dos directrices: a) orientar la gestión y administración del litoral de forma global e integrada; b) conservar el espacio litoral, entendiéndose que éste es un medio frágil y escaso que debe ser preservado de las agresiones derivadas de la ocupación y los vertidos.

Los instrumentos de ordenación son derivados, bien de planes estatales o regionales de ordenación territorial<sup>22</sup>, o constituyen creaciones específicas como los Esquemas Orientativos de Ordenación del Litoral y los Esquemas de Aptitudes y de Utilización de la Mar (S.A.U.M.) de Francia. El principio que anima la política de ordenación francesa consiste en desplazar hacia el interior del litoral las infraestructuras y asentamientos que no requieren necesariamente su ubicación junto a la línea costera. Junto a los instrumentos de ordenación se encuentran las instituciones como el *National Trust* británico o el *Conservatoire de l'Espace Littoral* francés que tienen como objeto la conservación de espacios naturales y la defensa de un uso público mediante la creación de importantes patrimonios integrados por bosques, zonas húmedas, franjas costeras, etc.

En España se carece de una política de ordenación del litoral, y lo más lejos a lo que se ha llegado ha sido a la elaboración de los Planes Indicativos de Uso del litoral (P.I.D.U.), centrados en una fina banda de la costa y con un marcado sesgo hacia la actividad turística.

La nueva estructura del Estado y los preceptos contenidos en la Constitución implican la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas en la planificación territorial y la ordenación del litoral. Corresponde pues a tales instituciones iniciar el proceso que conduce a la elaboración de la política de ordenación del litoral.

No obstante, el ámbito de intervención de las Comunidades Autónomas es en extremo limitado pues aunque se tengan competencias exclusivas para la ordenación del *litoral*, de hecho, tales competencias quedan restringidas al componente terrestre del litoral, ya que a partir de la playa y zona marítimo-terrestre hacia el mar se pasa a la competencia estatal por constituir bienes de dominio público del Estado.

Con este condicionante la determinación del grado de centralización/regionalización de la política de ordenación en España, a partir de la nueva estructura territorial del Estado, queda en gran medida desvelada. En efecto, el exámen del grado de centralización o estatalización de las políticas de ordenación en diversos países ha llevado a la formulación de tres modelos (CEOT-MA, Normativa 5, 1982): *centralizado* (Francia y Grecia); *intermedio* (Gran Bretaña, Estados Unidos, Noruega y Suecia); *descentralizado* (Italia). A Holanda se la incluye en un término medio entre el primero y el segundo modelo; a la República Federal Alemana y a Irlanda entre el segundo y el tercero.

En teoría podría estimarse que compartimos con Italia el modelo descentralizado, pero dada la estructura jurídica del litoral y espacio marítimo y mientras no se clarifique y delimite con exactitud qué es el *litoral*, en la práctica se está más cercano al modelo centralizado.

Hemos indicado que España carece de una política de ordenación del litoral y mar, formulada como tal (existen leyes y disposiciones legales referidas a estos espacios, como ya se ha expuesto), y en consecuencia de medidas, instrumentos y directrices para su puesta en práctica<sup>23</sup>.

Como paso previo a una intervención de este tipo (planes, esquemas, directrices...) se requiere proceder a un exámen riguroso del territorio que permita identificar, aislar o agrupar espacialmente distintas situaciones y fenómenos.

Una primera fase puede abordar una regionalización y zonificación básica que sirva de aproximación para divisiones de los espacios litoral y mar más elaboradas y complejas. Tal es la finalidad de la propuesta que exponemos a continuación.

#### 5.2.4.2. Regionalización y zonificación.

La noción de *regionalización* hace referencia a divisiones a gran escala que identifican, dentro del espacio regional administrativo, la posible existencia de ámbitos físico-naturales con una identidad muy precisa. Lógicamente el concepto de escala grande debe entenderse tomando como patrón de referencia la totalidad del territorio andaluz.

En la determinación de las regiones marítimas se tiene en cuenta, a un mismo nivel, el espacio marítimo (lo que ya hemos definido como mar) y el espacio litoral.

La zonificación está basada fundamentalmente en el litoral con las aguas interiores, y responde de manera particular a fenómenos ocupacionales asociados a la morfología litoral.

##### 5.2.4.2.1. Subregiones marítimas.

La dimensión regional en sus aspectos descriptivos y jurídicos ha sido examinada en los apartados anteriores. Existe un territorio marítimo regional generado y definido a partir de la organización del Estado en Comunidades Autónomas.

La posibilidad de fragmentar este territorio y de identificar áreas que reúnan un cierto grado de homogeneidad está relacionada con:

- a) las necesidades de administración y gestión que requieren una organización y división sistemática del espacio a gestionar;
- b) los propios caracteres físico-naturales del ámbito considerado.

Con arreglo a estos criterios y de forma particular atendiendo a los condicionantes físicos pueden distinguirse tres subregiones conformadas por el litoral andaluz y sus aguas adyacentes:

- Golfo de Cádiz
- Estrecho
- Alborán

La primera y tercera subregiones constituyen espacios claramente formalizados desde el punto de vista biofísico y morfológico. La utilización, ocupación y aprovechamiento de cada una de ellas está en buena medida condicionada por sus rasgos dominantes, y singularmente por el carácter de cuenca semicerrada en una, y océano abierto en la primera.

Resumimos para cada subregión sus elementos más significativos.

**Golfo de Cádiz.** Constituye la fachada suratlántica de la Península compartida con la zona del Algarve portugués, totalizando unos 340 Km. de costa. Geomorfológicamente se caracteriza por su amplia plataforma en la que la zona bajo jurisdicción española no sobrepasa los fondos de mil metros, transcurriendo el veril de 200 metros a una distancia de aproximadamente 15/20 millas de la costa. La ZEE enclavada entre las homólogas portuguesa y marroquí, tiene una extensión de 4.065,09 millas cuadradas (13.942,86 Km<sup>2</sup>) que representa el 28,4% del total de la ZEE adyacente al litoral andaluz.

Sobre esta fachada se localizan las bases de las flotas de pesca más importantes, tanto de litoral como de altura y gran altura, faenando de forma dominante en los distintos caladeros del litoral africano, desde Marruecos a Namibia.

El transporte marítimo cuenta con tres núcleos capitales a nivel nacional: Huelva -puerto autónomo- dotado con refinería y un importante complejo petroquímico, el puerto fluvial de Sevilla, y el complejo portuario de la Bahía de Cádiz, en ambos existe una importante concentración de industria naval.

En relación con la infraestructura de apoyo a la navegación, la defensa nacional, posee una fuerte implantación focalizada en la Bahía de Cádiz.

En el Golfo de Cádiz se han llevado a cabo importantes trabajos de prospección de gas, llegando a funcionar diez sondeos, siete de los cuales han sido positivos. Las reservas recuperables de gas metano oscilan entre 160 y 230 millones de metros cúbicos.

Aunque la fachada atlántica reúne unas excelentes condiciones naturales para el turismo litoral -la mayor extensión de costas arenosas-, no se ha llegado a desarrollar un sector turístico análogo el existente en las distintas zonas mediterráneas.

**Estrecho.** Diversas razones inducen a señalar a este espacio de reducidas dimensiones -en relación con los otros dos- como una subregión, que, por demás, aparece claramente delimitada por las embocaduras oriental y occidental del estrecho.

En primer término es la zona de transición entre el Océano Atlántico y la cuenca mediterránea, por lo que concurren unas precisas condiciones oceanográficas. Es igualmente, en base a los caracteres morfométricos el punto de mayor densificación de tráfico marítimo en la corriente comercial y militar que fluye entre ambos mares.

Constituye una zona fuertemente cargada de conflictividad originada por los contenciosos territoriales de ambos márgenes del Estrecho. Por un lado, el problema colonial británico ha configurado un área de extrema significación política —el Campo de Gibraltar— articulada entorno a la Bahía de Algeciras.

Con respecto a la plaza de soberanía de Ceuta es el espacio de circulación que permite mantener un alto grado de conexión entre la Península y el enclave. Por último, es el eslabón entre los continentes europeo y africano.

*Alborán.* Aproximadamente un tercio del litoral mediterráneo español, corresponde a las costas andaluzas orientales que, junto a las norteafricanas de Marruecos y Argelia, conforman el Mar de Alborán. En efecto, la ZEE generada a partir de estas costas combinadas con el islote del mismo nombre situado en el centro de este mar, alcanza una extensión de 10.228 millas cuadradas (35.083,5 Km<sup>2</sup>) lo que supone el 71,6% del total de la ZEE adyacente al litoral andaluz y el 1,4% de la superficie total del Mediterráneo. La plataforma continental en este tramo del Mediterráneo es de reducidas dimensiones, transcurriendo la isóbata de 200 metros a escasa distancia de la costa. La pesca tiene un carácter regional y sus flotas, generalmente, no traspasan el Estrecho. Las terminales de transporte ocupan un rango discreto, aunque Málaga se encuentra entre los diez primeros puertos, debido a ser la terminal de la refinería de Puertollano. El rasgo dominante del Mediterráneo andaluz lo constituyen, en la mitad occidental las implantaciones turísticas y en la oriental la agricultura «forzada» de cultivos subtropicales. Este espacio se configura, además, como una prolongación del Estrecho, situándose en el eje que atraviesa este mar, la isla de Alborán perteneciente a la provincia de Almería. En tal sentido y aunque el Mar de Alborán no acoge una infraestructura militar apreciable, sí es muy importante la continuada presencia de flotas de guerra.

Alborán es un ámbito perfectamente definido morfológicamente dentro de una cuenca, a su vez, claramente perfilada. Como mar semicerrado y sometido a una intensa utilización y ocupación, está afectado por graves problemas medioambientales, en los que la comunidad andaluza tiene una destacada cuota de responsabilidad.

#### 5.2.4.2.2. Zonificación.

El concepto de zonificación no es una construcción abstracta, mecánica, por medio de la

cual se generan productos unívocos. Existen tantas zonificaciones como fenómenos o conjuntos de ellos queramos agrupar, identificar y ordenar.

El espacio litoral, como es sabido, se caracteriza no sólo por su complejidad biofísica, sino también por el tipo de ocupación y utilización en la que convergen actividades terrestres y marítimas y donde se superponen y simultanean usos distintos y contrapuestos.

Los tipos de zonificación están pues en función de los tipos de intervención que se pretenden realizar. Desde la zonificación físico-natural, pasando por cada uno de los usos y actividades desarrollados en el litoral, y sus posibles combinaciones, dan como resultado un amplio catálogo de zonificaciones.

Aquí aludiremos a los criterios y metodologías delimitatorias, al mismo tiempo que se expone una zonificación basada en parámetros territoriales.

Indicábamos, al inicio de este apartado, que la zonificación se efectúa sobre el soporte del LITORAL atendiendo a fenómenos ocupacionales asociados a la morfología litoral.

Combinando la morfología litoral con la extensión de aguas interiores y agrupando zonas de usos dominantes, se han identificado siete sectores que hemos denominado como sigue:

- Sector A: Ría de Huelva
- Sector B: Guadalquivir
- Sector C: Bahía de Cádiz
- Sector D: Estrecho
- Sector E: Málaga
- Sector F: Motril
- Sector G: Almería

*A: Ría de Huelva.* (mapa n.º 19). Se ha tomado como centro los estuarios de los ríos Tinto y Odiel, en el que convergen dos LBR que encierran una superficie de aguas interiores de aproximadamente 34 millas cuadradas. Tiene como infraestructura dominante el puerto de Huelva con su refinería. La ría alberga un importante complejo petroquímico cuyos impactos en las aguas adyacentes son notablemente graves.

*B: Guadalquivir.* (mapa n.º 19). Constituye una zona de destacado valor, en la que se asocia la fachada litoral de una de las reservas naturales más preciadas (Doñana) con la desembocadura de río por el que se accede al único puerto fluvial peninsular. La LBR que cierra el sector abarca una extensión de aguas interiores de 110 millas

cuadradas, que, tras el Golfo de Almería, es el mayor aporte de tales aguas en el litoral andaluz. En este sector de aguas interiores (sobre las que el Estado ejerce plena soberanía) pueden tomarse todas las medidas pertinentes de forma que actúe como zona de protección para este importante ecosistema.

*C: Bahía de Cádiz.* (mapa n.º 19). Se denomina así el área que abarca desde Salmedina a Trafalgar, localizándose en el centro de la Bahía del mismo nombre. La bahía queda suficientemente «cerrada» por una banda de aguas interiores cuya superficie total –de todo el sector– suponen unas sesenta millas (\*). La bahía, además de contener una importante zona húmeda con aprovechamiento salinero y piscícola, es el soporte de un importante sistema urbano, y sobre su cordón litoral y espejo de agua se instalan una amplia variedad de usos y actividades entre las que destaca la defensa, el transporte y la industria naval.

*D: Estrecho.* (mapa 5). Las LBR n.º 7 y 8 contienen una superficie de aguas de aproximadamente 35 millas cuadradas. La línea de costa que discurre entre Cabo Trafalgar y Pta. Acebuche es el tramo litoral del Estrecho bajo control español. Esta circunstancia define y domina cualquier otro uso/actividad.

*E: Málaga.* (mapa 20). Por medio de cuatro LBR que encierran unas 120 millas cuadradas de aguas interiores, se ha definido un sector en el que se localiza y concentra una parte muy significativa del turismo litoral español. Hay que hacer notar igualmente que la ensenada de Málaga abarca la zona de mayor anchura de la plataforma continental mediterránea en su casi totalidad cubierta por aguas interiores.

*F: Motril.* (mapa 20). Aunque cubierto este sector por seis LBR, dada las escasas inflexiones de la costa, contiene una reducida extensión de aguas interiores –unas ochenta millas cuadradas–, en este sector, al mismo tiempo que decrece la importancia de la ocupación turística, se da paso a una mayor presencia de la agricultura, adquiriendo en algunas zonas una particular significación los cultivos subtropicales.

*G: Almería.* (mapa 20). La LBR que cierra la Bahía convierte en aguas interiores una superficie de 132 millas cuadradas. Este sector que abarca prácticamente la totalidad de la provincia de Almería –la de mayor longitud de litoral con

217 Km.– no se caracteriza por una utilización intensiva del litoral.

Al margen de las zonas dedicadas a los cultivos tempranos (cuyos contaminantes no son conocidos con exactitud), este sector unido al anterior puede definirse como reserva de litoral. La ordenación y planificación pueden ser determinantes para dotar a la Comunidad andaluza de un espacio litoral con una utilización racional y equilibrada.

Dentro de los siete sectores identificados, pueden a su vez aislarse determinados tipos morfológicos litorales en los que se dan en mayor grado la complejidad de los espacios litorales. La superposición de actividades y la multiplicidad de aprovechamientos son factores claves en la estructuración de estos espacios.

En el litoral andaluz se localizan, en sentido Oeste-Este: la Ría de Huelva, Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras y Bahía de Almería, las tres primeras ubicadas en el Golfo de Cádiz son receptores de las infraestructuras portuarias e implantaciones industriales de mayor envergadura del litoral andaluz.

Tanto la zonificación propuesta como la elección de ciertos espacios litorales obedecen a criterios delimitatorios en los que se asocian funciones y morfología. Responde, pues, a factores básicos territoriales en los que pueden introducirse un elevado número de variables (geológicas, biológicas, climáticas, económicas, sociales, etc.).

En general, las metodologías para la delimitación de zonas litorales desarrollan aspectos parciales remitibles a dos grandes ámbitos que en términos convencionales se denominan *físicos* y *humanos*. Dentro de cada uno de estos grandes criterios de delimitación se especifican o sectorializan cuestiones concretas en función de la *definición de objetivos* (CEOTMA, Normativa 7, 1982).

Los criterios de delimitación físicos, o con más propiedad biofísicos, basados en estudios biológicos, geológicos, climáticos, suelen tener como finalidad general la determinación precisa del espacio litoral como base para las actuaciones administrativas y el desarrollo de las normas jurídicas. No obstante, otros tipos de delimitaciones ya existentes, como las municipales y regionales, suelen tener un peso determinante y, a su vez, condicionar las efectuadas con objetivos científicos.

Con el fin de atender a esta necesidad –la delimitación del espacio litoral– el CEOTMA (1982)

(\*) No se incluyen las aguas encerradas por la bahía en sentido estricto.

propone un sistema de delimitación transversal en profundidad, cuya forma simplificada consiste en el trazado de perfiles transversales a la costa en los cuales se seleccionan una serie de puntos en los que se aplica un análisis multicriterio: un conjunto de factores que permiten determinar el carácter costero/no costero. La profundidad del perfil alcanza hasta donde se den los rasgos previamente establecidos como definidores del litoral.

La delimitación de zonas, según aspectos «humanos» (CEOTMA, 1982), incluye la demografía, la economía y las actividades costeras. En la práctica este tipo de análisis terminan por convertirse en estudios demográficos, urbanos o económicos, etc. en el litoral sin que trasciendan

las conexiones funcionales entre tales fenómenos y su soporte territorial.

La zonificación con fines de ordenación del territorio en el litoral debería aspirar a la elaboración de modelos ocupacionales en los que puedan llevarse a cabo eficazmente los diagnósticos de cada zona para designar el grado de ocupación y explotación compatibles con la conservación —aunque en muchos casos hay que hablar ya de regeneración— del medio litoral.

Hasta ahora en el litoral andaluz, los estudios realizados no han pasado de una fase prospectiva, paso previo imprescindible y todavía por concluir (aunque algunas zonas como el Golfo de Cádiz son objeto de una atención continuada) pero sin los cuales no es posible efectuar buenas síntesis, fundamento para elaborar los modelos de ocupación mencionados.

## NOTAS DEL CAPITULO QUINTO

1. La terminología carece de precisión utilizándose en España indistintamente los términos región marítima/región marina. Teniendo en cuenta los matices semánticos de marino/marítimo, optamos por el primero debido a su mayor vinculación con el medio marino, ya que el segundo posee un carácter más relacional (Diccionario Casares). Utilizando el término marino pretendemos acentuar la dimensión oceánica, poner en primer plano los hechos del mar, aunque ciertas regiones marinas estén determinadas por la tierra firme y los procesos de origen telúrico.

2. Según Salnikov (1982, 270-277) se ha procedido a la subdivisión de las regiones oceánicas en función de su utilización, por diversos autores, como P.A. Moiseyev, D.E. Gershanovich, S.V. Mikhailov, de este último es la obra *The economics of the world ocean*, Moscow, 1966 (en ruso). Otros tratamientos «regionales» consisten únicamente en la mera ordenación geográfica por fachadas marítimas siguiendo una determinada dirección (por ejemplo Norte-Sur) (Hernández Yzal, S.: *Economía marítima*, Barcelona, Cadi, 1968) o se analiza la distribución de ciertas infraestructuras, como los puertos (Vigarié, A.: *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1978).

La región económica, según Salnikov, está asociada a un sector económico que a su vez forma parte de un sistema fuertemente centralizado en las economías dirigidas y planificadas. Así, afirma que «las regiones económicas marinas deben ser unidas a los complejos económicos básicos y constituir bloques dentro de las economías regionales que están a su vez vinculadas con otros bloques similares a través de la división del trabajo y los intercambios de productos» (Salnikov, 271). Este concepto derivado de forma automática de las regiones terrestres es de difícil implantación en el mar sobre todo en las zonas no sujetas a jurisdicción en las que, como indica el autor, no puede objetivamente desarrollarse una región económica en las áreas donde actúen simultáneamente el sistema socialista y capitalista.

3. España participa en los siguientes organismos internacionales de pesca: NAFO (North Atlantic Fisheries Organization), NEAF (North East Atlantic Fisheries Commission), IC-CAT (International Convention for the Conservation of Atlantic Tunas), IWA (International Whaling Commission), Comité de Pesquerías de la OCDE, ICES (International Council for the Exploration of the Sea), ICSEAF (Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Suroriental).

Para ilustrar el grado de regionalización del mar, reproducimos la lista de Organizaciones Regionales contenida en L. Alexander (1978, 10-12):

### ORGANIZACIONES REGIONALES

#### I. Conservación y Gestión de Pesquerías.

##### A. Patrocinadas por FAO.

Regional Fisheries Commission for the Southwest Atlantic (CARPAS)  
 Fishery Committee for the Eastern Central Atlantic (CECAF)  
 General Fisheries Council for the Mediterranean (GFCM)  
 Indian Ocean Fishery Commission (IOFC)  
 Indo-Pacific Fisheries Council (IPFC)  
 Western Central Atlantic Fishery Commission (WECAFC)

##### B. Independientes.

Baltic Sea Salmon Standing Committee (BSSSC)  
 Inter-American Tropical Tuna Commission (IATTC)  
 International Baltic Sea Fishery Commission (IBSFC)  
 International Commission for the Conservation of Atlantic (ICCAT)  
 International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries (ICNAF)  
 International Commission for the Southeast Atlantic Fisheries (ICSEAF)  
 International North Pacific Fisheries Commission (INPFC)

International Pacific Halibut Commission (IPHC)  
 International Pacific Salmon Fisheries Commission (IPSCF)  
 International Whaling Commission (IWC)  
 Japan-China Joint Fisheries Commission (JCFC)  
 Japan-Republic of Korea Joint Fisheries Commission (JKFC)  
 Japanese-Soviet Northwest Pacific Fisheries Commission (JSFC)  
 Mixed Commission of 1972 (Baltic Sea) (MC)  
 Mixed Commission for Black Sea Fisheries (MCBCSF)  
 North-East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC)  
 North Pacific for Seal Commission (NPFSC)  
 Permanent Commission of the Conference on the Use and Conservation of the Marine Resources of the South Pacific (PCSP)  
 Sealing Commission for the Northeast Atlantic (SCNEA)  
 Sealing Commission for the Northwest Atlantic (SCNWA)  
 Shellfish Commission for the Skagerrak-Kattegat (SCSK)

## II. Investigación científica.

### A. Patrocinadas por COI

Cooperative Study of the Kuroshio and Adjacent Region (CSK)  
 Cooperative Investigations in the Mediterranean (CIM)  
 Cooperative Investigations of the Northern Part of the Eastern Central Atlantic (CINECA)  
 Southern Oceans Survey (SOC)  
 Regional Investigation of the El Niño Phenomenon (ER-FEN)

### IDOE: Environmental Forecasting Program

Investigation of the Subtropical Convergence in the Southwest Atlantic Ocean  
 Investigation of the Equatorial Undercurrent of the Western Pacific  
 Sea Surface Current Project  
 North Pacific Experiment (NORPAX)  
 International Southern Ocean Studies (ISOS)  
 Monsoon Circulation Experiment (MONEX)  
 Joint Air-Sea Wave Project (JONSWAP)  
 Overflow Studies  
 Mid-Ocean Dynamics Experiment and Test Area (POLY-MOD)  
 Environmental Quality Program  
 Pollutant Transfer  
 Geochemical Ocean Sections Study (GEOSECS)  
 Saronikos Gulf Pollution Study  
 Controlled Ecosystems Pollution Experiment (CEPEX)  
 Pollution/Ecology Studies  
 Seabed Assessment Program  
 Southeast Atlantic Margins  
 Southwest Atlantic Margins  
 French-American Mid-Ocean Undersea Study (FAMOUS)  
 Plate Tectonics and Metallogenesis (Azca Plate)  
 Manganese Nodules Project  
 Living Resources-Assessment and Ecology Program  
 Coastal Upwelling Ecosystems Analysis (CUEA)  
 Seagrass Ecosystem Study (SES)  
 Programs, not part of IDOE  
 Variability of the Sea Surface Temperature and Salinity Fields of the Southwest Pacific and Indian Ocean  
 Study of North Sea Pollution  
 Studies of Organic Sedimentary Processes on Shelves Slopes and the Deep

Ocean Floor of the Southwest Pacific  
 Assessment of the Living Resources in the North Atlantic  
 Fish Stock Assessment in the South Atlantic  
 International Tsunami Warning System in the Pacific (ITSU)  
 IOC Association for the Caribbean and Adjacent Regions (IOCARIBE)

### B. Independientes

International Council for the Exploration of the Sea (ICES)  
 International Commission for the Scientific Exploration of the Mediterranean Sea (ICSEM)  
 Federation of the Institutions Concerned with the Study of the Adriatic Sea (FICSAS)

### III. Control del Medio

Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea Oil, 1969  
 Agreement between Denmark, Finland, Norway and Sweden Concerning Cooperation in Measures to Deal with Pollution of the Sea by Oil (Nordic Agreement), 1971  
 Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1974  
 Convention on the Protection of the Environment between Denmark, Finland, Norway and Sweden, 1974  
 Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution (Mediterranean Action Plan), 1976

### IV. Militares

Treaty for the Prohibition of Nuclear Weapons in Latin America (Treaty of Tlatelolco), 1967  
 Declaration of the Indian Ocean as a Zone of Peace, 1971

### V. Desarrollo Regional

Indian Ocean Fishery Survey and Development Program  
 Development of Fisheries in the Western Central Atlantic  
 Development of Fisheries in the Eastern Central Atlantic  
 South China Sea Fisheries Development and Coordinating Program (Phase II)  
 Caribbean Fisheries Training and Development Center  
 Committee for Coordination of Joint Prospecting for Mineral Resources in Asian off-shore Areas (CCOP)  
 Committee for Coordination of Joint Prospecting for Resources in South Pacific off-shore Areas (CCOP/SOPAC)

### Otras

Antarctic Treaty, 1959  
 European Agreement for the Prevention of Broadcasts Transmitted from Stations Outside National Territories, 1965  
 Statement of Indonesia, Malaysia and Singapore on the Malacca Straits, November 16, 1971

4. Estos dos tipos de regiones se corresponderían con lo que S. Gale (1979) denomina regiones *no aritmomórficas* y *aritmomórficas*; la primera basada en una disposición fluida en la que intervienen factores muy diversos, desde las estructuras de parentesco a la ecología local. La segunda es producto de particiones claras y definidas del espacio con límites plenamente identificables.

La terminología usada por Gale resulta un tanto discutible: la etimología del término realmente no expresa con rotundidad el concepto pretendido. Recurriendo a otra expresión, no aritmomórfico equivaldría a «forma difusa».

5. Las competencias asumidas por las Comunidades Autónomas –materias y nivel legislativo, de administración y

ejecución— se especifican en el artículo 148 de la Constitución.

6. La numeración no es oficial, sólo tiene la función de identificar más fácilmente cada LBR en el mapa correspondiente.

7. Las medidas superficiales de las aguas interiores del litoral contenidas en las tablas 5.4 y 5.4.b, han sido realizadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina a petición de la Consejería de Política Territorial e Infraestructura de la Junta de Andalucía.

La numeración de los sectores no tiene carácter oficial. El mapa realizado por el I.H.M. cubre con una LBR la bahía de Algeciras. Como se sabe tal línea de base recta no existe y en dicho mapa sólo tiene carácter indicativo, al igual que el conjunto de las mediciones que, mientras no se complete el proceso jurídico, sólo posee un valor aproximativo.

8. El cálculo está efectuado tomando como cómputo total de la ZEE española de 200 millas, la cantidad de 355.600 millas cuadradas que incluyen el antiguo Sáhara español.

9. A. GUAITA (1982), considera una anomalía que las aguas interiores estén limitadas al interior y al exterior por los espacios dominiales, mientras que tales aguas (las interiores) puedan no serlo, llegando a la conclusión de que «las aguas interiores son en todo caso aguas de soberanía española y de dominio público estatal, no privadas, ni comunes ni nullius».

10. En el anexo 2.I se detalla el repertorio de leyes y Convenios internacionales relacionados con el mar y sus usos.

11. Que sepamos, sólo el Estatuto Canario —el proyecto, pues no ha conseguido plasmarlo definitivamente— ha planteado el tema marítimo con un sentido amplio y completo.

El Artículo 2.º 2 del Proyecto de Estatuto de Autonomía de Canarias (B.O.C.E. de 15/4/81) se redactó como sigue: «El Archipiélago canario comprende los territorios insulares, así como el mar territorial, la zona económica exclusiva y su plataforma continental». Esta redacción es rechazada por anticonstitucional ya que el artículo 132.2 de la Constitución, determina que el mar territorial, la ZEE y la plataforma son bienes de dominio público estatal. El texto definitivo (ley Orgánica 10/1982 de 10/8) dice: «Canarias comprende los territorios insulares integrados por las siete islas de El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote, La Palma y Tenerife, así como por las islas de Alegranza, La Graciosa, Lobos y Montaña Clara, Roque del Este y Roque del Oeste, agregadas administrativamente a Lanzarote, salvo la de Lobo que lo está a Fuerteventura».

12. La publicación del CEOTMA (1982), Normativa 7 propugna la promulgación de una Ley Básica del Mar.

13. Puertos Mayores: Huelva, Cádiz, Pto. Sta. María, Sevilla, Algeciras, Málaga y Almería.

Puertos Menores: Ayamonte, *Isla Cristina, El Terrón, Sanlúcar de Gadiana, Rota, Puerto Real, San Fernando, Sancti Petri, Conil, Barbate, Tarifa, Estepona, Marbella, Fuengirola, Vélez, Motril, Adra, Carboneras, Garrucha, Roquetas de Mar* (en cursiva los de titularidad de la Comunidad Autónoma). Existe un anteproyecto de Ley por el que se crea la Comisión Andaluza de Puertos de la Comunidad Autónoma, que tendrá por finalidad «la administración de los puertos de titularidad de la Junta de Andalucía, no sujetos a concesión, así como la intervención en las concesiones y autorizaciones portuarias que sean competencia de esta Comunidad Autónoma, me-

dante el desarrollo de la actividad administrativa e inspectora, adecuada a dichos fines» (art. 4.º).

14. En agosto/84 Marruecos y Libia suscribieron un tratado de unión. Ambos países son las primeras potencias militares de la zona, con lo que mediante este tratado se produce teóricamente una importante concentración de efectivos militares en el norte de África que perfila aún con más intensidad el área de origen de potenciales amenazas para España. De hecho, tanto el PEC como el plan META implican decisiones que se traducen en un notable reforzamiento militar del sur peninsular.

15. En relación con los cultivos marinos en esta zona, véase: Instituto de Investigaciones Pesqueras de Cádiz: *Cultivos marinos en la provincia de Cádiz*, Banco Urquijo, 1978. *Bahía de Cádiz. Bases para la coordinación del Planteamiento Urbanístico*, Diputación de Cádiz, 1982; Alba Riesco, J.: *Una alternativa de uso de las salinas de la ribera gaditana. Problemática actual y perspectiva del piscicultivo*. Coloquio Hispano-francés sobre espacios litorales. Madrid, 1982; Arnal, J.I.: *Posibilidades de la acuicultura en el litoral español*, Beca Rumasa de Investigación, 1982; PEMARES: *Memoria de Actividades 1982*, Junta de Andalucía, Dirección General de Pesca.

16. Nos remitimos a la bibliografía de la nota anterior.

17. Cifras contenidas en el informe Chevron, «El País» 28/3/82.

18. En el Mediterráneo se encuentran 51 de los 61 puertos en explotación o construcción que existen en España.

19. Véase Valenzuela Rubio, M.: *La incidencia de los grandes equipamientos recreativos en la configuración del espacio turístico litoral: La costa de Málaga*. Coloquio Hispano-francés sobre espacios litorales, Madrid 1982, 313-325.

20. El análisis completo de este caso se encuentra en Suárez, J.L.: *Informe sobre la funcionalidad del espacio marítimo de la Bahía de Cádiz*, documento utilizado en la elaboración del texto *Bahía de Cádiz...* op. cit.

21. En Francia existen los siguientes instrumentos y medidas de ordenación:

—Bases Littorales de Loisirs et de Nature. Creada en 1974, tiene como objetivo preservar el acceso al litoral al conjunto de la población, salvaguardar el espacio natural y facilitar ventanas de acceso al litoral.

—Conservatoire de l'Espace Littoralet des Rivages Lacustres. Creado en 1975. Establecimiento público del Estado, tiene como objetivo llevar en los *cantones* y comunas ribereñas de lagos y planos de agua de una superficie al menos igual a mil hectáreas, una política de salvaguarda del espacio litoral, de respeto de los lugares naturales y de equilibrio ecológico.

—Fijación de Dunas.

—Misiones Interministeriales de ordenación. Dada la presión turística masiva, el Estado facilita medios financieros, y estructuras administrativas, para ordenar determinadas zonas turísticas.

—Reserva.

Para satisfacer necesidades de interés público de orden marítimo, balneario o turístico, los terrenos privados pueden, previa encuesta pública, ser reservados.

—Schémas d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer. (S.A.U.M.). Este instrumento debe servir de «guía de gestión del dominio público marítimo y del espacio marítimo litoral», los S.A.U.M. experimentados y programados se centran en sectores parti-

cularmente frágiles, tales como radas, bahías, estuarios y golfos.

-Esquemas de ordenación litorales. Elaborados fuera de zonas cubiertas por una misión interministerial de ordenación de grandes regiones litorales. Tienden a mantener a las poblaciones locales e incrementar la capacidad turística.

-Reglamentaciones Generales; Parque Nacional; Parque Natural Regional; Perimetro Sensible; Plan de Ocupación de Suelo; Reserva Natural; Lugar Inscrito; Clasificado; Zona de Protección.

Fuente: Ministère de L'Environnement et du Cadre de Vie: *Guide Pratique. Environnement Mer et Littoral*, 1980. Un análisis de las políticas de ordenación del litoral en todo el mundo, se encuentra en: Mitchell, J.K.: *Coastal Zone Mangement: A Comparative Analysis of National Programs*, en *Ocean Yearbook 3*, 1982, 258-319.

22. Los planes, acciones y medidas para la ordenación, gestión y protección del litoral tienen también escalas supranacionales que, progresivamente se van imponiendo por su mayor eficacia en un medio fluido. Prueba de ello es la *Carta Europea del Litoral*, elaborada por la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de la CEE (unas cincuenta regiones litorales pertenecientes a nueve países, agrupadas desde 1973). El texto de la Carta fue votado el 8 de Octubre de 1981 en Creta en una sesión plenaria de la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas (CRPM) compuesta por representantes del Parlamento Europeo, la Comisión de CEE y el Consejo de Europa.

Los diez objetivos propuestos por la Carta son los siguientes (Carta Europea del Litoral, 1981).

1. *Desarrollar* una economía litoral competitiva y selectiva que asegure el empleo por medio de una explotación metódica de los potenciales de actividad, una elección selectiva de éstos, una adaptación de los medios de comunicación, en la perspectiva de un nuevo equilibrio europeo (centro-periferia).

2. *Proteger* y valorar la originalidad de cada zona litoral teniendo en cuenta los aspectos biológicos, culturales, paisajísticos, sociológicos (modos de vida originales), etc...

3. *Organizar* el espacio de cada zona litoral por medio de planes y esquemas de ordenación en *profundidad* (descongestión de la franja litoral) y contrastados (lucha contra la uniformización) que prevean en particular unas zonas de actividades, el libre acceso a la costa y la implantación óptima de los ejes de comunicación.

4. *Administrar* el espacio litoral para permitir una aplicación efectiva de los planes de desarrollo gracias a una política de adquisición de terrenos que concilie las diversas necesidades del espacio *en el tiempo*.

5. *Prevenir los riesgos*, que llevan consigo la navegación, la contaminación telúrica, los siniestros naturales, el retroceso de la costa, las construcciones anárquicas —especialmente en los sitios y las zonas aún naturales— lo

cual supone un reforzamiento de las sanciones en todos los Estados.

6. *Contener el turismo* en el espacio (riesgo de superexplotación) y en el tiempo (evolución de las capacidades) adaptando en particular la política de distribución de las vacaciones a nivel europeo y creando formas de turismo mejor integradas al modo de vida social.

7. *Informar con amplitud* en todas las fases del desarrollo, a todos los niveles de responsabilidad y a nivel del público.

8. *Desarrollar la investigación científica* en todos los aspectos: físicos, químicos, biológicos, sociales y jurídicos, logrando un acercamiento entre las disciplinas y los investigadores de los diferentes países.

9. *Armonizar el derecho europeo* —que presenta demasiados fallos y disparidades en este campo— mediante un esfuerzo de acercamiento y armonización, prioritariamente en los campos que tengan una influencia en la calidad del medio acuático, la realización de los planes de ordenación y los estudios de impacto.

10. *Desarrollar la cooperación trasfronteriza*, (especialmente en las zonas naturales que rebasen las fronteras y en los casos de implantaciones importantes) mediante el intercambio de conocimientos, el desarrollo concertado, la gestión concertada, etc.

Entre las acciones emprendidas por las Instituciones Europeas, corresponden a la CEE:

1. Contaminación marina de origen telúrico.
2. Vertidos en el medio acuático.
3. Calidad de las aguas en zonas de baño.
4. Protección del Mar Mediterráneo.
5. Dióxido de titanio (lodos rojos).
6. Contaminación por hidrocarburos (mareas negras).
7. Ratificación de las convenciones internacionales sobre navegación.
8. Pilotaje en el Mar del Norte y en el Canal de la Mancha.
9. Normas exigidas a los buques petroleros.
10. Formación de los equipos (tripulaciones).
11. Calidad de las aguas en zonas productoras de moluscos.
12. Procedimiento de los estudios de impacto y protección de las aves.

Recientemente ha visto la luz el documento de la Conferencia de las Regiones Periféricas marítimas, titulado *Guide pour l'aménagement intégré du litoral européen* (octubre, 1983).

23. Son las Comunidades Autónomas las que están en la actualidad iniciando este proceso; tal es el caso de Andalucía.

## ANEXO 5.1. DISTRIBUCION DE COMPETENCIAS ENTRE LA ADMINISTRACION CENTRAL, LAS COMUNIDADES AUTONOMAS Y LOS AYUNTAMIENTOS (\*)

### I. Administración Estatal.

#### - Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

1. Gestión y tutela de:  
Playas.  
Zona marítimo-terrestre.  
Puertos.  
Alumbrado marítimo y balizamiento.  
Obras de defensa, saneamiento y ordenación de playas.
2. Otorgar concesiones de la zona marítimo-terrestre y playas, incluso extracciones.
3. Otorgar concesiones para realizar dragados y construir muelles, embarcaciones, astilleros, diques flotantes, varederos y demás obras complementarias de los puertos.
4. Otorgar concesiones para tomas de agua o desagüe de las residuales.
5. Autorizar obras para protección contra el mar de heredades o edificios particulares.
6. Otorgar concesiones para facilitar el acceso.
7. Establecimiento, deslinde y demarcación de las servidumbres de paso.

#### - Competencias del Ministerio de Defensa (Armada).

1. Jurisdicción sobre:  
Aguas del mar.  
Ríos navegables.  
Embarcaciones mercantes y deportivas.
2. Vigilancia de costas y pesca.
3. Servicios semafóricos.
4. Lo relacionado en la costa con la defensa militar (obras, concesiones, etc.).
5. Extracción de restos.

#### - Competencias del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

1. Gestión y tutela de los bienes de dominio público de las aguas interiores, del mar territorial y de la plataforma continental.
2. Salvamento y seguridad humana en lugares de baño.
3. Limpieza del mar territorial.
4. Otorgar concesiones en el mar territorial, en su lecho y subsuelo del mar adyacente al territorial.
5. Intervención en relación con los Centros de Interés Turístico Nacional y los Territorios de Preferente Uso Turístico.

#### - Competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

1. Gestión y tutela de los bienes de dominio público a efectos del fomento de la pesca.
2. Otorgamiento de concesiones de pesquerías, aldrabas, corrales y parques para cría y propagación de mariscos.

#### - Ministerio de Cultura (restos de interés artístico, histórico y arqueológico).

#### - Ministerio de Hacienda (condiciones otorgamiento de concesiones).

#### - Ministerio de Sanidad (vigilancia del estado sanitario de las playas y zonas de baño).

### II. Competencias de las Comunidades Autónomas.

En virtud del artículo 148 de la Constitución Española las Comunidades Autónomas pueden asumir las siguientes competencias sobre zona costera:

- Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda;
- Puertos de refugio y puertos deportivos;
- Montes y aprovechamientos forestales;
- Protección del medio ambiente (gestión);

- Marisqueo y acuicultura;
- Promoción y ordenamiento del turismo.

El desarrollo de estas atribuciones está regulado a través de los correspondientes Estatutos.

Sin embargo, el Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias, relacionadas con el litoral:

- Defensa y Fuerzas Armadas;
- Comercio exterior;
- Pesca marítima;
- Marina mercante;
- Iluminación de costas y señales marítimas;
- Puertos de interés general;
- Legislación básica sobre protección del medio ambiente.

### III. Competencias de los Ayuntamientos.

En virtud de la Ley de Costas, los Ayuntamientos poseen las siguientes competencias en esta materia:

- Informe sobre solicitudes de concesiones en el dominio público marítimo.

- Informe sobre solicitudes de concesiones para tomas de agua o para desagüe de las residuales;
- Informe sobre establecimiento de servidumbres de paso por parte del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo;
- Informe sobre solicitudes de concesiones mineras y de hidrocarburos en las zonas de dominio público;
- Policía de moralidad, higiene y salubridad, así como el ornato y limpieza de playas y lugares de baño;
- Vigilar la observancia en los lugares de baño de las normas generales e instrucciones dictadas sobre el mantenimiento del material de salvamento y demás medidas para la seguridad de las vidas humanas;
- Explotación de los servicios que puedan establecerse en las playas que, por no necesitar instalaciones fijas, no requieran la concesión del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo;
- Participación en la elaboración de los Planes de Ordenación General de Playas.

(\*) Reproducido de la publicación del CEOTMA (1982): *Ordenación de los espacios litorales*.

## CONCLUSIONES

La primera observación relevante que debe efectuarse al término de esta investigación se relaciona con el carácter no consolidado y de escasa vigencia temporal de los hechos estudiados tanto en lo que afecta a los procesos de dimensión internacional como a los de rango doméstico. La Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a un año de su puesta a la firma, que sepamos, todavía no ha entrado en vigor, y en lo que concierne a España ni el Ejecutivo ni las Cortes han iniciado ningún tipo de trámite tendente a decidir la posición que vaya a adoptarse respecto a la Convención. Al mismo tiempo, la Administración debe completar el desarrollo legislativo iniciado, activar los convenios que se encuentran estancados con terceros países y poner en marcha los que están pendientes de realizar.

En el ámbito regional, se está todavía en una fase de adaptación al nuevo sistema de organización territorial y determinadas situaciones derivadas de este proceso no han llegado todavía a ser planteadas. Las conclusiones extraídas conviene, por tanto, que sean interpretadas teniendo presente las circunstancias anotadas.

España, a pesar de no haberse incorporado todavía a la Convención sobre el Derecho del Mar, sin embargo, ha tomado una serie de iniciativas (adhesión y ratificación a tres de los cuatro Convenios de Ginebra, ampliación mar territorial, creación ZEE, delimitación espacios marítimos con terceros países) que la sitúan con toda claridad en el proceso de la creación del nuevo orden oceánico. La expresión geográfica de los textos jurídicos vigentes junto con los resulta-

dos hipotéticos deducidos de las tendencias observadas, permiten enunciar las siguientes conclusiones:

1. Ampliación de la soberanía y jurisdicción del Estado sobre el espacio marítimo por la incorporación de los distintos componentes oceánicos: aguas, lecho y subsuelo. Indirectamente, se amplía también la soberanía sobre el espacio aéreo suprayacente al mar territorial.

Es netamente apreciable el fenómeno de producción de espacio mediante la extensión de la soberanía y la jurisdicción a zonas no sujetas anteriormente a ellas.

El principio mediante el cual se genera el fenómeno citado, la adyacencia, convierte la base física del Estado en el elemento fundamental de todo el desarrollo espacial, dando como resultado la ampliación del territorio estatal.

2. Como consecuencia del punto 1 —modificación de la base territorial del Estado— se crea una nueva iconografía del territorio producto del ensamblaje del mapa terrestre y marítimo. La base territorial del Estado español queda compuesta ahora de dos núcleos: Península/Baleares —integrada por una sola masa acuática y Canarias. Se produce, en consecuencia, una mayor cohesión de los distintos componentes territoriales, que se refleja de manera particular en los archipiélagos.

3. La dilatación territorial genera nuevas zonas de contacto con los Estados del entorno, así como con la alta mar y la Zona. El resultado es un complejo sistema de fronteras en el que se combinan la prolongación de fronteras preexistentes, la creación de otras nuevas y una estruc-

tura plurilineal de trazados derivada de la propia textura del territorio, compuesto por la articulación de distintas zonas del medio oceánico sometidas, a su vez, a distintos grados de jurisdicción.

4. El conjunto de territorios españoles conocidos como plazas de soberanía y localizados en la margen sur del Mar de Alborán adquieren un significado especial bajo el nuevo ordenamiento al generar las distintas zonas marítimas dentro del espacio jurisdiccional de un tercer Estado.

5. Globalmente, y en relación con la comunidad internacional, España se sitúa entre los Estados más favorecidos, en términos superficiales, por el nuevo orden oceánico, aunque en virtud de los distintos factores de posición no se establece la adecuada correlación entre la longitud del litoral y la extensión de la masa acuática sobre la que se ejerce jurisdicción. Por otra parte, los caracteres físicos del margen continental, hacen que España se beneficie de los mínimos establecidos para la determinación de su borde exterior.

6. El mar en la nueva organización territorial del Estado en Comunidades Autónomas es

un espacio uniformado, no fragmentado, actúa como cohesionador de los distintos territorios; en tanto que bien de dominio público estatal, sólo la Administración central tiene competencias exclusivas en este ámbito, muy superior en extensión al espacio terrestre. El principio de adyacencia que es el esgrimido para dilatar el soporte físico del Estado, se quiebra en la escala regional. Los territorios de las Comunidades Autónomas son exclusivamente terrestres. No obstante, en la asignación de competencias a los entes autonómicos se consideran dos espacios —litoral y aguas interiores— en los que la administración regional puede tener una presencia muy destacada aunque, a nuestro juicio, la falta de una delimitación precisa del litoral, y las materias que se puedan administrar en las aguas interiores restan eficacia a la gestión de los gobiernos regionales. Por la forma en que ha sido tratada esta cuestión en el nuevo sistema político-territorial, parece conveniente proceder a su revisión crítica previos los estudios precisos que aclaren, por una parte, los límites correctos del espacio LITORAL —desde el punto de vista biofísico y jurídico— y en segundo término la viabilidad de gestionar determinadas materias circunscritas a un ámbito arbitrario.

## BIBLIOGRAFIA CITADA

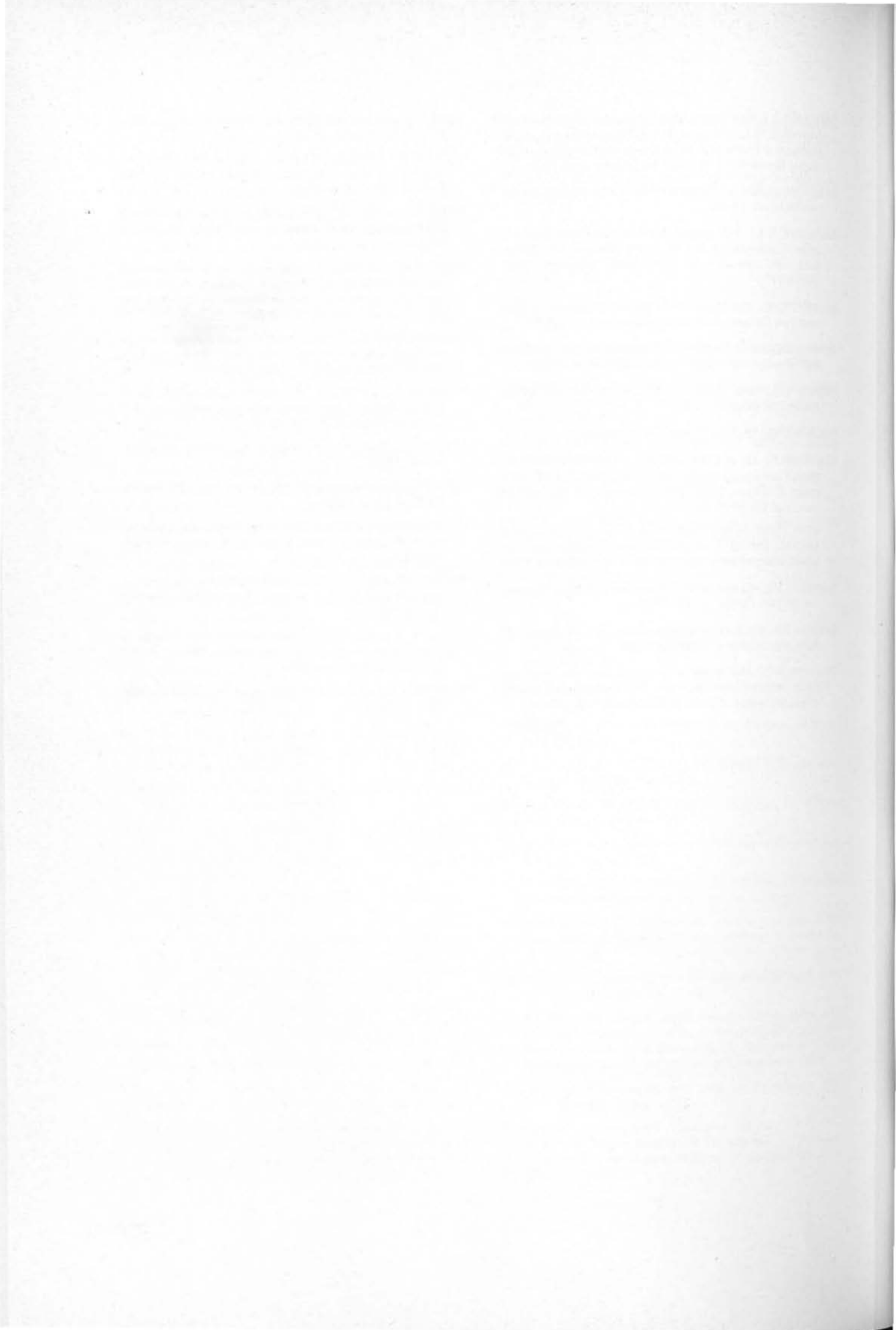
- AIZATULLIN, T.A., «The Boundary Surfaces and Geography of the Ocean», en *International Geography, Geography of the Ocean*, Section 3, Moskwa, 1976, 10-13.
- ALBA RIESCO, J., «Una alternativa del uso de la ribera gaditana: problemática actual y perspectivas del piscicultivo», en *Coloquio Hispano-Francés sobre Espacios Litorales*. Madrid, Servicio de Publicaciones Agrarias, 1982, 405-415.
- ALEXANDER, L., «Regionalism at Sea. Concept and Reality», en Johnston, D.M. (ed.), *Regionalization of the Law of the Sea*, Cambridge (Mass.), Ballinger Publishing, 1978, 3-16.
- ALDASORO, M.I., «Visión general de la problemática pesquera española», en *Crédito Social Pesquero: Semana de Estudios Pesqueros*, 1979, 13-24.
- ALVAREZ-ARENAS, E., *El español ante el mar*. Madrid, Ediciones de la Revista de Occidente, 1969.
- Teoría bélica de España*. Madrid, Ediciones de la Revista de Occidente, 1972.
- ALVAREZ DE CASTRO, *¿España en la OTAN? Una alternativa para la Defensa Nacional*. Madrid, Manifiesto Litoral, 1978.
- AMBIO, *El Mediterráneo: un microcosmos amenazado*. Barcelona, Blume, 1979.
- ARNAL, J.I., *Posibilidades de la Acuicultura en el litoral español*. Valladolid, Rumasa, 1982.
- ASHEIM, B.T., «Social Geography-Welfare State. Ideology or Critical Social Science?», en *Geoforum*, vol. 10, n.º 1, 1979, 5-18.
- AZCARRAGA BUSTAMANTE, J.L., «Las aguas españolas de Gibraltar», en Sela Sampil, L., *Estudios de Derecho Internacional Público y Privado*. Universidad de Oviedo, 1970, vol. II, 593-632.
- «España suscribe con Francia e Italia dos convenios sobre delimitación de sus plataformas submarinas comunes», en *Revista Española de Derecho Internacional*, 28, n.º 1-3, 1975, 131-138.
- «Plataforma continental: naturaleza, anchura y delimitación», en Poch, A., *La actual revisión del Derecho del Mar. Una visión española*. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1974, vol. I 2.ª parte, 189-232.
- BAHIA DE CADIZ. *Bases para la coordinación del planeamiento urbanístico*. Diputación Provincial de Cádiz, 1982.
- BARBE, E., *España y la OTAN. La problemática europea en materia de seguridad*. Barcelona, Laia/Paperback, n.º 58, 1981.
- BARNABY, F., «Strategic Submarines and Antisubmarine Warfare», en Mann Borgese, E. and Ginsburg, N., (eds.), *Ocean Yearbook 1*, 1978, 376-379.
- BARSTON, R.P. and BIRNIE, P. (eds.), *The Maritime Dimension*. Hemel Hempstead, Allen & Unwin, 1980.
- BERTRAM, C., «New strategic factors in the North Atlantic» en *Marine Policy*, January, 1977, 37-44.
- BOLETIN OMM, vol. 30, 1981.
- BRAC DE LA PERRIERE, Ch., «The French Navy Atlantic Command», en *Naval Forces*, vol. IV, n.º 1, 1983, 11-15.
- BRUM FERREIRA, D. de, *Carte geomorphologique du Portugal*. Memorias do Centro de Estudos Geograficos, Universidade de Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa, 1981.
- BUREAU DE RECHERCHES GEOLOGIQUES ET MINIÈRES/C-NEXO. *La plataforma continental del Golfo de Vizcaya 1/1.000.000*. Orleans, s.a.
- BUZAN, B., «Sea of Troubles? Sources of Dispute in the New Ocean Regime», en *Adelphi Paper*, n.º 143, 1978.
- La CALLE, revista semanal, n.º 120, julio 1980.
- CAPEL, H., «Percepción del medio y comportamiento geográfico», en *Revista de Geografía*, vol. VII, 1-2, enero-diciembre, 1973, 58-150.
- CARRETERO SANCHEZ, A., «Estructura de la flota pesquera española y rendimiento de la misma», en *Crédito Social Pesquero... op. cit.*, 211-220.

- CARRILLO SALCEDO, J.A., «Los Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa, ante la revisión del Derecho del Mar», en Poch, A., *op. cit.*, I, 1.ª parte, 155-199.
- «La posición de España respecto de la cuestión del Sahara Occidental: de la Declaración de Principios de Madrid al Comunicado conjunto Hispano-Argelino, en *Revista de Política Internacional*, n.º 163, mayo-junio 1979, 117-126.
- CEREZO, R., *España y el poder marítimo*. Madrid, Editora Nacional, Colección Rumbos, 1975.
- CHARLIER, R.H., «Others Ocean Resources», en Mann Borge-se E., and Ginsburg, N. (eds.), *op. cit.*, 160-210.
- CHOURAQUI, G., *La mer confisquée. Un nouvel ordre océanique favorable aux riches?* París, Seuil, 1979.
- CEOTMA. *Ordenación del territorio. Los espacios litorales en el Derecho comparado*. Madrid, MOPU, Serie Normativa n.º 5, 1982.
- Ordenación de los espacios litorales. Criterios metodológicos y normativos*. MOPU, Madrid, Serie Normativa n.º 7, 1982.
- Riberas marítimas, fluviales y lacustres: elementos para una ordenación*. Madrid, MOPU, Serie Documentación n.º 2, 1982.
- CLARK, J.R., *Coastal Ecosystem Management. A Technical Manual for the Conservation of Coastal Zone Resources*. New York, Wiley, 1977.
- CONFERENCIA DE LAS REGIONES PERIFERICAS MARITIMAS DE LA COMUNIDAD EUROPEA. Carta europea del litoral. 1981.
- Guide pour un aménagement intégré du littoral*. St. Malo, 1983.
- CONSTITUCION ESPAÑOLA. 1978.
- CORRALES ZARAUZA, I. y otros. *Estratigrafía*. Madrid, Rueda 1977.
- CREDITO SOCIAL PESQUERO. *Semana de Estudios Pesqueros*. Madrid, Crédito Social Pesquero, LX Aniversario, 1979.
- CRONICA DE LAS NACIONES UNIDAS. «Derecho del Mar: una cita con la Historia», vol. XIX, n.º 6 (junio 1982), 3-19.
- DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES MARITIMOS. *Líneas de cabotaje y exteriores nacionales para 1979*, cerrado al 31 de diciembre de 1978.
- DISCURSO DEL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA CON MOTIVO DE LA PASCUA MILITAR, en *Revista General de la Marina*, T.º 204, febrero 1983, 183-191.
- DISMUKES, B., «El medio ambiente marítimo de la península Ibérica», en Instituto de Cuestiones Internacionales, *España ¿qué defensa? Las opciones españolas de seguridad*. Madrid, 1981, 71-75.
- DOBROVOLSKY, A.D. and LEBEDEV, V.L., «The Peculiarity of Approach to the Physical-geographical Division of the World Ocean», en *International Geography*, ... *op. cit.* 16-18.
- DOLLFUS, O., *El análisis geográfico*. Barcelona, Oikos-Tau 1978.
- DUPUY, R.-J., *L'Océan partagé*. París, A. Pedone, 1979.
- EAST, W.G., «The Mediterranean: pivot of peace and war», en *Foreign Affairs*, 31,4 (July, 1953), 619-633.
- ESTATUTO DE AUTONOMIA DE ANDALUCIA.
- EBERLE, J., «The Atlantic Link», en *Naval Forces*, vol. IV, n.º 1, 1983, 34-39.
- E.R.A. (ESTUDIOS RURALES ANDALUCES). *Las agriculturas andaluzas*. Madrid, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Agricultura, 1980.
- FAHL, G., *El principio de la libertad de los mares. Práctica de los mares de 1493 a 1648*. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1974.
- FAO. *Límites y estatutos del mar territorial, de las zonas exclusivas de pesca, de las zonas de conservación de pesquerías y de la plataforma continental*. Roma, 1969.
- Review of the State of World Fishery Resources*, FIRM/C 710 (rev. 1). Roma, mayo, 1979.
- Anuario Estadístico de Pesca. Capturas y desembarques*, 1979. Roma, 1977.
- Anuario Estadístico de Pesca. Capturas y desembarques*, 1979. Roma, 1980.
- FIELDHOUSE, D.K., *Economía e imperio. La expansión de Europa*. Madrid, Siglo XXI, 1977.
- FISHER, Ch., *Essays in Political Geography*. London, Methuen & Co., 1968.
- GALE, S. and ATKINSON, M., «On the Set Theoretic Foundations of the Regionalization Problem», en *Philosophy in Geography*. Dordrecht, 1979, 65-107.
- GARCIA NOVO, F., «Efectos ecológicos del equipamiento turístico», en *Coloquio Hispano-Francés ... op. cit.*, 159-158.
- GARCIA TAPIA, J.L., «Política Pesquera de la C.E.E.», en *Información Comercial Española*, n.º 546, febrero 1979, 111-119.
- GASTEYGER, C., «The Superpowers in the Mediterranean», en *Annales d'Etudes Internationales*, 1975, vol. 6, 41-51.
- GIARINI, O., LOUGERGE, H. et SCHWAMM, M., *L'Europe et les ressources de la mer ou le débat sur la croissance économique*. St-Saphorin, Ed. Giorgi, 1977.
- GIOVANNI, G. di: «The Naval Forces in the Mediterranean», *Naval Forces*, n.º I, 1984, vol. V., 14-21.
- GONZALEZ, L., «Hacia una política exterior de pesca. La pesca española fuera de sus aguas jurisdiccionales», en *Información Comercial Española*, n.º 546, feb. 1979, 89-103.
- GONZALEZ CAMPOS, J.D., «Navegación por el mar territorial incluidos los estrechos», en Poch, A., *op. cit.*, I, 1.ª parte, 285-398.
- GONZALEZ PAZ, J., «Posibilidades y objetivos de una política de ordenación integrada de los espacios litorales» en *Coloquio Hispano-Francés ... op. cit.*, 351-367.
- GONZALEZ VIEITEZ, A., «El futuro de Canarias y la Alianza» en *El País*, 23-11-1981.
- GOSSLER, G.W., «NATO's Northern Flank», en *Naval Forces*, vol. IV, n.º 1, 1983, 16-26.
- GUAITA, A., *Derecho Administrativo. Aguas, montes, minas*. Madrid, Civitas, 1982.
- HAGGETT, P., *Geography. A Modern Synthesis*. New York, Harper, 1979.

- HARDY, M., «External Aspects of the Fisheries Policy of the European Community», en Johnston, D.M., *op. cit.*, 73-79.
- HARTSHORNE, R., «Morphologie of the State Area: Significance for the State», en Fisher, Ch., *op. cit.*, 27-37.
- HEDBERG, H.D., «Ocean Boundaries and Petroleum Resources» en *Science*, vol. 191, 1976, 1009-1018.
- «Ocean Floor Boundaries», en *Science*, vol. 204, 1979, 135-144.
- HERNANDEZ YZAL, S., *Economía Marítima*. Barcelona, Cadi, 1968.
- HOLT, J.J., «The Navies of the Super-powers: Motives Forces, Prospects», en *Power at Sea II, Adelphi Papers* 123, London, IISS, 1976, 1-14.
- «Marine Fisheries», Mann, E. and Ginsburg, N. (eds.), *op. cit.*, 38-83.
- HOUSTON, J.H. «The concepts of 'Place' and 'Land' in the Judeo-Christian Tradition», en Ley, D. and Samuels, H.S., *Humanistic Geography. Prospect and Problems*. London, Croom Helm, 1978, 224-237.
- HOWARD, M., «Order and Conflict at Sea in the 1980's, en *Power at Sea III. Adelphi Papers*, n.º 124, London, IISS, 1976, 1-6.
- HUISKEN, R., «Naval Forces», en Mann Borgese, E. and Ginsburg, N. (eds.), *op. cit.*, 412-435.
- IGNATYEV, G.M. and RIVERA, G., «Regional Systems of Oceans and Islands», en *International Geography... op. cit.*, 19-22.
- INSTITUTO DE CUESTIONES INTERNACIONALES. *España, ¿qué defensa? Las opciones españolas de seguridad*. Madrid, 1981.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL. *Reseña Geográfica del Atlas Nacional de España*. Madrid, 1965.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA. *Derrotero de las Costas del Mediterráneo*, n.º 3, T.I, 1969.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS DE CÁDIZ. *Cultivos marinos en la provincia de Cádiz*. Banco Urquijo, 1978.
- INTERNATIONAL GEOGRAPHY' 76. *Geographie of the Ocean*. Section 3, Moskwa, 1976.
- ISNARD, H., RACINE, J.B. et REYMOND, H., *Problématiques de la Géographie*. París, PUF, 1981.
- JOHNSTON, D.M., *Regionalization of the Law of the Sea*. Cambridge (Mass.), Ballinger Publishing, 1978.
- KENNEDY, R.H. (véase Naciones Unidas, 1957).
- KERR, A.J., *Cartography and the Law of the Sea*. The 10th International Conference of the ICA in Tokio, August 1980, Subject V: Mapping and Charting Marine Resources.
- KIDRON, M., *Atlas del estado del mundo*. Barcelona. Ed. del Serbal, 1982.
- KNIGHT, H.G., *Managing the Sea's Living Resources. Legal and Political Aspects of High Seas Fisheries*. Lexington (Mass.), 1977.
- LABAYLE, J., *Les flottes de combat*. 1977. Editions Maritimes et d'Outre Mer et Jane's fighting ships, 1976-77.
- LARSONNEUR, B., *Histoire de Gibraltar*. París, PUF, n.º 674, 1955.
- LEON, A. y BUHIGAS, J. L., *La defensa de Occidente. La integración española en la estrategia atlántica*. Madrid, Ed. Forja, «Biblioteca del saber inmediato», 1982.
- LEY ORGANICA 10/1982 de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias. BOE n.º 195, 16-8-1982. *Boletín Mensual de Estadística*, n.º 8-9, agosto-septiembre 1982.
- LOBO, A., *OTAN y España. El precio de una alianza*. Madrid «Sábado Gráfico S.A.», 1981 (2.ª ed.).
- LUARD, E., *The Control of Sea-bed*. London, Heinemann, 1977 (ed. revisada, 1.º ed., 1974).
- LUCCINI, L. et VOELCKEL, M., *Les Etats et la Mer. Le nationalisme maritime*. París, La Documentation Française 1978.
- LUTTWAK, E.N., *The Political Uses of Sea Power*. Baltimore and London, The Johns Hopkins University Press, 1974.
- MANN BORGESE, E., and GINSBURG, N. (eds.). *Ocean Yearbook 1*. Chicago, University of Chicago Press, 1978.
- MANN BORGESE, E., and GINSBURG, N. (eds.). *Ocean Yearbook 3*. Chicago, The University of Chicago, 1982.
- MANN BORGESE, E., «La Ley del Mar», en *Investigación y Ciencia*, mayo 1983, 10-18.
- MCC GWIRE, M., «Maritime Strategy and the Super-powers», en *Power at Sea II, Adelphi Papers*, 123, London, IISS, 1976, 15-24.
- MARTINEZ CARO, S., «Mar territorial: naturaleza, anchura y delimitación», en Poch, A., *op. cit.*, I, 1.ª parte, 233-283.
- MARTRAY, J., *A qui appartient l'océan?* París, Editions Maritimes d'Outre-Mer, 1977.
- MEDEIROS FERREIRA, J., «El espacio estratégico y defensivo de la península Ibérica», en Instituto de Cuestiones Internacionales, *op. cit.*, 31-41.
- MESEGUER SANCHEZ, J.L. *La extensión del mar territorial en España. Estudio histórico*. Tesis doctoral. Universidad de Murcia, 1972.
- MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE. *Guide pratique. Environnement, mer et littoral*. París, 1980.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION. *La agricultura y la pesca española en 1981*. Madrid, 1982.
- Boletín Mensual de Estadística*. n.º 8-9, agosto-septiembre 1982.
- MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES. *Libro rojo sobre Gibraltar*. Madrid, 1967.
- III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. «Cuadernos de Documentación». Madrid, 1978.
- Convenio de amistad, defensa y cooperación entre España y USA*. 1982.
- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO. *Memoria 1978. Dirección General de Puertos y Costas*. *Memoria 1980. Dirección General de Puertos y Costas*. *Memoria 1982. Dirección General de Puertos y Costas*. *Memorias de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas*. *Memoria de la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos*.

- MITCHELL, J.K., «Coastal Zone Management: A Comparative Analysis of National Programs», en Mann Borgese, E., and Ginsburg, N., (eds.), *Ocean Yearbook 3*, 1982, 258-319.
- MOLES, A.A., «Nissologie ou science des îles», en *L'Espace Géographique*, T. XI, n.º 4, 1982, 281-289.
- MORGADO AGUIRRE, M., «El programa naval», en *Revista General de Marina*, marzo, 1983. 345-370.
- MORRILL, R.L., *The Spatial Organization of Society*. Belmont. Wadsworth Publishing, 1970.
- MURAOR, P., «Considerations sur la genèse de la Méditerranée Occidentale et du Golfe de Gascogne (Atlantique)», en *Tectonophysics*, vol. 10, 1970, 663-677.
- NACIONES UNIDAS. DOC. A/CONF. 13/6 y Adenda 1 de 23.10.1957. Estudio del capitán de fragata R.H. Kennedy. Doc. preparatorio n.º 6.  
*Third U.N. Conference on the Law of the Sea*. Official Records, vol. II. New York, 1975.  
*Troisième Conférence des N.U. sur le Droit de la Mer*. Documents Officiels, vol. III. New York, 1975.  
DOC. E/5648, 8 de mayo 1975: *Cuestiones marinas. Ordenación y desarrollo de las zonas costeras*.  
*Texto integrado oficioso* (DOC. A/CONF. 62/WP, 10 julio 1977).  
*Proyecto Convención* (DOC. A/CONF. 62/WP 10/Rev. 3/Add. 1, 28 agosto 1980).  
*Proyecto del Acta Final de la Tercera Conferencia de las N.U. sobre el Derecho del Mar*. DOC. A/CONF. 62/121. 1982.  
*Convención de las N.U. sobre el Derecho del Mar*. (A/CONF. 62/122, 7 de octubre 1982).
- NAILOR, P., «The Contemporary Use of Maritime Power», en Barston, R.P. and Birnie., *op. cit.*, 142-153.
- NAVARRO FERRE, J., «Los factores de seguridad que afectan a las islas Canarias», en Instituto de Cuestiones Internacionales, *op. cit.*, 49-60.
- O'CONNELL, D.P., *The Influence of Law on Sea Power*. Manchester University Press, 1975.
- OFFICE OF THE GEOGRAPHER. U.S. DEPARTMENT OF STATE. *Limits in the Seas. N.º 83. Territorial Sea and Continental Shelf Boundaries: France-Spain (Bay of Biscay)*. February 12, 1979.  
*Limits in the Seas. N.º 90. Continental Shelf Boundary: Italy-Spain*. May 14, 1980.
- OREJA AGUIRRE, M., *Los factores estratégicos de la política exterior de España*. Conferencia pronunciada en el CESEDEN por el Ministro de Asuntos Exteriores, marzo 1977. Madrid, Oficina de Información Diplomática.
- ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES. *Examen de Pêcheries dans les pays membres de l'OCDE, 1980*. París, OCDE, 1981.  
*Les transports maritimes 1980*. París, OCDE, 1981.  
*Echanges internationaux des produits de la pêche: conséquences des zones de 200 milles*. París, OCDE, 1982.
- ORREGO VICUÑA, F., «La legislación chilena sobre el Derecho del Mar», en Zacklin, R. (ed.), *El Derecho del Mar en evolución: La contribución de los países americanos*. México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 277-294.
- OSGOOD, R.E., «Military implications of the New Ocean Politics», en *Power at Sea I. Adelphi Papers*, n.º 122, London IISS, 1976, 10-16.
- OTERO, M., «España y las pesquerías internacionales», en *Información Comercial Española*, n.º 546, feb. 1979, 131-145.  
«EL PAIS», diario: 29.10.76, 9.11.79, 21.6.80, 22.6.80, 29.6.80, 13.7.80, 13.8.80, 14.8.80, 4.9.81, 28.3.82, 14.5.82, 1.6.82, 8.6.82, 11.8.82, 7.12.82, 5.1.83, 6.1.83, 7.1.83, 9.1.83, 16.1.83, 19.1.83, 26.1.83, 30.1.83, 14.2.83, 16.2.83, 24.2.83, 15.3.83, 16.3.83, 3.3.83, 31.3.83, 30.4.83, 10.5.83, 17.6.83, 1.8.83, 18.8.83, 19.8.83 y 24.8.83.
- PASTOR RIDRUEJO, J.A., *Lecciones de Derecho Internacional Público*. Madrid, Universidad Complutense, 1983.
- PAZ ANDRADE, J., en *Ciclos de conferencias con ocasión del día del mar. 25-29 febrero 1980*. Santiago de Compostela, 1981.
- PEMARES; *Memoria de Actividades 1982*, Junta Andalucía, Dirección General de Pesca.
- PERSPECTIVES POUR L'AMENAGEMENT LITTORAL FRANCAIS. *Rapport au Gouvernement*, November 1973.
- PFIRTER DE ARMAS, F.M., «Argentina y el Derecho del Mar», en Zacklin, R. (ed.), *op. cit.*, 250-276.
- PLATZÖDER, R., «Regional Factors in Managing Marine Resources after the Third UN Conference of the Law of the Sea: A European View», en Johnston, D.M., *op. cit.*, 63-72.
- POCH y otros. *La actual revisión del Derecho del Mar. Una visión española*. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1974, 4 tomos.
- PRESCOTT, J.R.V., *The Political Geography of the Oceans*. London, David & Charles, 1975.
- PRESCOTT, V., «The Deep Seabed», en Barston, R.P. and Birnie, P., *op. cit.*, 54-74.
- PRESIDENCIA DO CONSELHO DE MINISTROS. Decreto-Ley n.º 119/78 de 1 de junho.
- PROYECTO DE ESTATUTO DE AUTONOMIA DE CANARIAS. B.O.C.E. 15 abril 1981.
- QUENEUDEC, J.P., *Conventions maritimes internationales*. París, A. Pedone, 1979.
- RAYNAUD, P., «Pour una definition plus precise du littoral», en *Coloquio Hispano-Francés ... op. cit.*, 569-572.
- RITCHIE-CALDER, L., «Perspectives on the Sciences of the Sea», en Mann Borgese, E., and Ginsburg, N., (eds.), *op. cit.*, 271-291.
- RODRIGUEZ, J., *Oceanografía del Mar Mediterráneo*. Madrid, Ediciones Pirámide, 1982.
- RONA, P.A., *The Central North Atlantic Ocean Basin and Continental Margins: Geology, Geochemistry, and Resources including the Trans-Atlantic Geotraverse (TAG)*. NOAA Atlas 3, U.S. Department of Commerce, 1980.
- ROSS, D.A., *Opportunities and Uses of the Ocean*. New York, Springer-Verlag, 1978.
- SALNIKOV, S.S., «Basic Principles of an Economic-geography Regionalisation of the World», en *Economic Geography of the Ocean*. Moscow, Progress Publishers, 1979, 270-277.

- SANCHEZ, L.I., «La nueva reglamentación del Derecho del Mar en la III Conferencia de las Naciones Unidas. Archipiélagos y aguas archipelágicas», en *II Jornadas de Estudios Económicos Canarios*. La Laguna, junio 1981.
- SANCHEZ-GIJON, A., *España en la OTAN*. Madrid, Ediciones Defensa, 1978.
- SANGUIN, A.-L., «La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces», en *Annales de Géographie*, sept-oct. 1981, 560-587.
- SILVESTRI, S., «España en el flanco sur de Europa», en Instituto de Cuestiones Internacionales, *op. cit.*, 43-47.
- SIPRI, *Warfare in a Fragile World. Military Impact on the Human Environment*. London, Taylor & Francis, 1980.
- SKINNER, B.J. and TUREKIAN, K.K., *El hombre y el océano*. Barcelona, Omega, 1976.
- SOLA-MORALES, M., *La identidad del territorio*.
- STEVENSON, J.R. and OXMAN, B.H., «The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session», en *American Journal of International Law*, vol. 69, n.º 1, 1975, 1-30.
- «The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1975 General Session», en *American Journal of International Law*, vol. 69, n.º 4, 1975, 763-797.
- SUAREZ, J.L., «El espacio marítimo en la Geografía humana» en *Geo-Crítica*, n.º 20, 1979.
- SWING, J.T., «Who will own the Oceans?», en *Foreign Affairs*, vol. 54, April 1976, 527-546.
- TRUVER, S.C., *The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*. Alphen aan den Rijn, The Netherlands, Germantown, Maryland, Sijthoff & Noordhoff, 1980.
- TUAN, Yi-Fu. *Space and Place. The Perspective of Experience*. London, Arnold, 1979.
- TURNER, S., «Designing a Modern Navy: a Workshop Discussion», en *Power At Sea II. Adelphi Papers*, n.º 123, London, IISS, 1976, 25-32.
- UNESCO. *Un foco de investigación oceánica. La Comisión Oceanográfica Intergubernamental. Historia, funciones y realizaciones*. París, 1980.
- VALENZUELA RUBIO, M., «La incidencia de los grandes equipamientos recreativos en la configuración del espacio turístico litoral: la costa de Málaga», en *Coloquio Hispano-Francés ... op. cit.*, 313-325.
- VARUSHCHENKO, S.I., «An Experience of Geomorphological Regionalization of the Arctic Ocean Soviet Sector», en *International Geography ... op. cit.*, 37-40.
- VAZQUEZ MARTINEZ, G., «Perspectivas de la flota española en caladeros bajo jurisdicción extranjera», en *Crédito Social Pesquero*, *op. cit.*, 25-41.
- VIGARIE, A., *Ports de commerce et vie littorale*. París, Hachette, 1979.
- VIÑAS, A., «España ante la OTAN», en *«El País»*, 27 febrero, 2 y 3 marzo de 1982.
- WESTING, A.H., «Military Impact on Ocean Ecology», en Mann Borgese, E., and Ginsburg, N. (eds.), *op. cit.*, 436-466.
- YATES, G.T. and YOUNG, J.H. (eds.). *Limits to National Jurisdiction over the Sea*. Virginia, The University Press of Virginia, 1974.
- ZACKLIN, R. (comp.). *El Derecho del Mar en evolución: la contribución de los países americanos*. México, Fondo de Cultura Económica, 1975.
- ZORGBIBE, Ch., *La Méditerranée sans les Grands?* París, PUF, 1980.



## FUENTES CARTOGRAFICAS

Instituto Hidrográfico de la Marina.

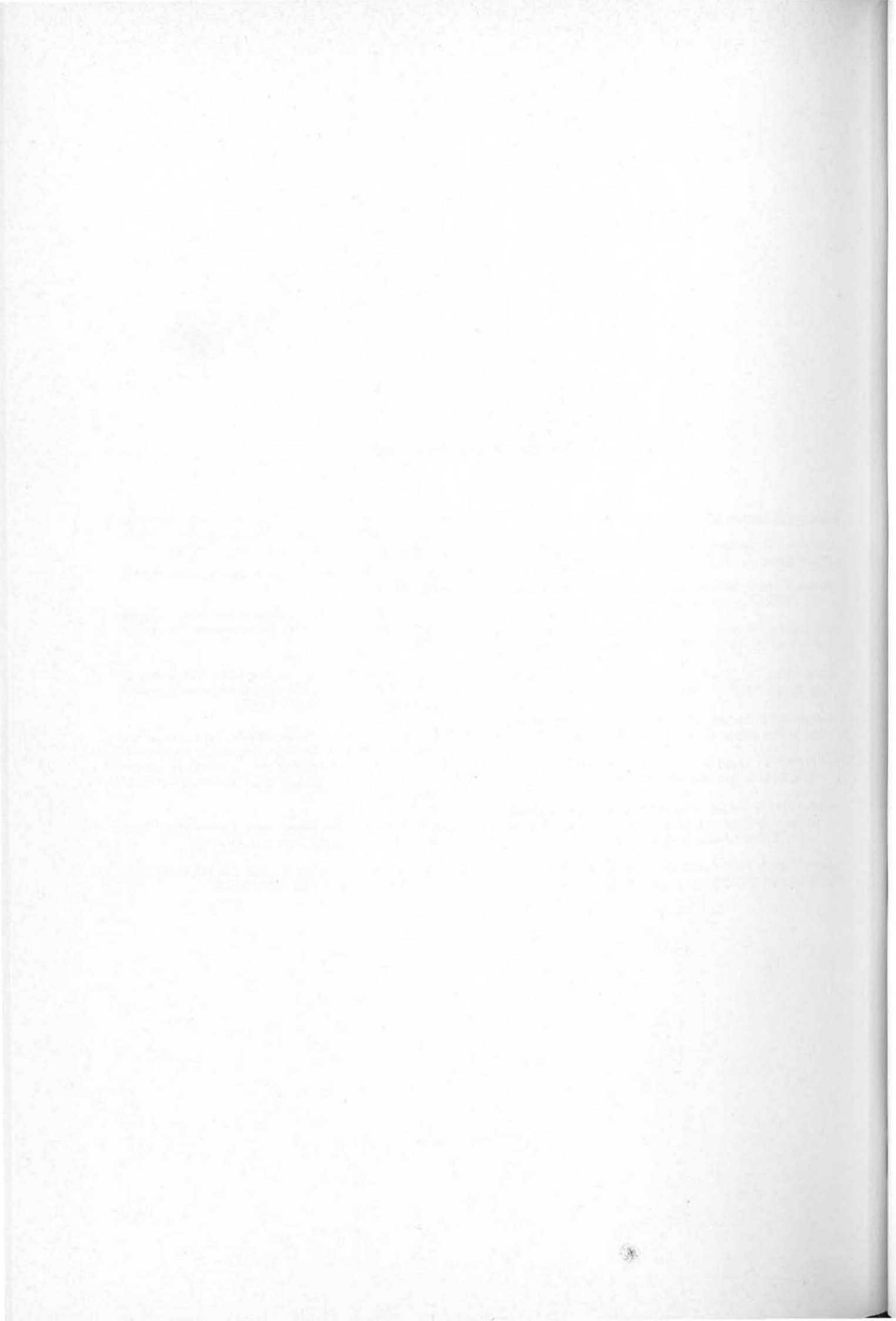
- Carta n.º 4 D. De Cabo San Vicente a Cabo de Palos y de Casablanca a Orán. Escala 1:1.750.000. Cádiz, 1982.
- Carta n.º 3.500. Bahía de Algeciras. Escala 1:25.000. Cádiz, 1966, 5.ª Impresión Noviembre 1979.
- Carta n.º 45. Estrecho de Gibraltar y Mar de Alborán. Escala 1:350.000. Cádiz, 1979, 2.ª Impresión Enero 1981.
- Carta n.º 44. De Cabo San Vicente al Estrecho de Gibraltar. Escala 1:350.000. Cádiz, 1978.
- Carta n.º 44 C. De Broa de Sanlúcar a Estepona y de Lara-che a Cabo Mazari. Escala 1:175.000. Cádiz, 1979.
- Carta n.º 1021. Golfo de Vizcaya. Escala 1:863.400. Cádiz, 1955, 9.ª Impresión Diciembre 1978.
- Carta n.º 31 A. Del Canal de la Mancha al Estrecho de Gibraltar y Archipiélago de Açores. Escala 1:2.763.600. Cádiz, 1976, 2.ª Impresión Mayo 1978.
- Carta n.º 20 D. Parte Occidental del Océano Atlántico Norte. Escala 1:10.000.000. Cádiz, 1977.
- Carta n.º 209. Islas Canarias y Costa Occidental de Africa de Cabo Yubi a Cabo Bojador. Escala 1:525.000. Cádiz, 1958, 11 Edición, 4.ª Impresión Octubre 1974.
- Carta n.º 32 A. De Lisboa a Freetown. Escala 1:3.500.000. Cádiz, 1976.
- Carta n.º 31 C. Mediterráneo Occidental. Escala 1:2.250.000. Cádiz, 1976, 3.ª Impresión Noviembre 1979.

Institute of Oceanographic Sciences (U.K.): *Bathymetry of the Northeast Atlantic. Mid-Atlantic Ridge to Southwest Europe*. Sheet 3. Scale 1:2.400.000.

RONA, P.A.: *The Central North Atlantic Ocean Basin and Continental Margins. Geology, Geophysics, Geochemistry, and Resources, including the Trans-Atlantic Geotraverse (TAG)*. NOAA Atlas 3, U.S. Department of Commerce, 1980.

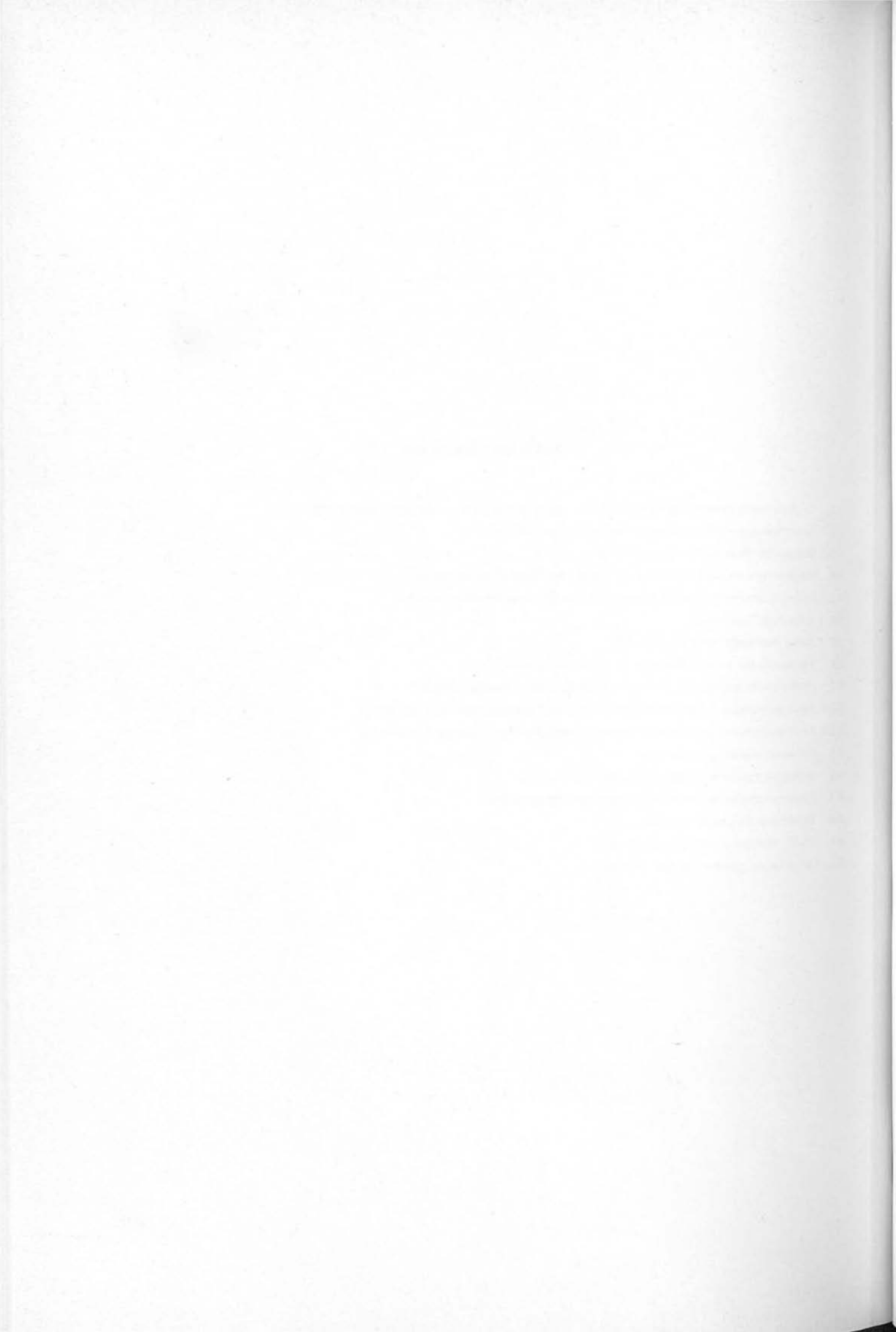
Office of the Geographer. Department of State: *Major Topographic Divisions of the Continental Margins*.

Etude en Commun de la Méditerranée: *Carte Bathymétrique de la Méditerranée*. Echelle 1:2.500.000.



## LISTA DE GRAFICOS

- 1.1. La plataforma continental. Versión física y legal según la Convención de Ginebra (1958).
- 1.2. La plataforma continental según Texto Oficioso (1977).
- 1.3. Margen continental. Perfil longitudinal.
- 1.4. Plataforma continental. Convención 1982. Delimitación borde exterior.
- 1.5. Delimitación borde exterior margen continental. Combinaciones posibles.
- 1.6. Estrechos. Tipologías.
- 1.7. Zonas marítimas. Convención 1982.
- 2.1. Superposición de jurisdicciones en el Golfo de Vizcaya.
- 2.2. Perfil delimitación plataforma continental Portugal y España. Línea NP.
- 2.3.a. Perfil delimitación plataforma continental entre Portugal y España. Línea BC.
- 2.3.b. Perfil delimitación plataforma continental entre Portugal y España. Línea BC bis.
- 4.1. Fronteras marítimas. Tipologías.
- 4.2. Fronteras marítimas hispano-portuguesas. Río Miño.
- 4.3. Fronteras marítimas hispano-portuguesas. Golfo de Cádiz.
- 4.4. Transporte de crudos mundial.
- 4.5. OTAN. Mandos y zonas de jurisdicción.
- 5.1. Delimitación geomorfológica del litoral.



## LISTA DE TABLAS

- 1.1. Stock mundial de buques de guerra: tasas de crecimiento estimado en valor del stock.
- 1.2. Guardacostas equipados con misiles.
- 1.3. Porcentaje de submarinos estratégicos en los stocks navales de Estados Unidos y la Unión Soviética.
- 1.4. Conferencia de La Haya (1930). Límites del mar territorial propuestos por los estados participantes.
- 1.5. Estados con zonas exclusivas de pesca y zonas de conservación. Límites en 1969 (en millas náuticas).
- 1.6. Límites de pesca en 1975 (millas náuticas).
- 1.7. Clasificación de los recursos minerales marinos.
- 1.8. Producción mundial de minerales procedentes del mar y de las costas (valor estimado de las materias primas en millones de \$).
- 1.9. Valores estimados de la producción para los principales componentes de los nódulos polimetálicos (millones de \$ 1971).
- 1.10. Número de instituciones y centros oceanográficos por países.
- 4.1. Evolución del tráfico portuario (millones de Tm.).
- 4.2. Distribución porcentual de graneles sólidos y mercancía general.
- 4.3. Flujos de tráfico marítimo por derrotas próximas a la Península Ibérica (porcentaje respecto al total mundial).
- 4.4. Tráfico de petróleo vía Gibraltar y derrota atlántica (Canarias/NW Península). % del total mundial.
- 4.5. Capturas nominales y principales áreas de pesca, 1973-76.
- 4.6. Capturas nominales y principales áreas de pesca, 1977-79.
- 4.7. Pesca marítima desembarcada. 1974-79.
- 5.1. Líneas de base recta. Costa atlántica.
- 5.2. Líneas de base recta. Costa mediterránea.
- 5.3. Líneas de base recta. Longitud y flecha.
- 5.4.a. Superficie aguas interiores ordenadas por tamaño.
- 5.5.b. Puertos andaluces. Características.
- 5.6. Tráfico marítimo. Toneladas embarcadas y desembarcadas.
- 5.7. Tráfico marítimo. Puertos menores.



O C E A N O A T L A N T I C O

F R A N C I A

E S P A Ñ A

P O R T U G A L

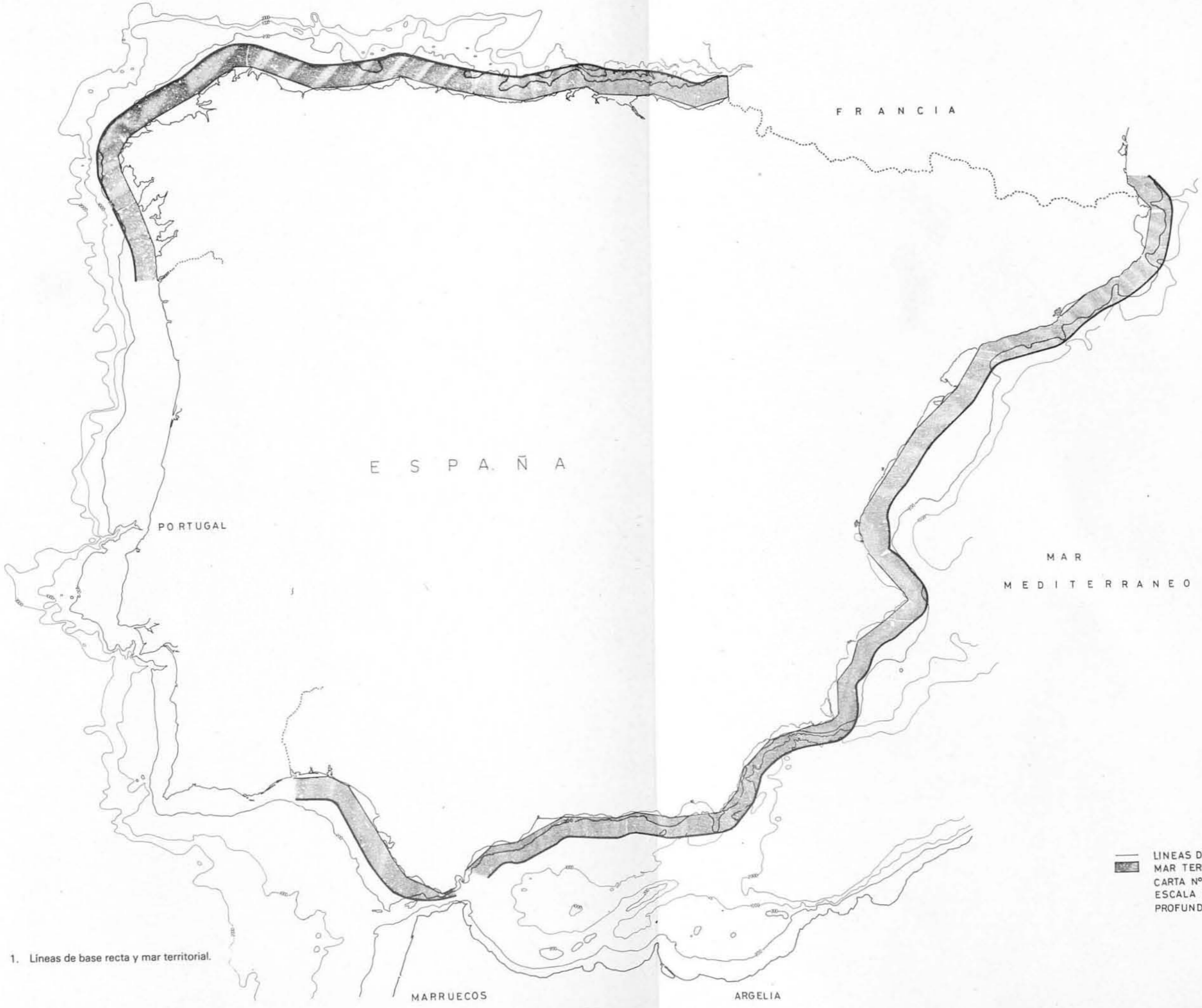
M A R  
M E D I T E R R A N E O

— LINEAS DE BASE RECTA  
■ MAR TERRITORIAL  
CARTA Nº 2 DEL I.H.M  
ESCALA 1:1.500.000  
PROFUNDIDAD EN METROS

1. Líneas de base recta y mar territorial.

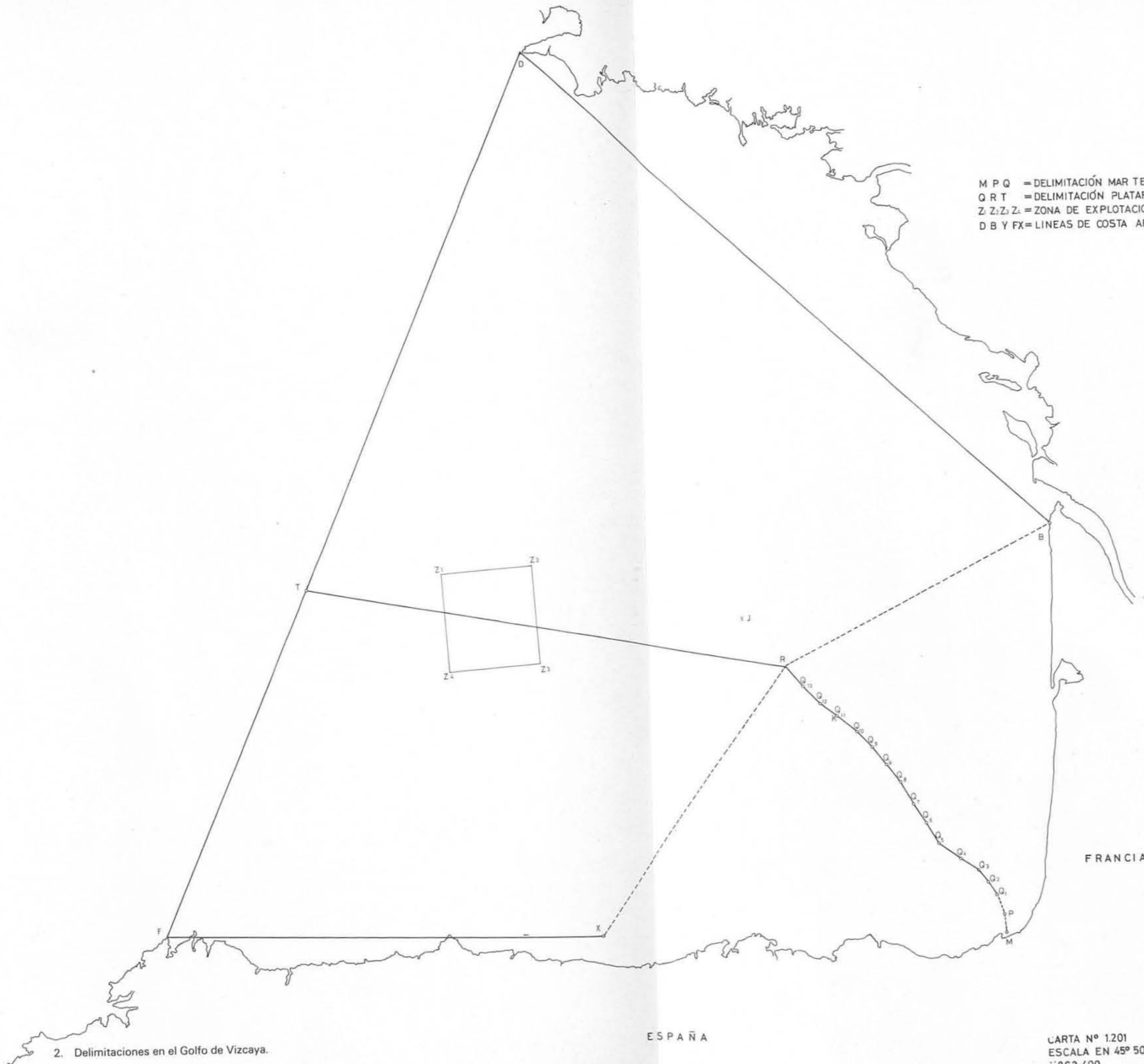
M A R R U E C O S

A R G E L I A





M P Q = DELIMITACIÓN MAR TERRITORIAL  
 Q R T = DELIMITACIÓN PLATAFORMA CONTINENTAL  
 Z<sub>1</sub> Z<sub>2</sub> Z<sub>3</sub> = ZONA DE EXPLOTACIÓN COMÚN  
 D B Y F X = LINEAS DE COSTA ARTIFICIAL



2. Delimitaciones en el Golfo de Vizcaya.

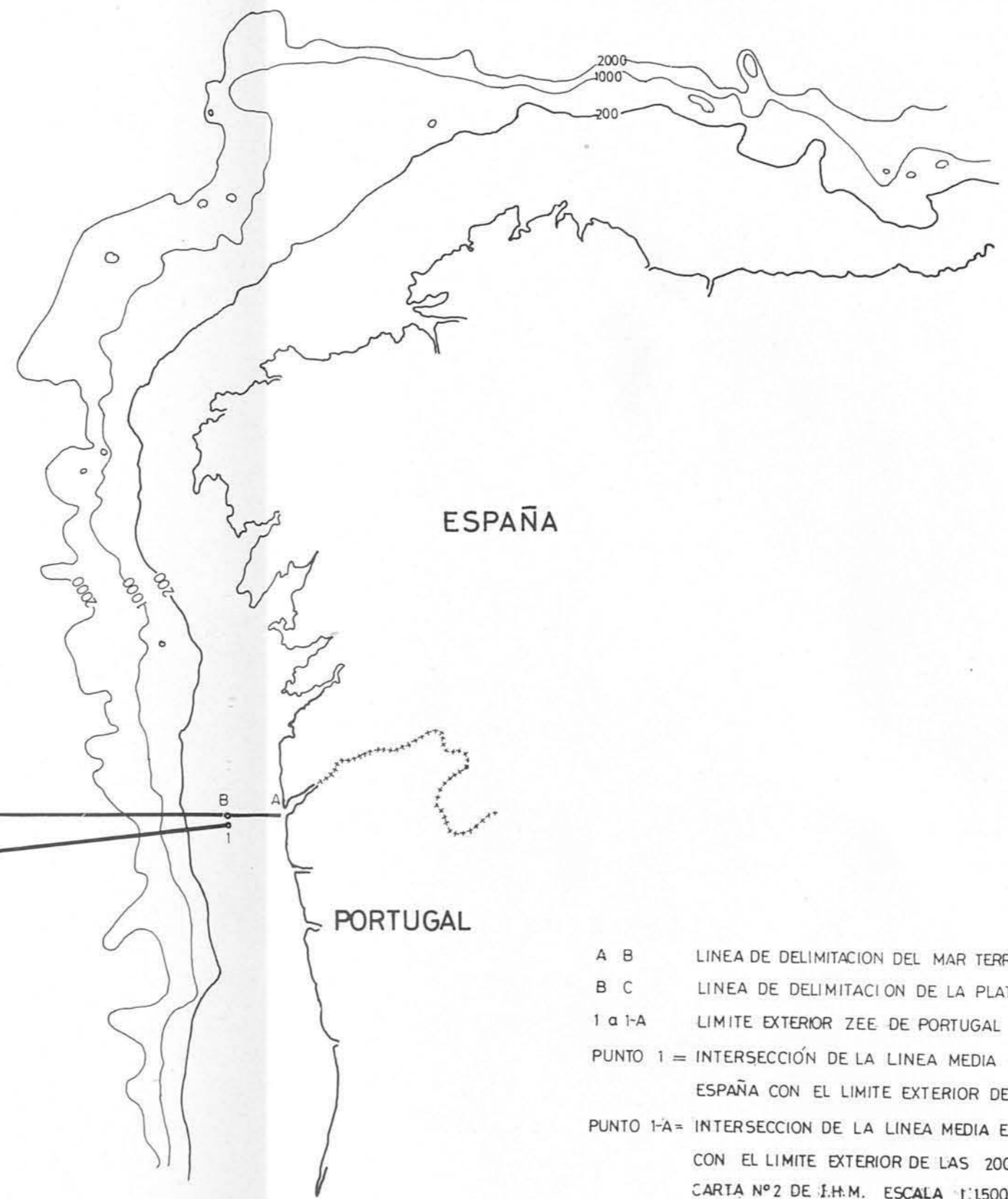
ESPAÑA

FRANCIA

CARTA Nº 1.201  
 ESCALA EN 45º 50'  
 1:863.400

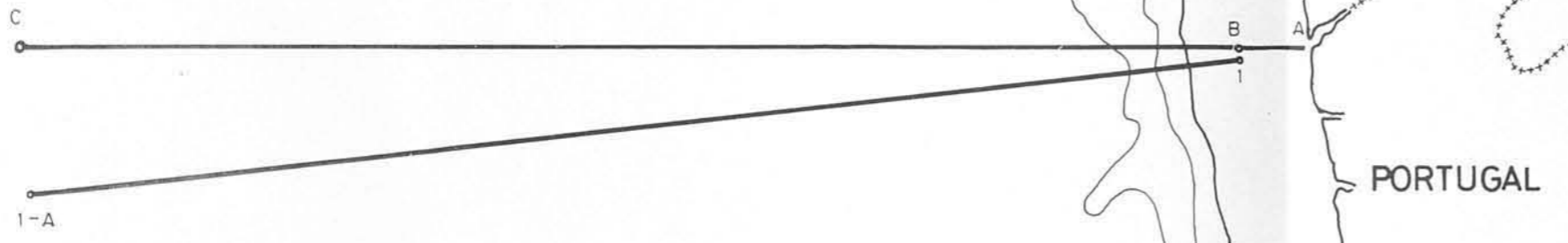


OCEANO ATLANTICO



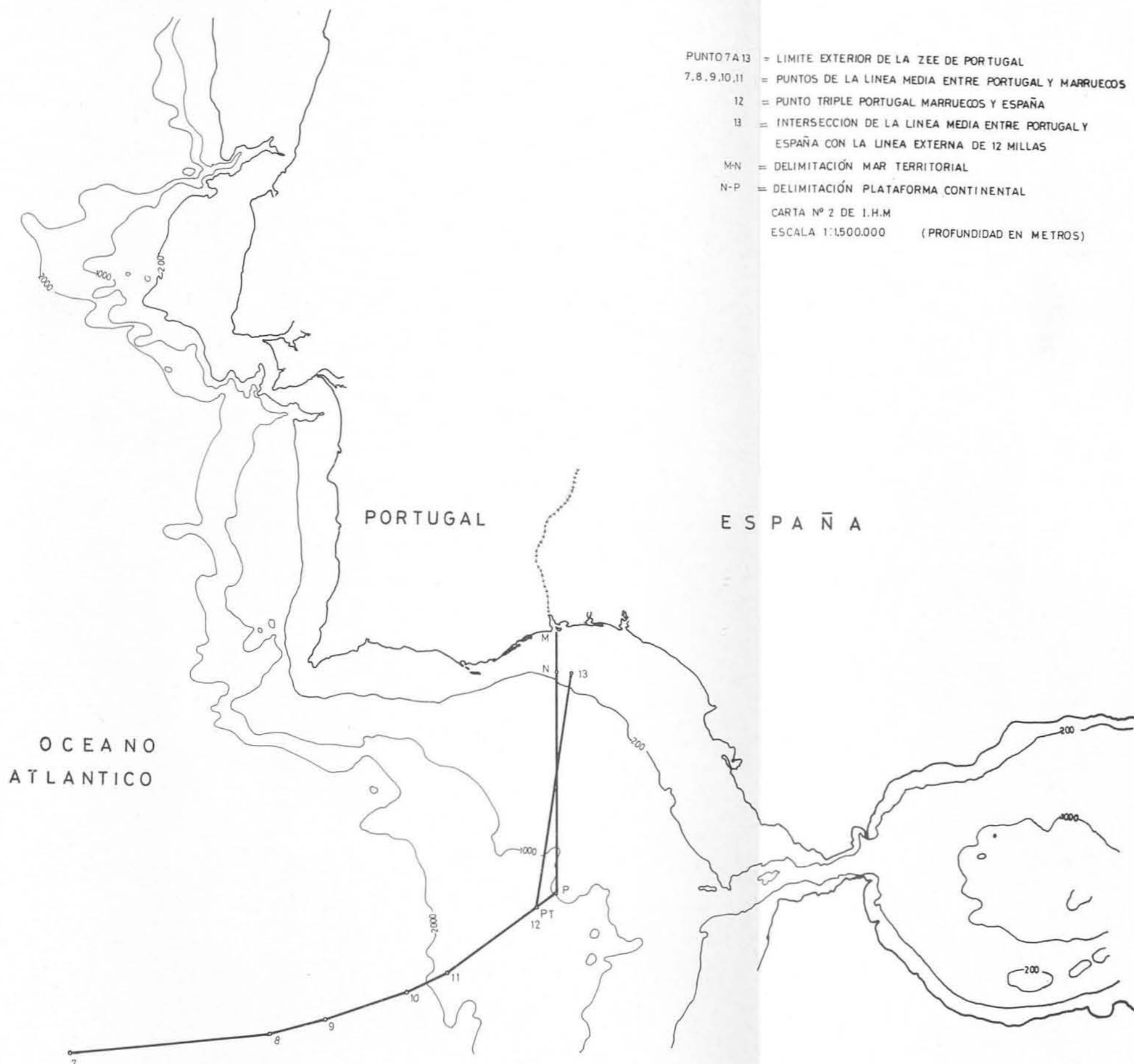
ESPAÑA

PORTUGAL



- A B LINEA DE DELIMITACION DEL MAR TERRITORIAL
  - B C LINEA DE DELIMITACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL
  - 1 a 1-A LIMITE EXTERIOR ZEE DE PORTUGAL
  - PUNTO 1 = INTERSECCIÓN DE LA LINEA MEDIA ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA CON EL LIMITE EXTERIOR DE LAS 12 MILLAS
  - PUNTO 1-A = INTERSECCION DE LA LINEA MEDIA ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA CON EL LIMITE EXTERIOR DE LAS 200 MILLAS
- CARTA Nº2 DE I.H.M. ESCALA 1:1.500.000





- PUNTO 7 A 13 = LIMITE EXTERIOR DE LA ZEE DE PORTUGAL
- 7, 8, 9, 10, 11 = PUNTOS DE LA LINEA MEDIA ENTRE PORTUGAL Y MARRUECOS
- 12 = PUNTO TRIPLE PORTUGAL MARRUECOS Y ESPAÑA
- 13 = INTERSECCION DE LA LINEA MEDIA ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA LINEA EXTERNA DE 12 MILLAS
- M-N = DELIMITACIÓN MAR TERRITORIAL
- N-P = DELIMITACIÓN PLATAFORMA CONTINENTAL
- CARTA Nº 2 DE I.H.M
- ESCALA 1:1.500.000 (PROFUNDIDAD EN METROS)

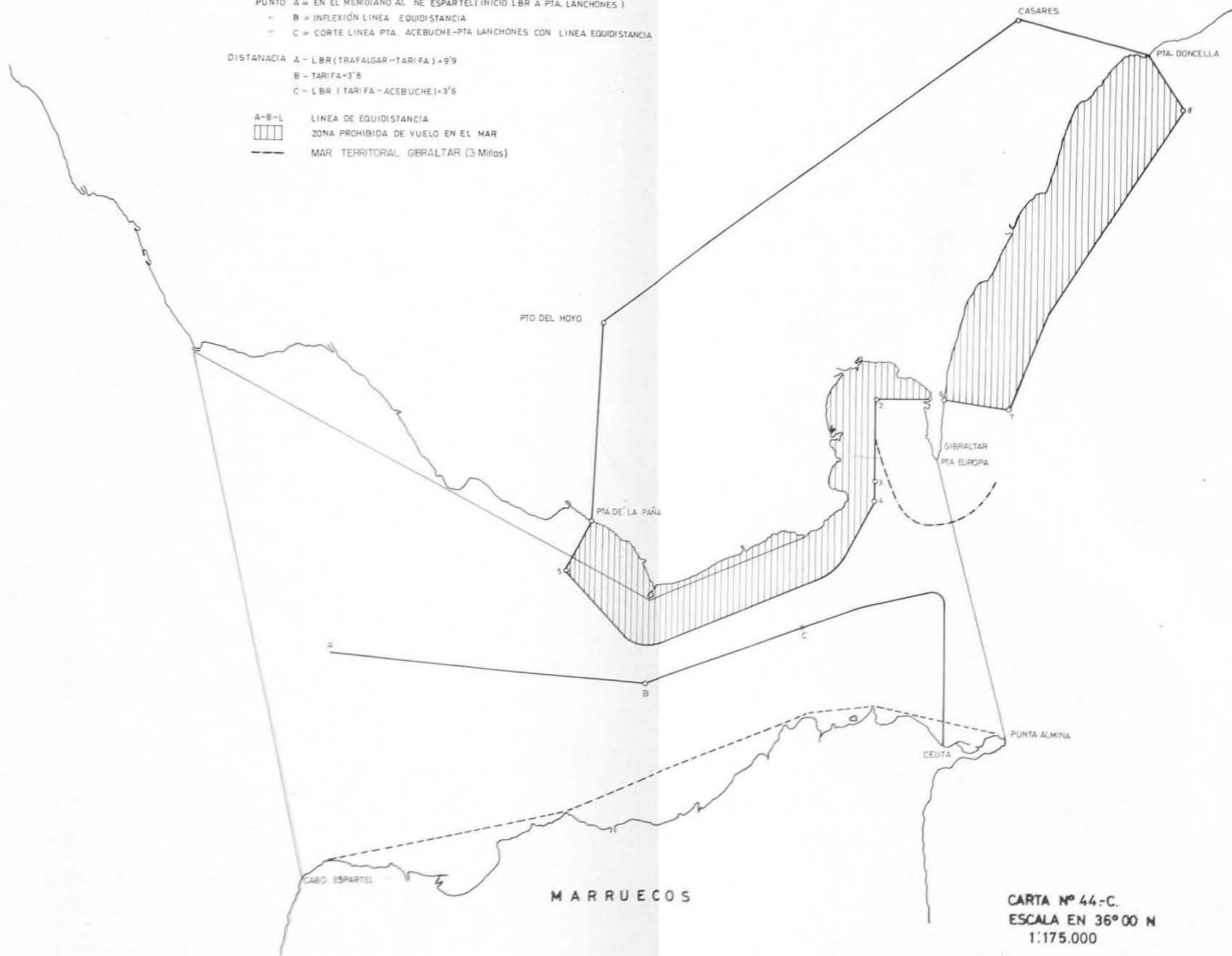
4. Delimitaciones con Portugal. Río Guadiana.



PUNTO A = EN EL MERIDIANO AL NE ESPARTEL (INICIO LBR A PTA. LANCHONES )  
 B = INFLEXIÓN LINEA EQUIDISTANCIA  
 C = CORTE LINEA PTA. ACEBUCHÉ-PTA LANCHONES CON LINEA EQUIDISTANCIA

DISTANCIA A - LBR (TRAFALGAR-TARIFA) = 9'9  
 B - TARIFA = 3'8  
 C - LBR (TARIFA-ACEBUCHÉ) = 3'6

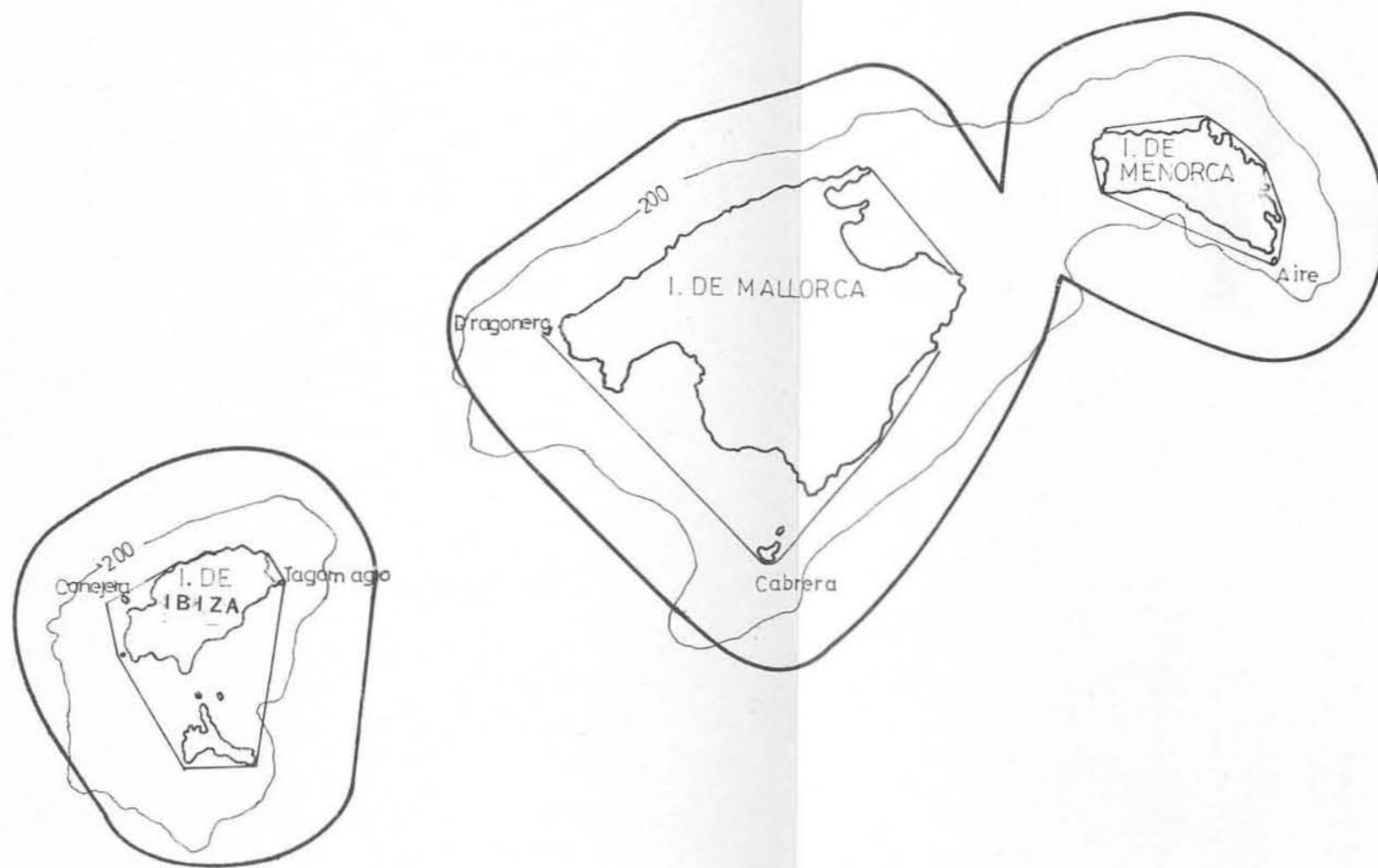
A-B-L LINEA DE EQUIDISTANCIA  
 ZONA PROHIBIDA DE VUELO EN EL MAR  
 MAR TERRITORIAL GIBRALTAR (3 Millas)



CARTA Nº 44-C.  
 ESCALA EN 36°00 N  
 1:175.000

5. Estrecho de Gibraltar. Aguas territoriales.

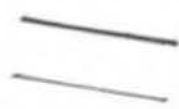
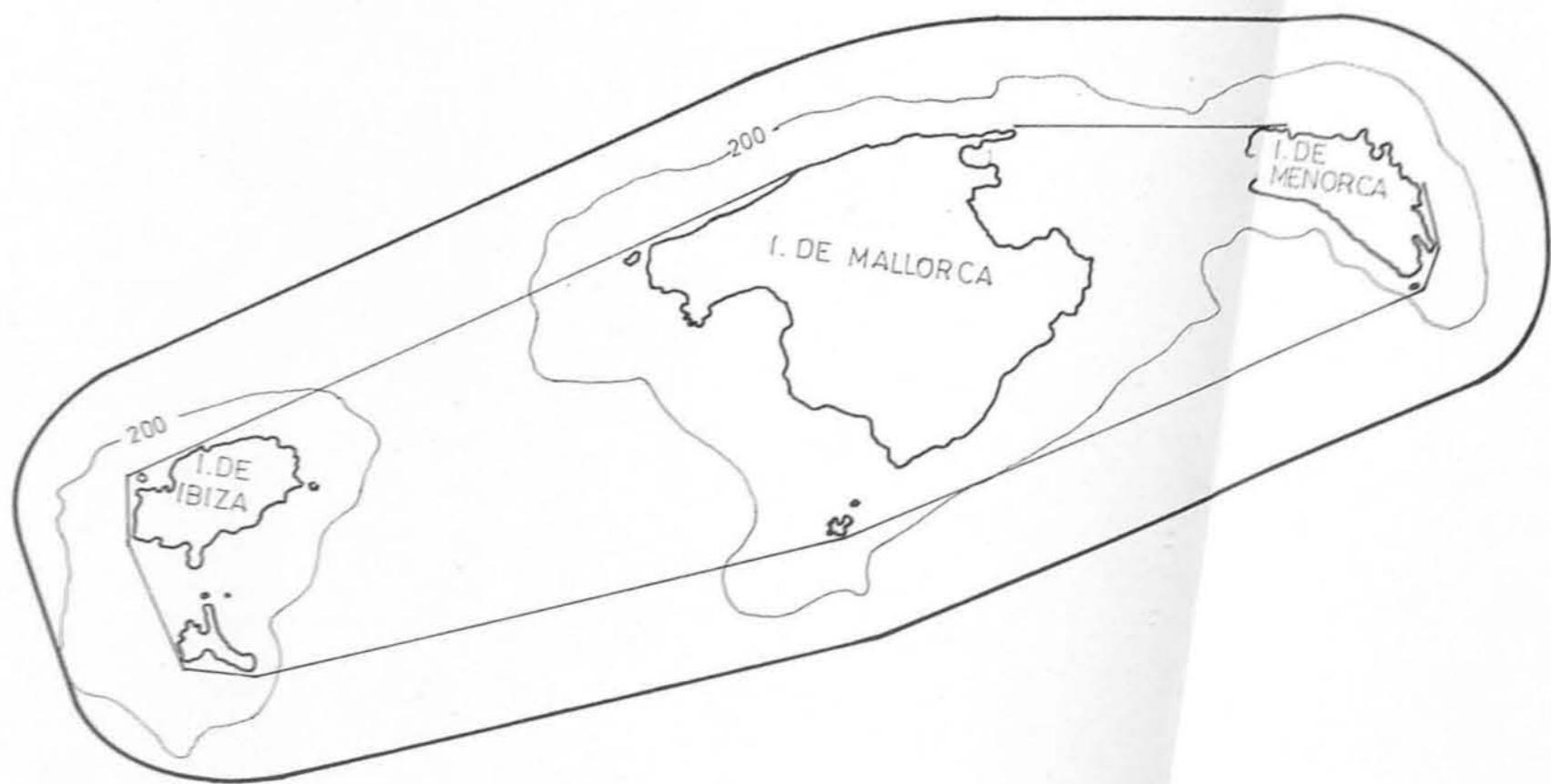




——— LIMITE MAR TERRITORIAL  
 ——— LINEAS DE BASE RECTA

CARTA Nº 2  
 ESCALA EN 40'00 N  
 1:1.500.000

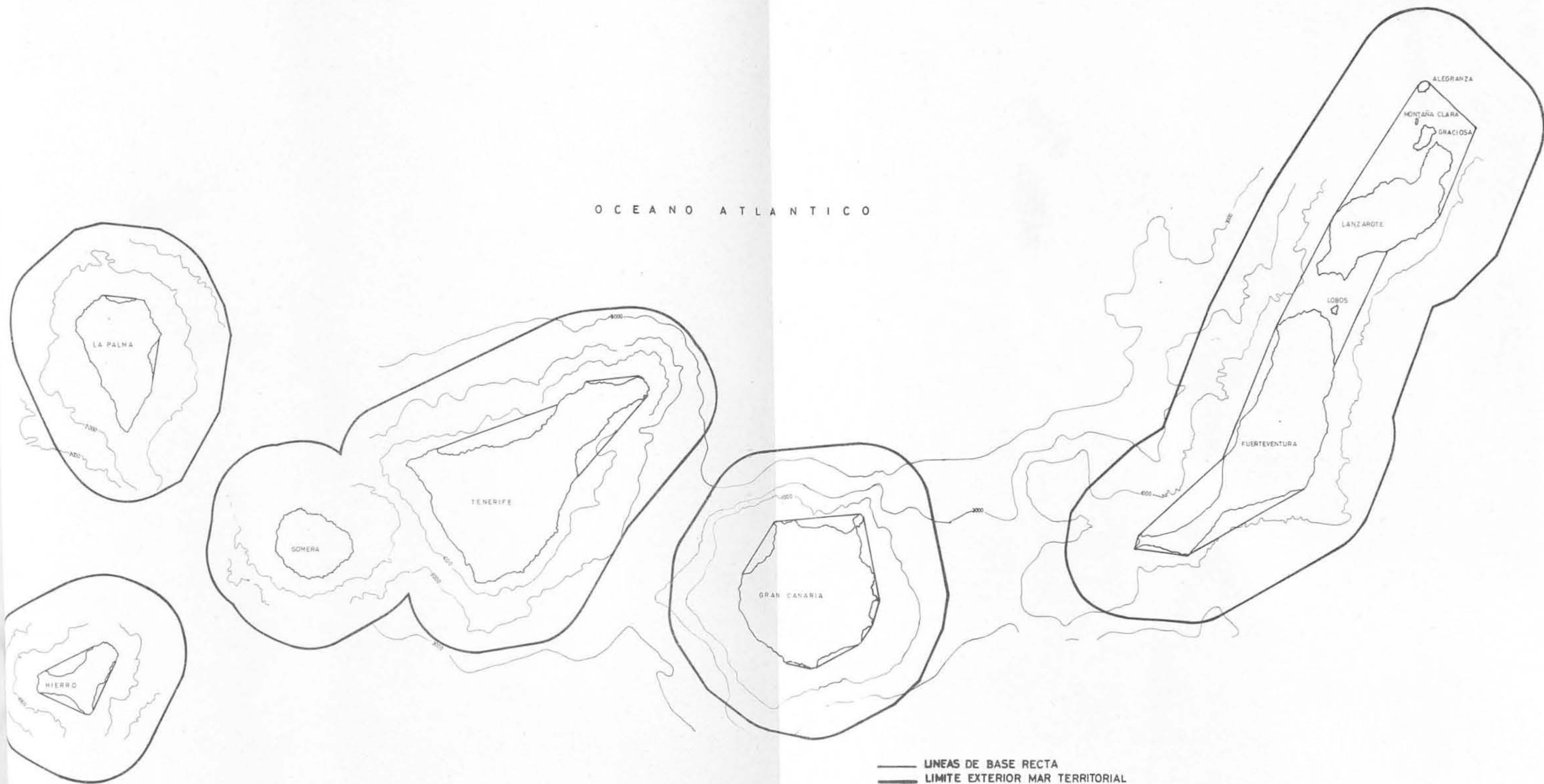




LÍMITE MAR TERRITORIAL  
LINEAS DE BASE ARCHIPELÁGICA



OCEANO ATLANTICO

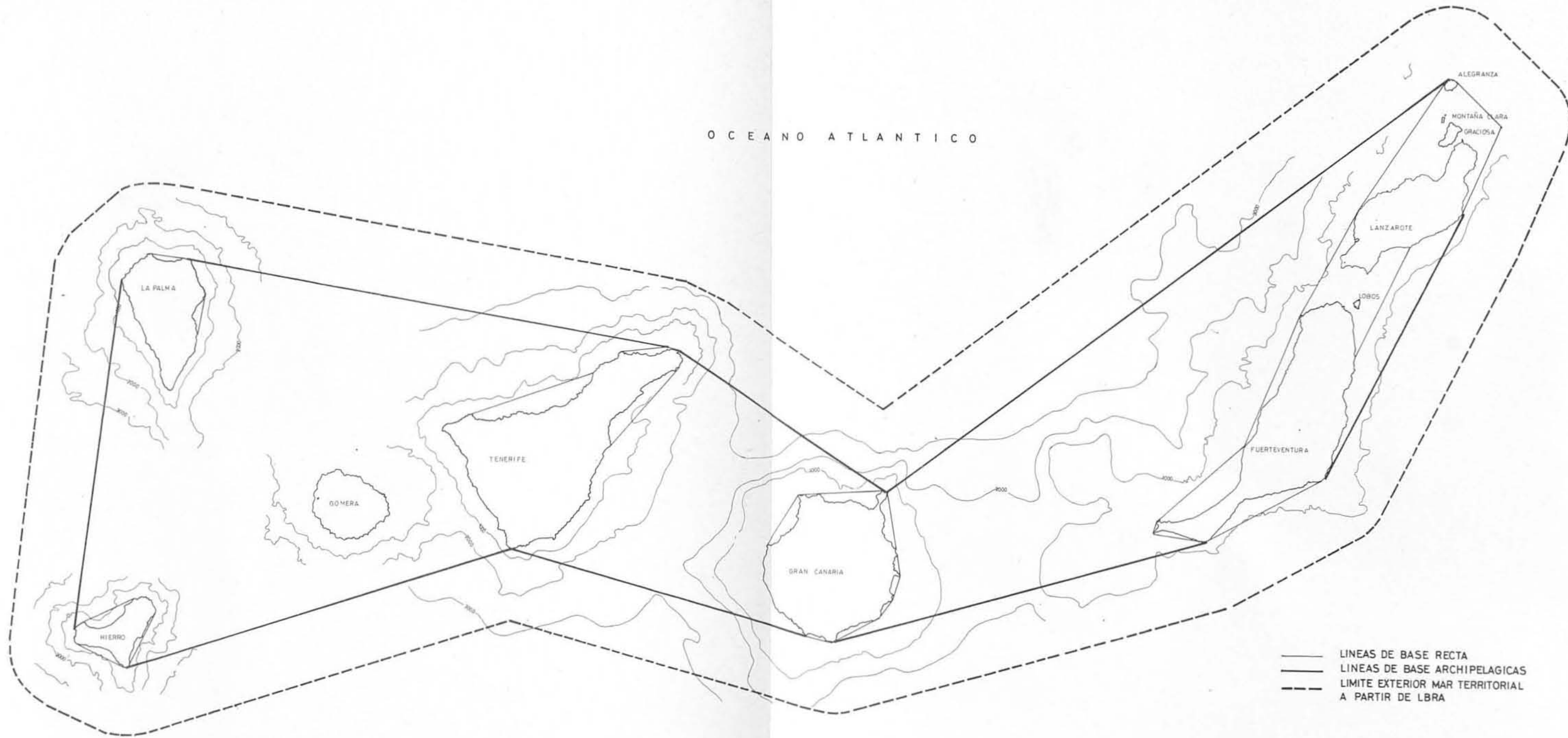


— LINEAS DE BASE RECTA  
= LIMITE EXTERIOR MAR TERRITORIAL

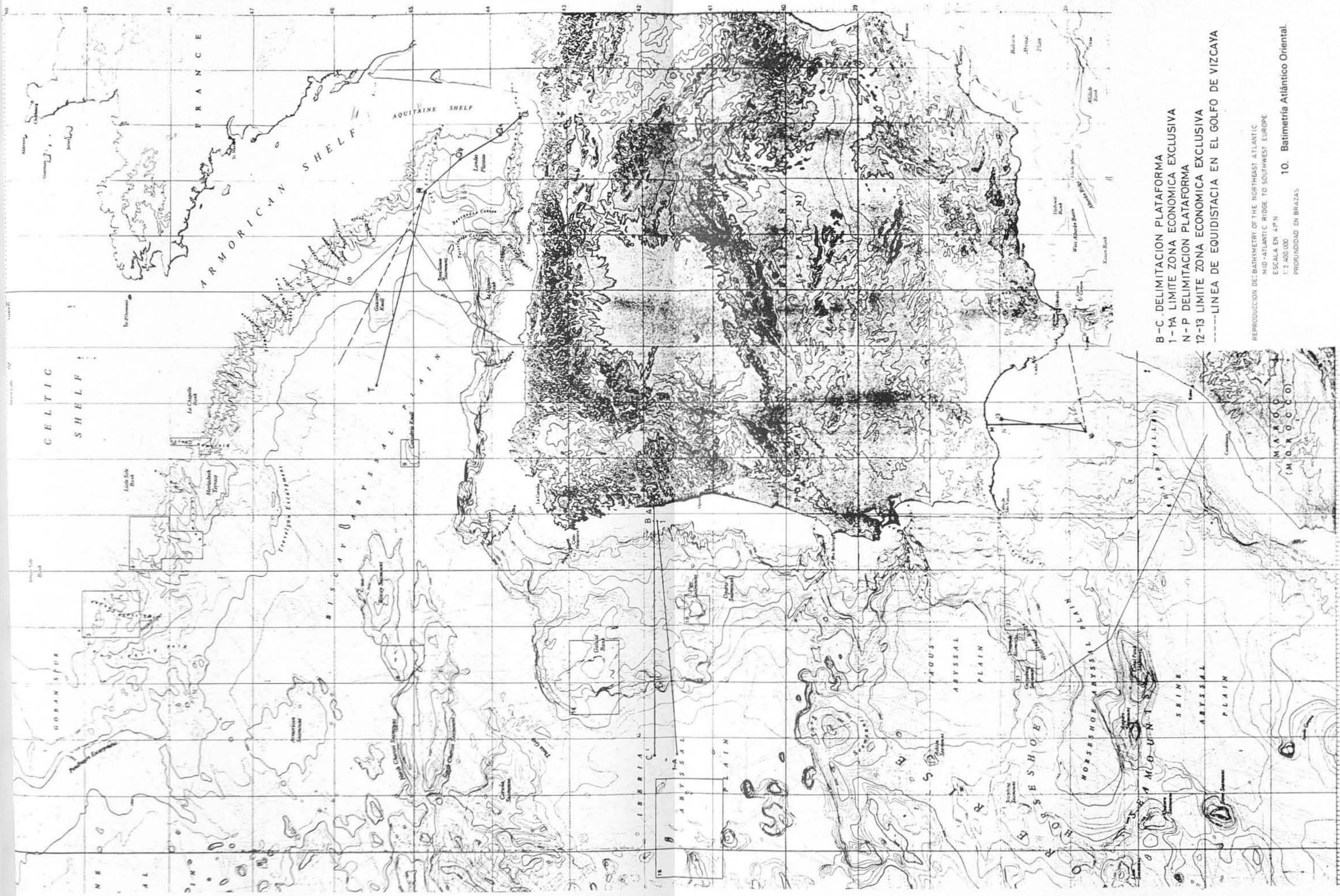
CARTA Nº 209  
ESCALA EN 28° 00'N 1:525.000



OCEANO ATLANTICO



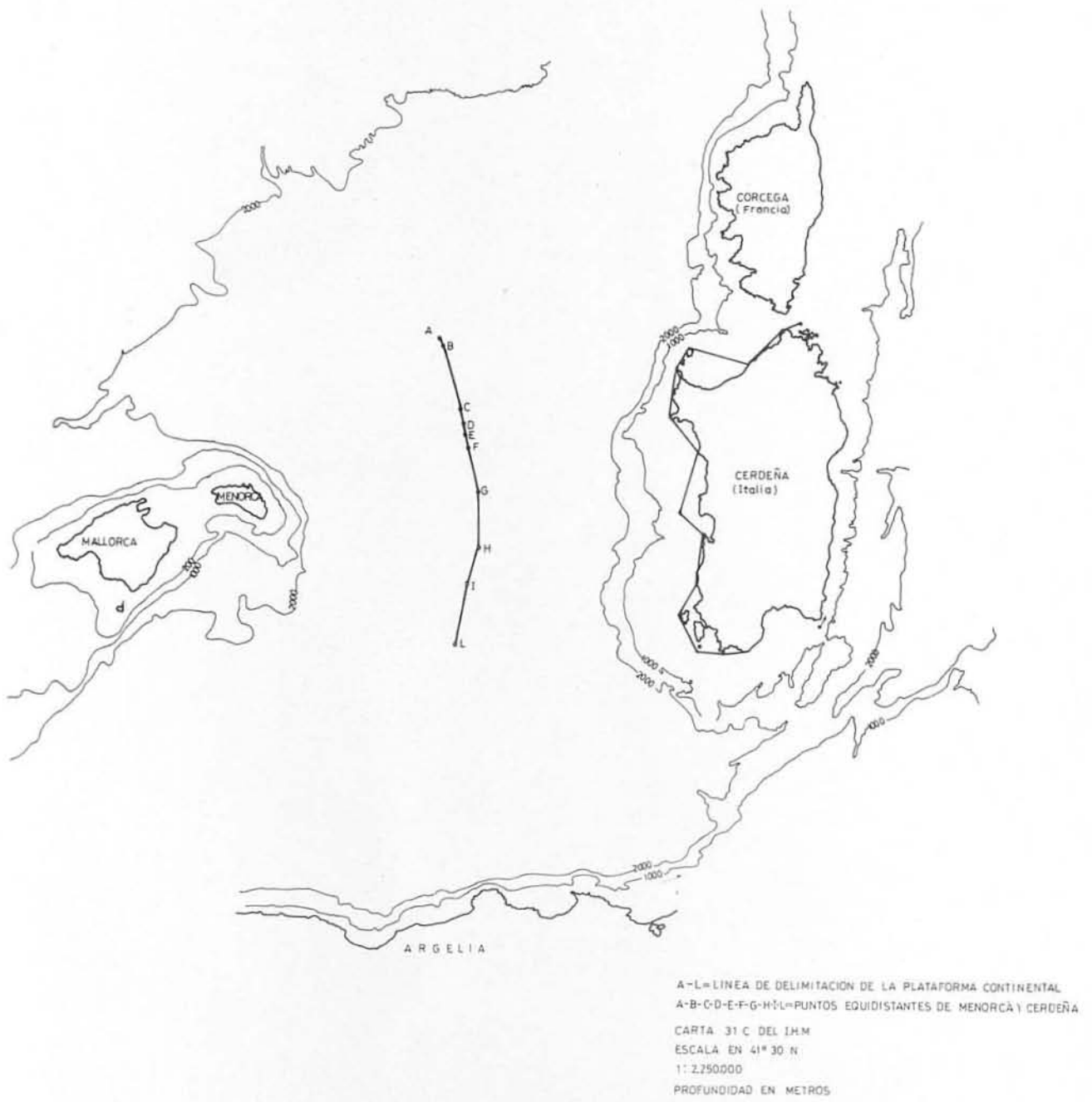




B-C DELIMITACION PLATAFORMA  
 1-1A LIMITE ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA  
 N-P DELIMITACION PLATAFORMA  
 12-13 LIMITE ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA  
 ----- LINEA DE EQUIDISTANCIA EN EL GOLFO DE VIZCAYA

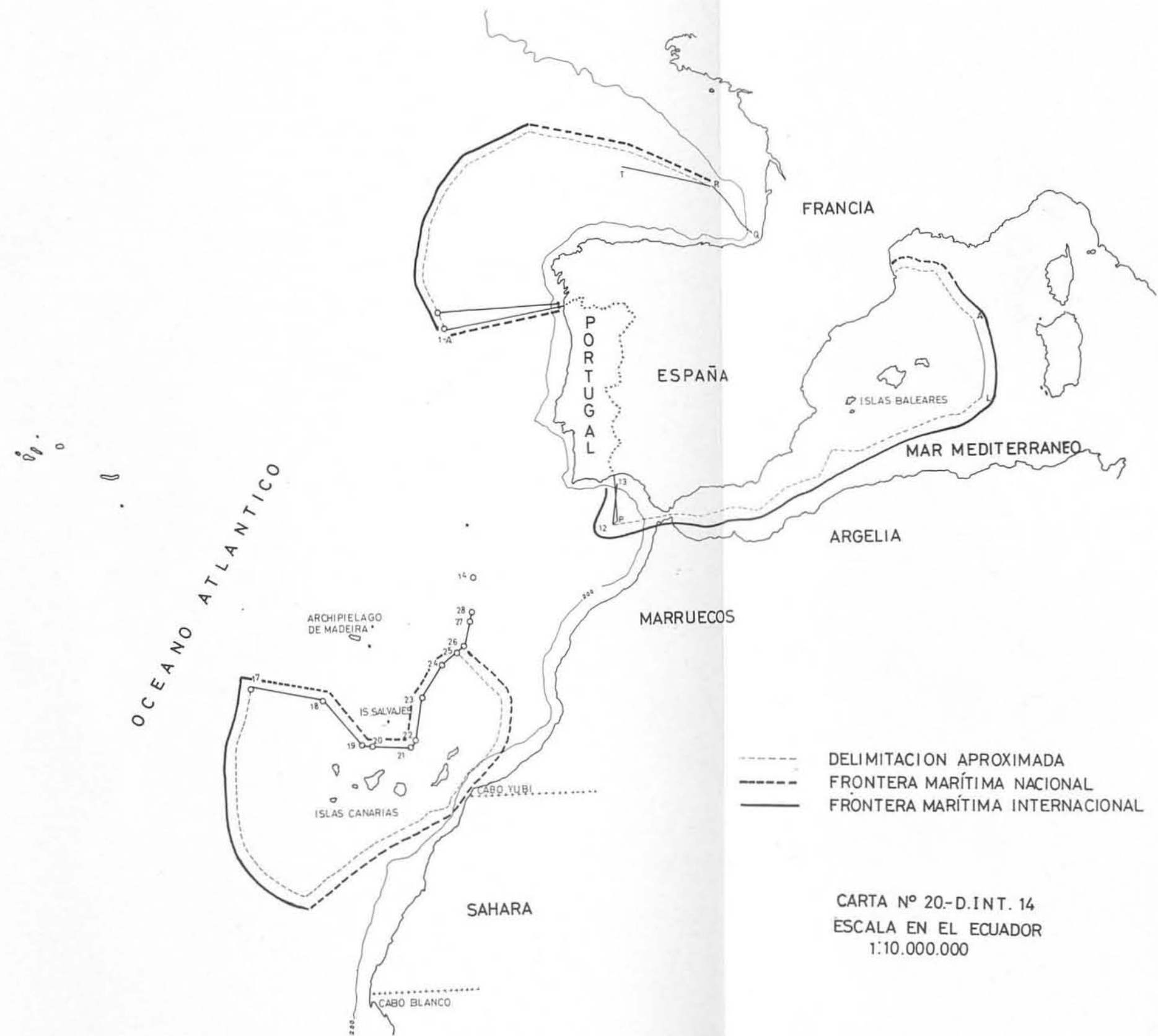
REPRODUCCION DE LA BATHIMETRIA DEL NOROCCIDENTAL ATLANTICO  
 MID-ATLANTIC RIDGE TO SOUTHWEST EUROPE  
 ESCALA EN 4°N  
 1:3 400 000  
 PROFUNDIDAD EN BRAZAS



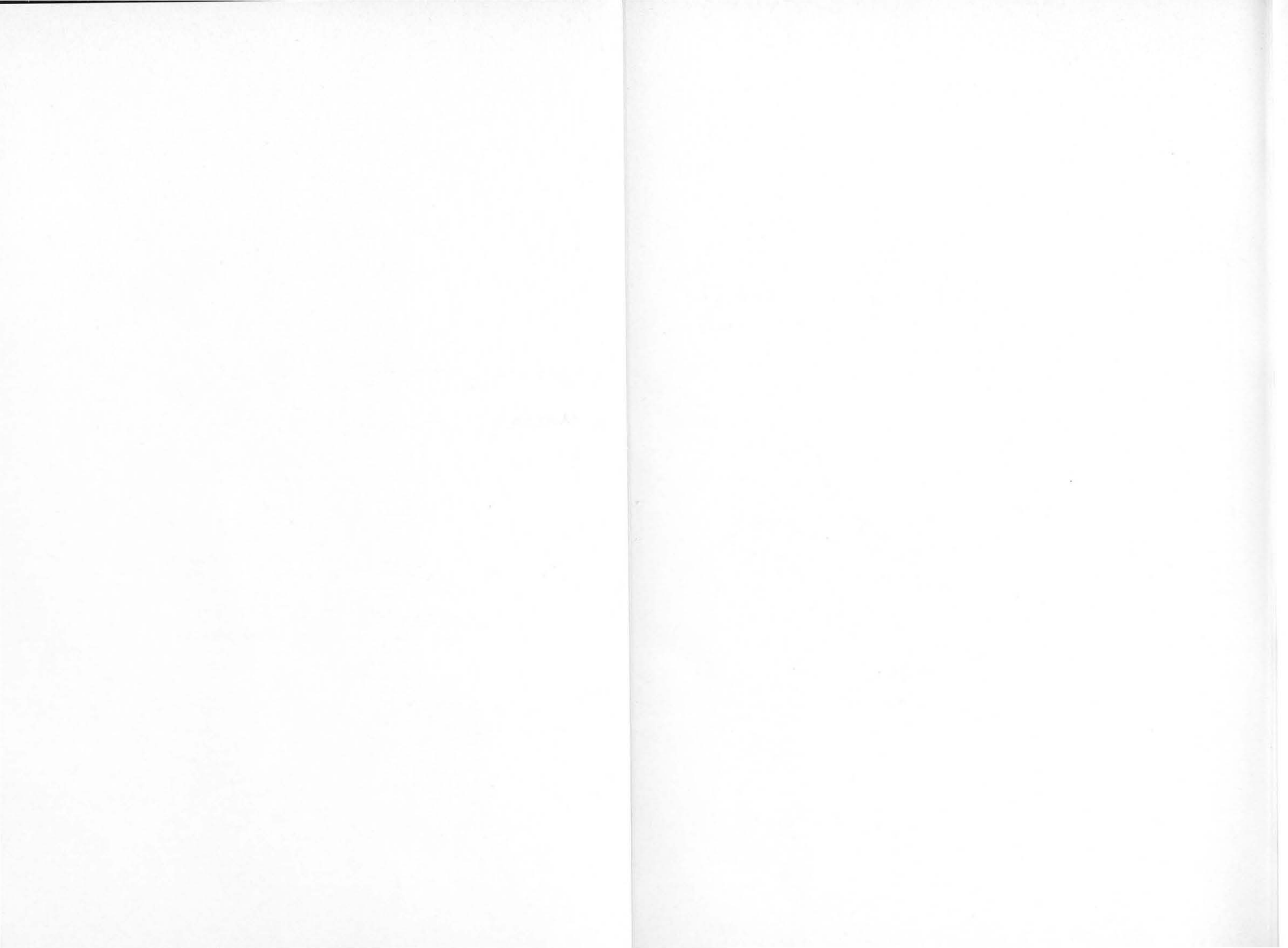


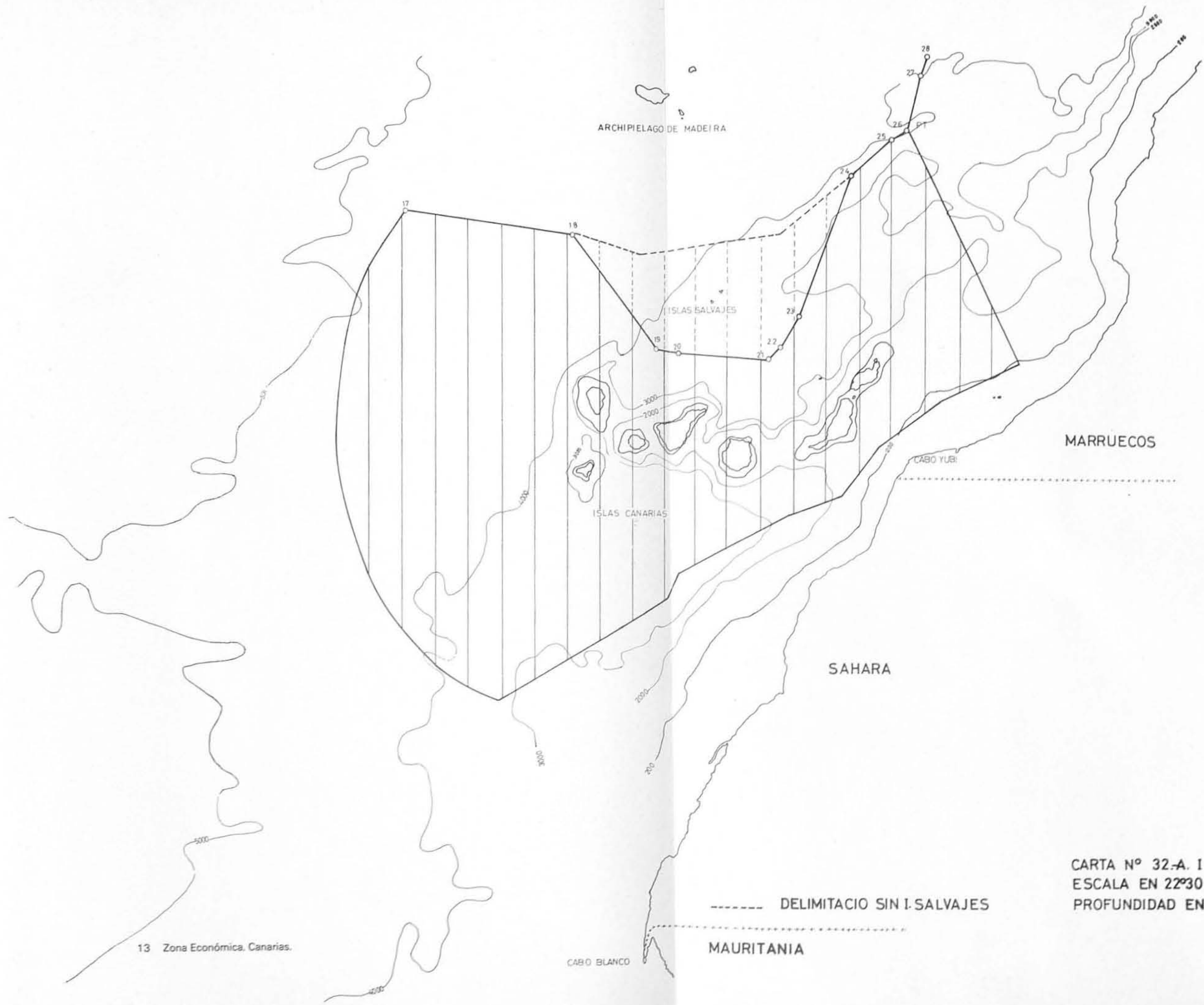
11. Delimitación plataforma continental entre España e Italia.





12. Zona Económica Exclusiva Española.





13 Zona Económica, Canarias.

ARCHIPIELAGO DE MADEIRA

ISLAS SALVAJES

ISLAS CANARIAS

MARRUECOS

SAHARA

----- DELIMITACION SIN I. SALVAJES

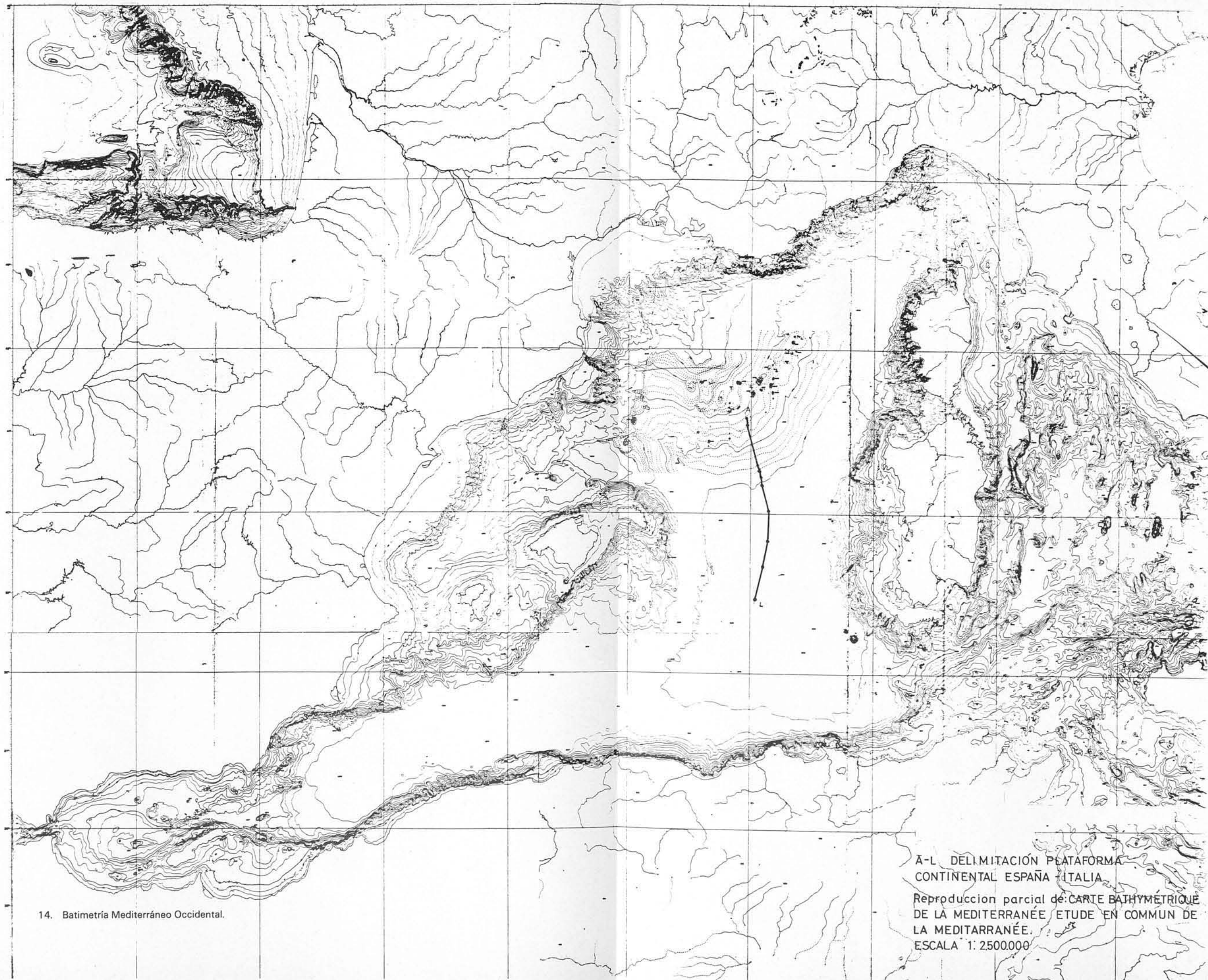
MAURITANIA

CABO BLANCO

CABO YUBI

CARTA Nº 32-A. INT. 104  
 ESCALA EN 22º30. 1:3500000  
 PROFUNDIDAD EN METROS

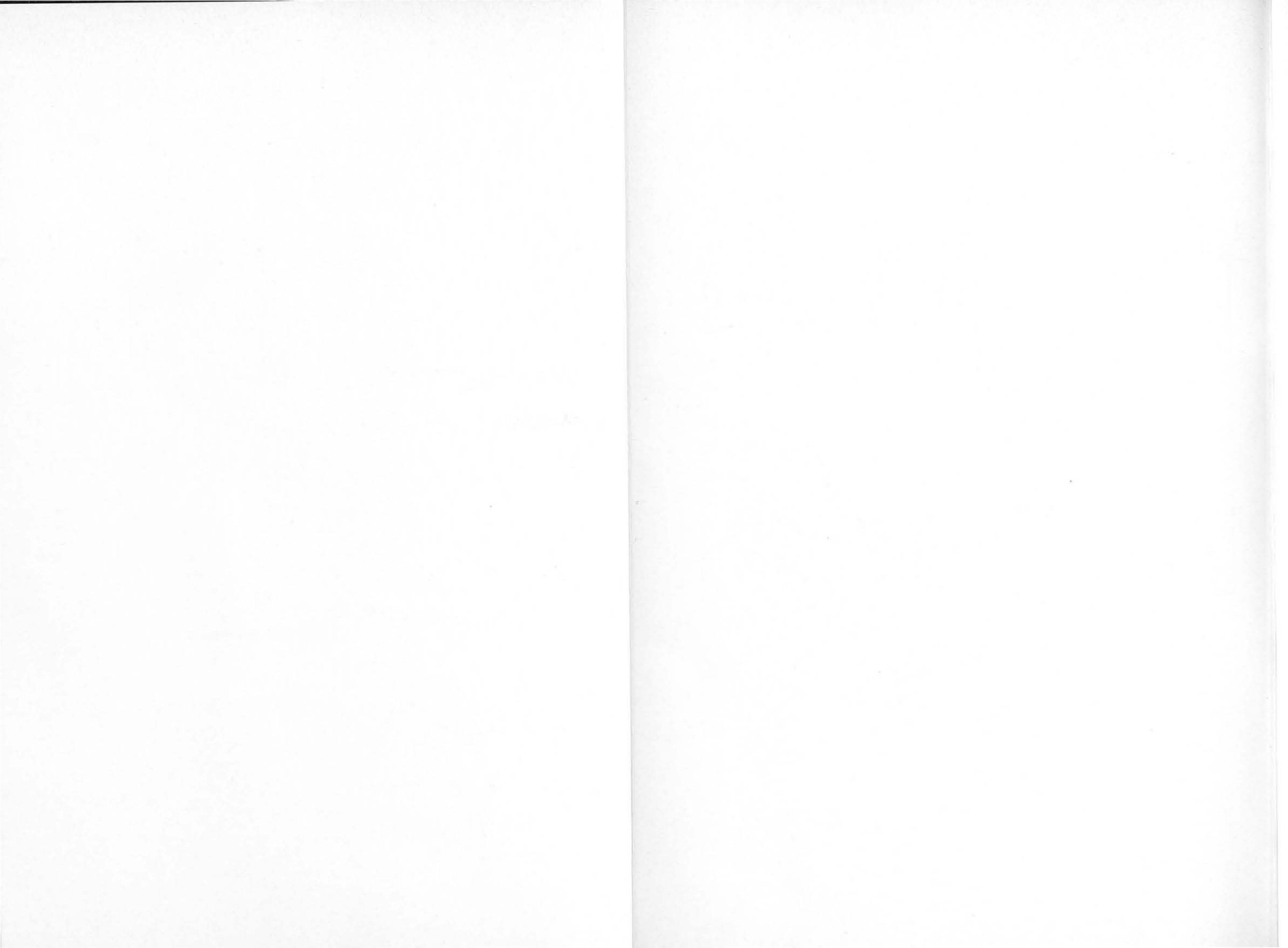


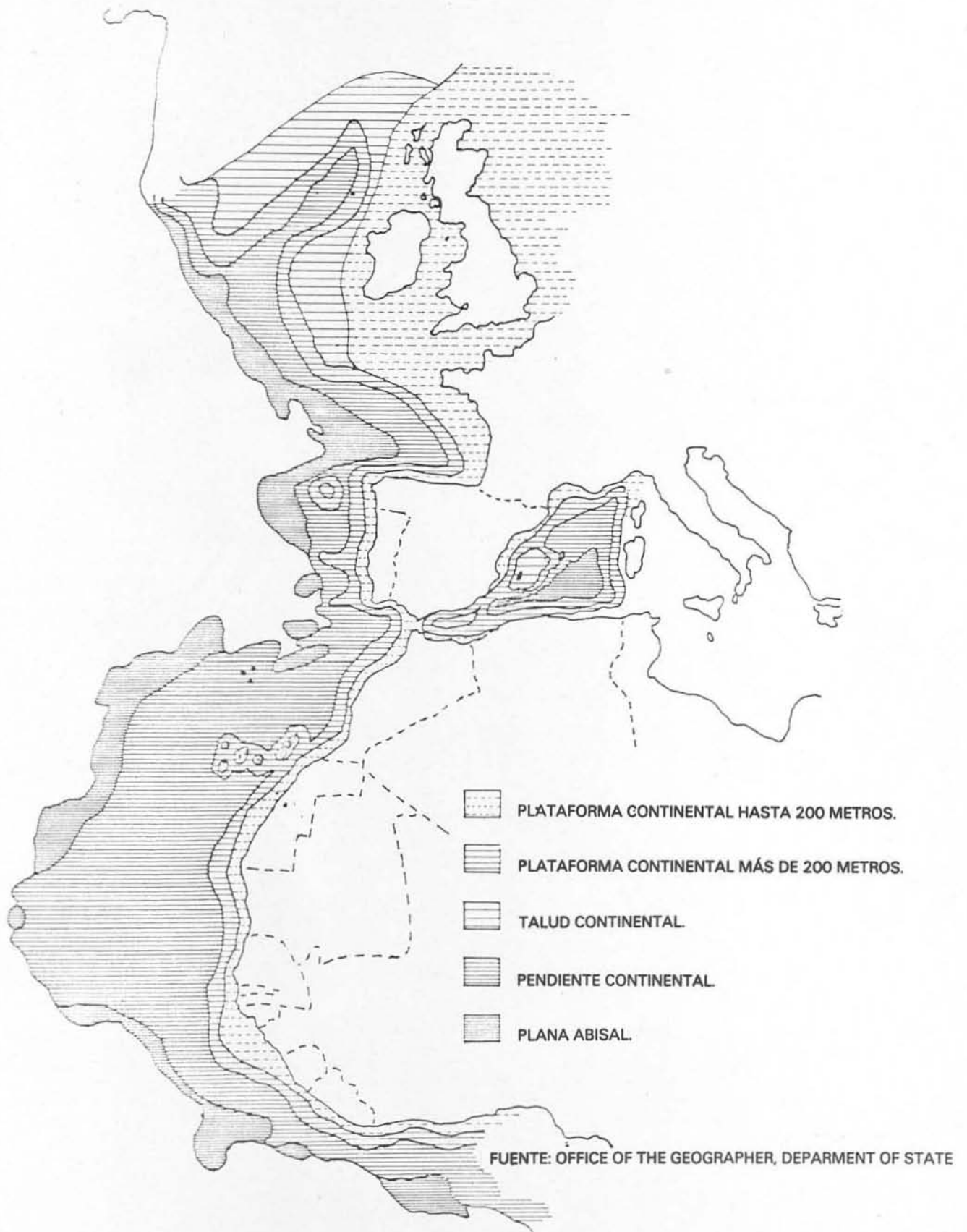


14. Batimetría Mediterráneo Occidental.

A-L DELIMITACIÓN PLATAFORMA  
CONTINENTAL ESPAÑA-ITALIA

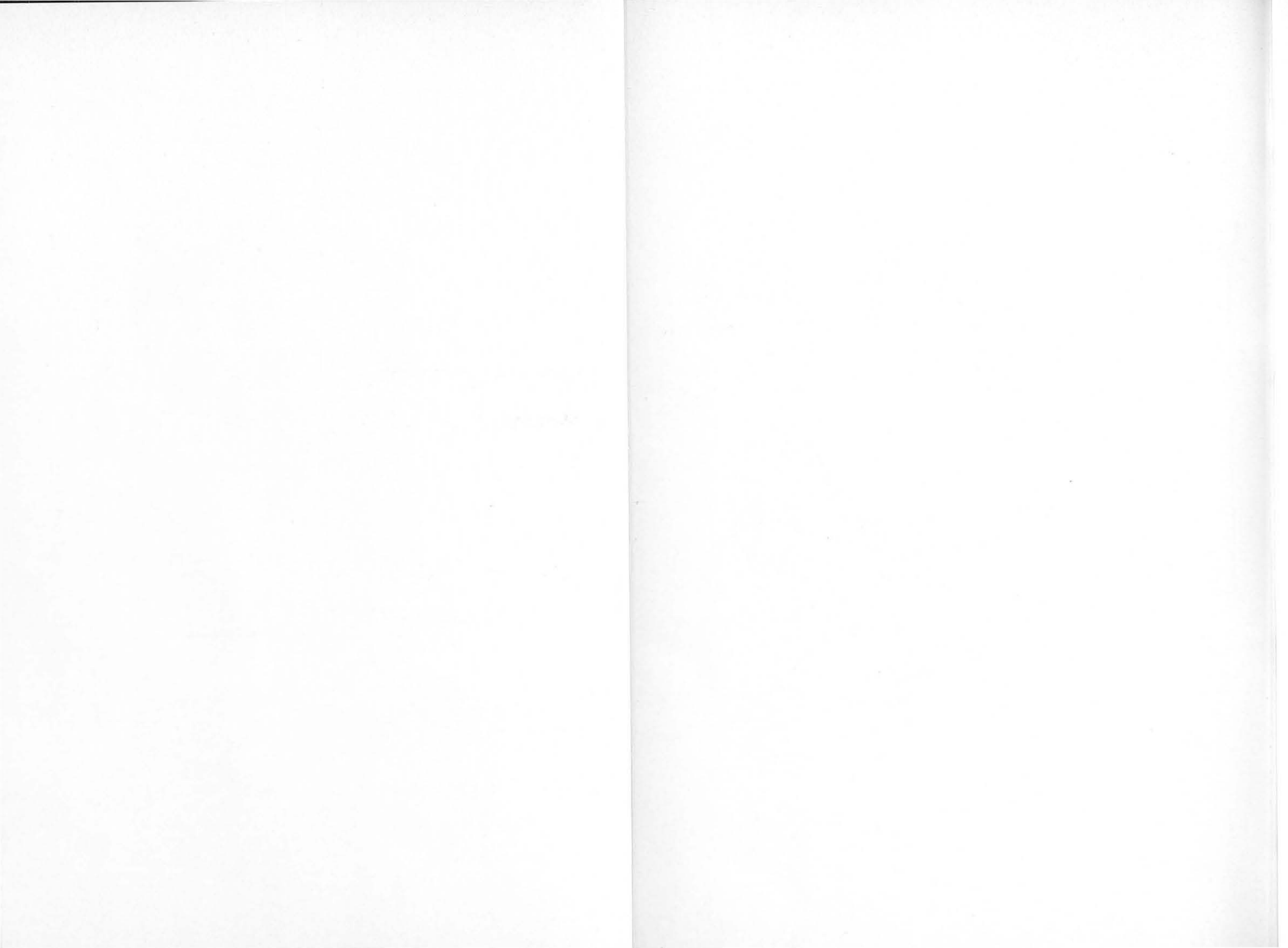
Reproduction parcial de CARTE BATHYMETRIQUE  
DE LA MEDITERRANÉE ETUDE EN COMMUN DE  
LA MEDITARRANÉE.  
ESCALA 1:2500.000

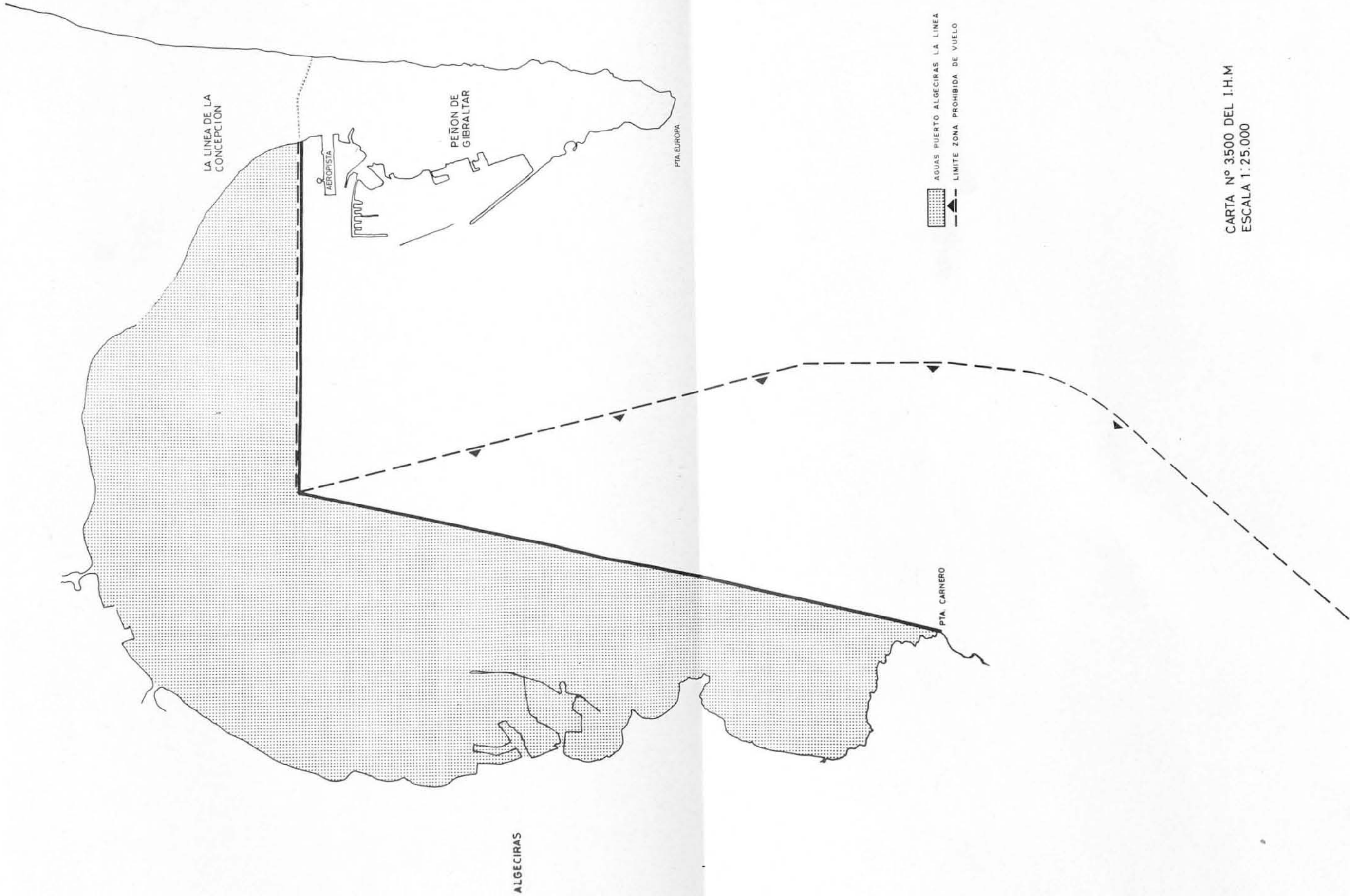












LA LINEA DE LA CONCEPCION

AEROPISTA

PEÑON DE GIBRALTAR

PTA. EUROPA

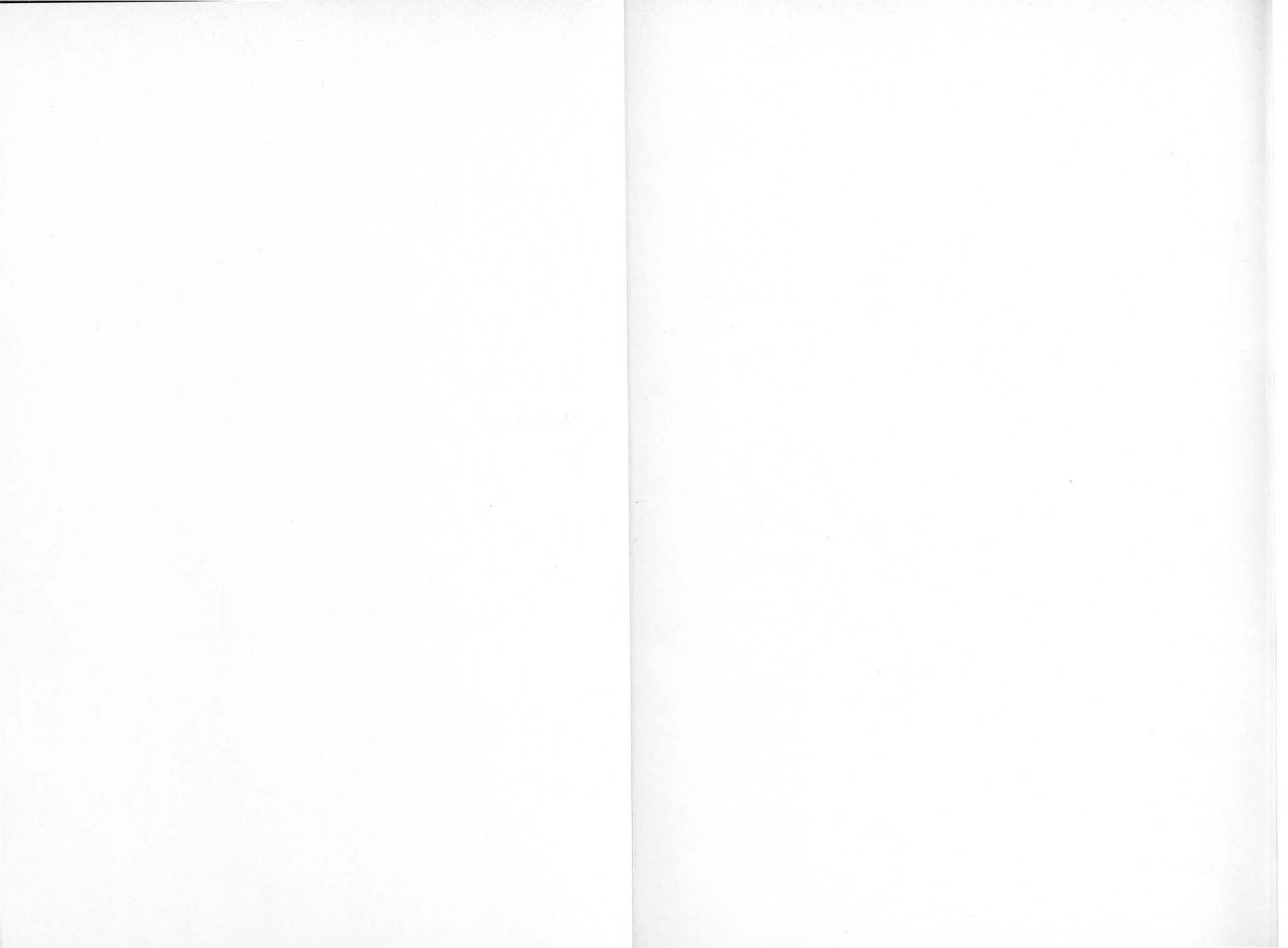
ALGECIRAS

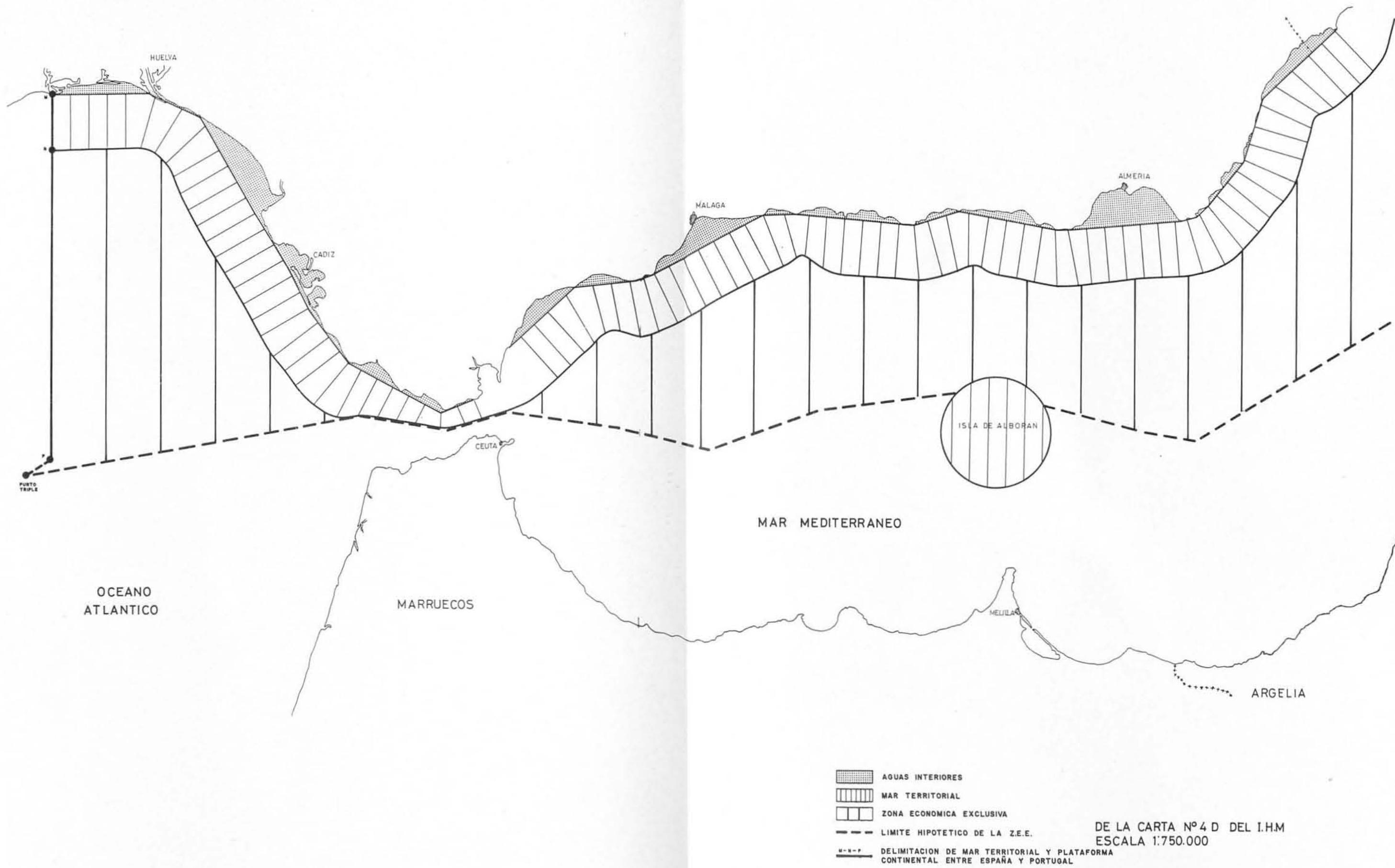
PTA. CARNERO

AGUAS PUERTO ALGECIRAS LA LINEA

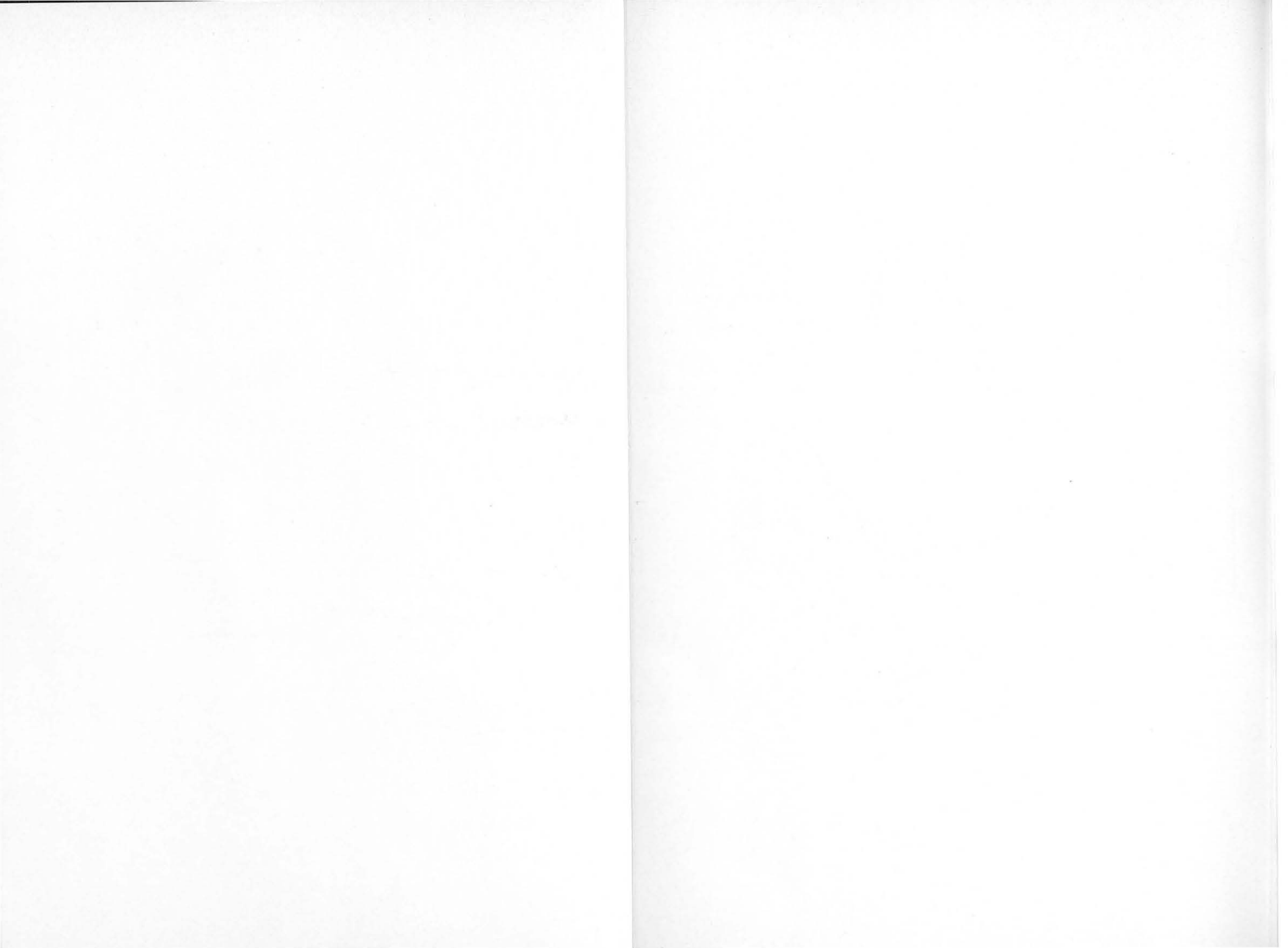
LIMITE ZONA PROHIBIDA DE VUELO

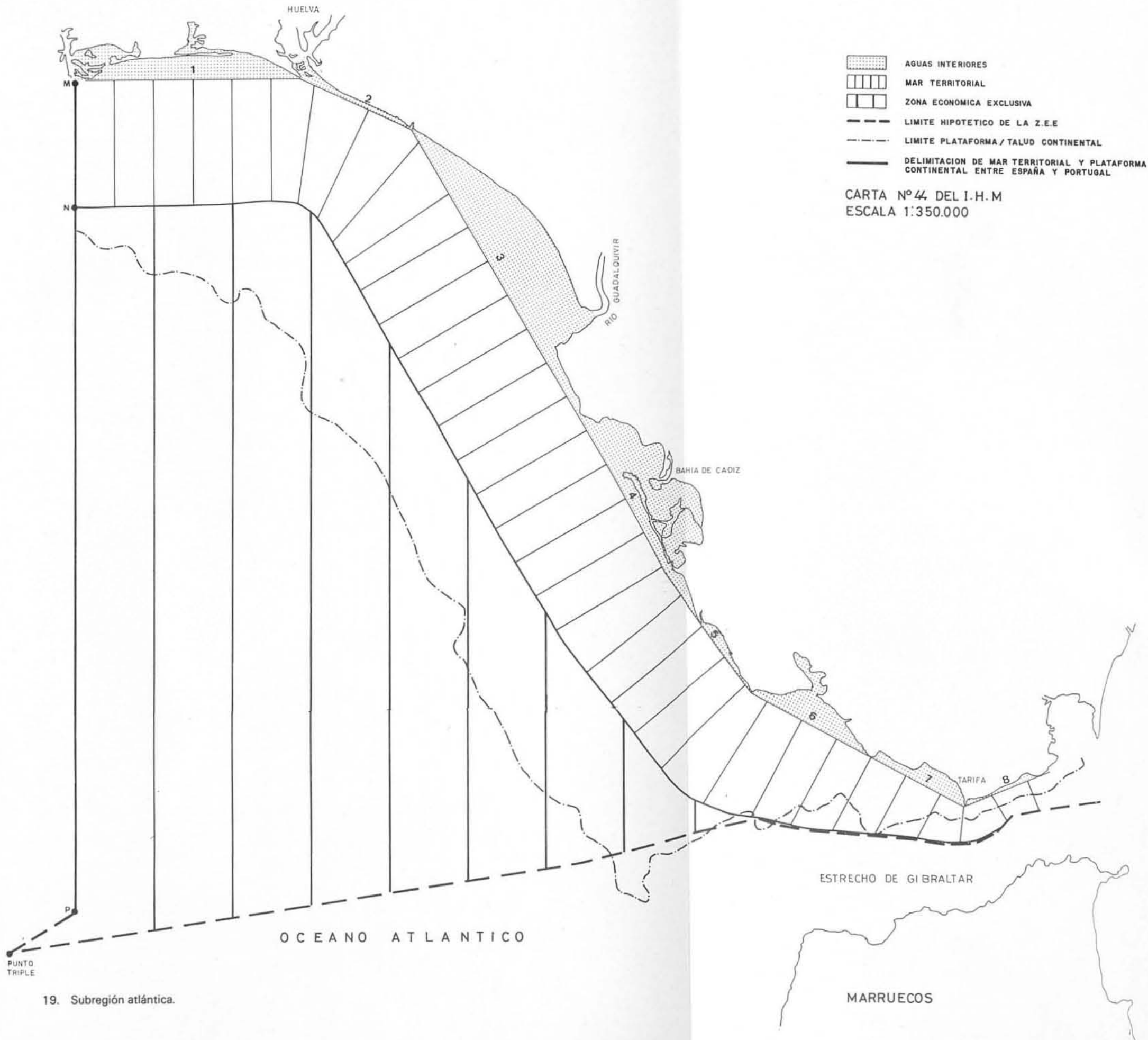
CARTA N° 3500 DEL I.H.M  
 ESCALA 1:25.000

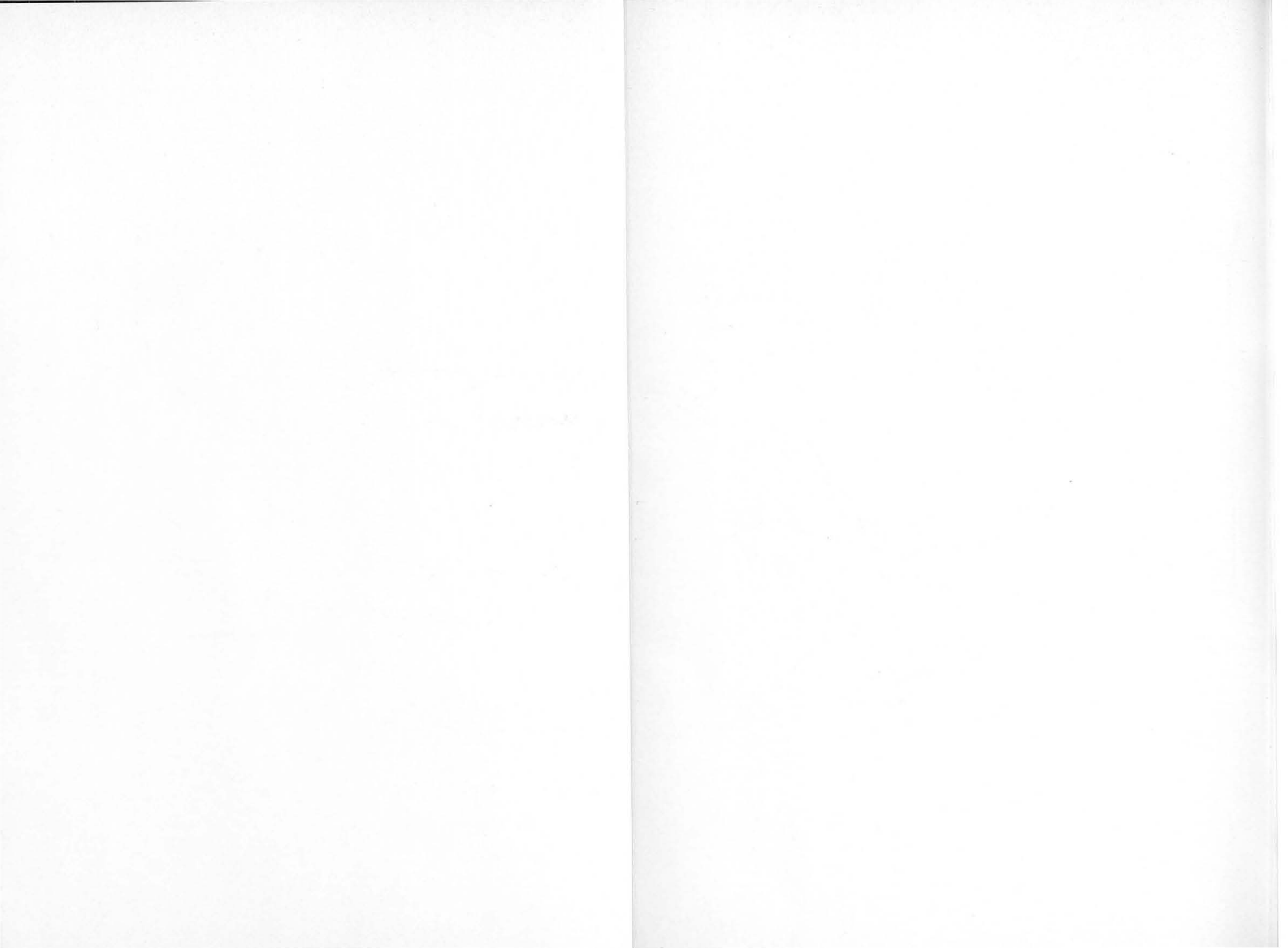


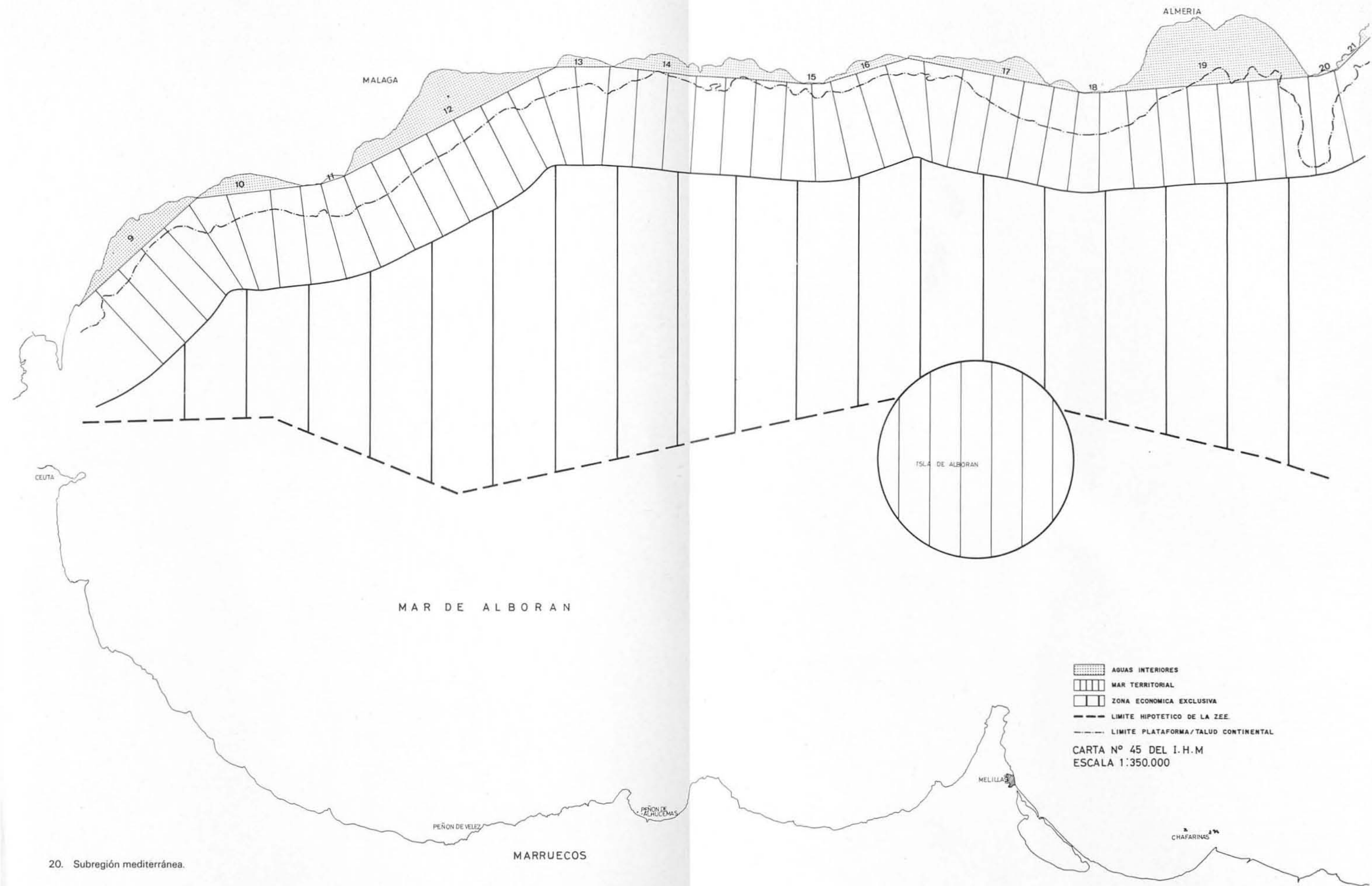


18. Espacio marítimo regional. Estructura y límites.

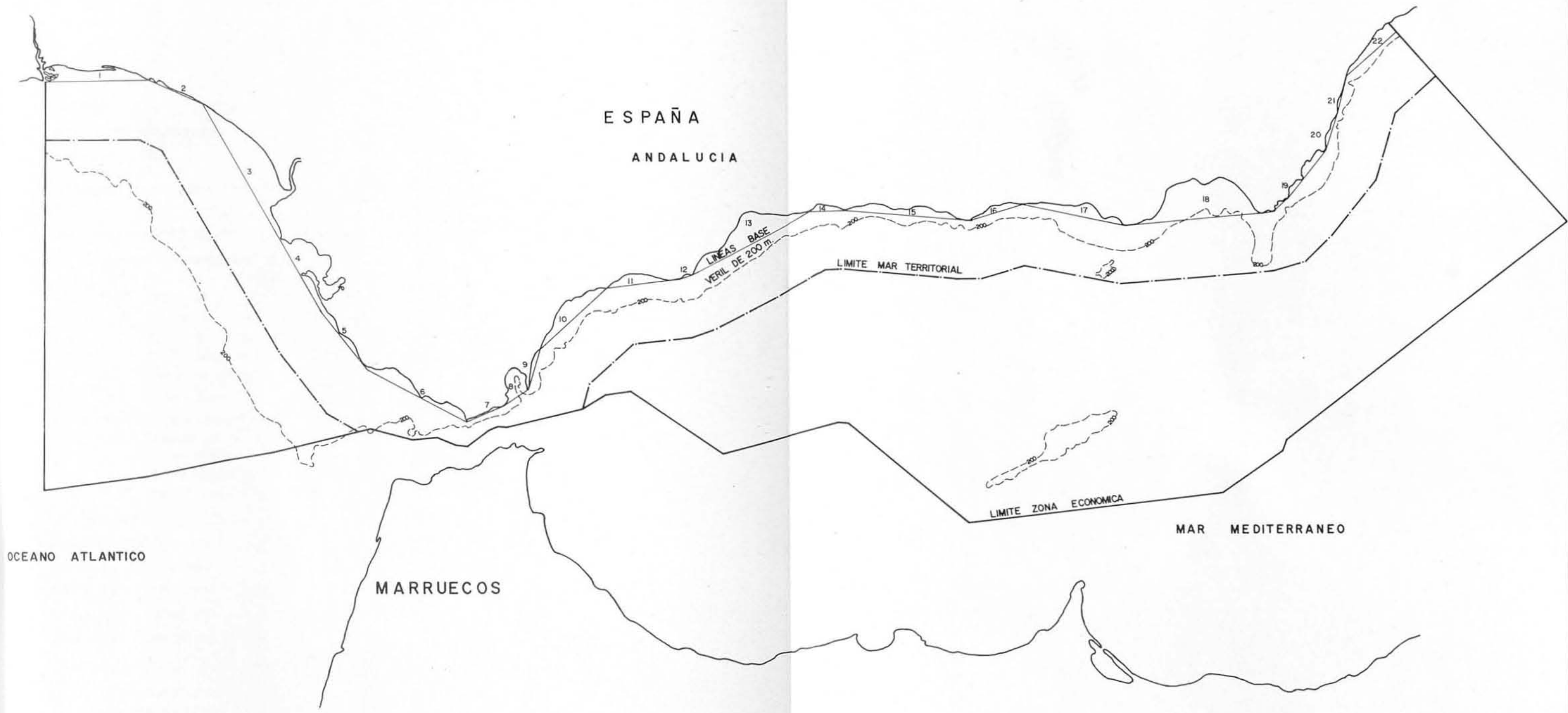












21. Andalucía. Mar territorial y ZEE.







## INDICE

	<i>Pág.</i>
PRESENTACION.....	7
A MODO DE PREAMBULO .....	9
INTRODUCCION.....	13
<b>PRIMERA PARTE: EL CONTEXTO INTERNACIONAL Y LAS INICIATIVAS ESPAÑOLAS.....</b>	<b>15</b>
<i>CAPITULO PRIMERO. EL ESPACIO MARITIMO Y EL REGIMEN JURIDICO DE LOS MARES ...</i>	<i>19</i>
<i>A. Usos y funcionalidad .....</i>	<i>20</i>
1.1. Comercio y navegación.....	20
1.2. Estrategia y poder naval .....	22
1.3. Recursos marinos .....	25
1.3.1. Recursos vivos: la pesca .....	25
1.3.2. Minerales .....	30
1.4. Conservación de los recursos y medio ambiente .....	42
1.5. Investigación científica marina .....	44
<i>B. Características geográficas.....</i>	<i>46</i>
1.6. Estados sin litoral, Estados geográficamente desaventajados, mares cerrados o semicerrados .....	46
1.7. Archipiélagos, Estados archipelágicos e islas.....	50
1.8. Los estrechos.....	51
<i>Recapitulación .....</i>	<i>56</i>
Notas del capítulo primero .....	59
Anexo 1.I. Cronología.....	61
Anexo 1.II. Terminología básica .....	65
Anexo 1.III. Artículos de la Convención citados en el capítulo primero .....	67
Anexo 1.IV Estadísticas militares .....	77
<i>CAPITULO SEGUNDO. LAS BASES DE UNA NUEVA TERRITORIALIDAD EN ESPAÑA .....</i>	<i>83</i>
<i>A. Legislación y Convenios .....</i>	<i>84</i>
a) Mar territorial y líneas de base .....	84
b) Zona Económica Exclusiva.....	85
c) Convenios de límites .....	86

<i>B. Consecuencias espaciales.</i> .....	87
2.1. Líneas de base recta: geometrismo y avance de la línea de costa .....	88
2.2. Las aguas territoriales en los ámbitos peninsular e insular .....	89
2.3. La plataforma continental y sus delimitaciones .....	91
a) Francia y el principio de la equidad .....	91
b) La equidistancia con Italia: delimitación entre Menorca y Cerdeña .....	94
c) Portugal: Convenio sin ratificar .....	96
2.4. El espacio económico .....	97
a) Area atlántica .....	100
b) Area mediterránea .....	101
c) Valoración global .....	102
Notas del capítulo segundo .....	104
Anexo 2.1. Legislación y Convenios internacionales .....	107
<b>SEGUNDA PARTE: LAS TRANSFORMACIONES TERRITORIALES.</b> .....	111
<b>CAPITULO TERCERO. FACTORES EXPLICATIVOS</b> .....	115
3.1. El entorno geográfico .....	116
3.2. La plataforma continental .....	119
3.3. Alineamiento de la posición española .....	121
Notas del capítulo tercero .....	123
<b>CAPITULO CUARTO. UNA NUEVA REALIDAD GEOGRAFICA.</b> .....	125
4.1. El concepto de territorio y el espacio marítimo .....	125
4.2. Fronteras y límites .....	127
4.2.1. El concepto de frontera marítima .....	128
4.2.2. Fronteras marítimas nacionales e internacionales .....	129
4.2.3. Límites zonales y de las plazas de soberanía .....	134
4.3. El espacio estratégico .....	136
4.3.1. Significado estratégico del territorio .....	137
4.3.2. El espacio de la defensa .....	138
a) El centro de gravedad de la defensa .....	139
b) El universo mediterráneo .....	141
c) La avanzada suratlántica .....	141
d) El poder naval .....	142
4.3.3. El espacio de la comunicación y los recursos .....	144
a) El transporte marítimo .....	144
b) El espacio pesquero .....	147
4.4. Pasos internacionales y estrechos .....	150
4.5. Zonas archipelágicas .....	154
a) Situación actual .....	155
b) El estatuto archipelágico en Baleares .....	156
c) El estatuto archipelágico en Canarias .....	156
d) Un estatuto para las comunidades insulares .....	157
Notas del capítulo cuarto. . . . .	158

	<i>Pág.</i>
<b>TERCERA PARTE: EL MAR Y LA ORGANIZACION ESPACIAL DEL ESTADO .....</b>	<b>165</b>
<b>CAPITULO QUINTO. REGIONALIZACION .....</b>	<b>167</b>
5.1. El concepto de región marina .....	167
5.2. El mar en el ámbito regional andaluz .....	168
5.2.1. El espacio marítimo andaluz .....	169
5.2.1.1. Litoral .....	169
a) Denominación .....	169
b) Delimitación .....	170
5.2.1.2. Mar .....	171
5.2.2. Legislación y administración .....	176
5.2.2.1. Legislación española en relación con la internacional .....	176
5.2.2.2. Legislación básica sobre litoral y mar .....	178
5.2.2.3. Administración del espacio marítimo .....	179
5.2.3. Usos y actividades .....	180
5.2.3.1. Cuadro de incompatibilidades .....	185
5.2.4. Ordenación del litoral y mar .....	186
5.2.4.1. Conceptos e instrumentos de ordenación .....	187
5.2.4.2. Regionalización y zonificación .....	188
5.2.4.2.1. Subregiones marítimas .....	188
5.2.4.2.2. Zonificación .....	189
Notas del capítulo quinto .....	191
Anexo 5.1. Distribución de competencias entre la Administración central, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos .....	195
CONCLUSIONES .....	197
BIBLIOGRAFIA CITADA .....	199
FUENTES CARTOGRAFICAS .....	205
LISTA DE GRAFICOS .....	207
LISTA DE TABLAS .....	209
LISTA DE MAPAS .....	211
INDICE .....	255



SE TERMINÓ DE IMPRIMIR ESTE LIBRO  
TITULADO  
**«EL NUEVO ORDEN OCEÁNICO»**  
DEL QUE ES AUTOR  
D. JUAN LUIS SUÁREZ DE VIVERO,  
EN LOS TALLERES DE IMPRENTA Y LITOGRAFÍA DE  
«GRÁFICAS DEL SUR»  
SITOS EN LA CALLE DE SAN ELOY NÚM. 51,  
EL DÍA 24 DE JULIO DE 1985,  
VÍSPERA DE LA FESTIVIDAD DE SANTIAGO.  
SEVILLA, 1985

